

**Møte torsdag den 10. desember 2009 kl. 10**

President: Marit Nybakk

Dagsorden (nr. 28):

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om ny pensjonsordning for stortingsrepresentantene, regjeringens medlemmer, høyesterettsdommere, Stortingets ombudsmann for forvaltningen og riksrevisor (Innst. 83 S (2009–2010), jf. Dokument nr. 19 (2008–2009))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2009–2010), jf. Prop. 1 S (2009–2010) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2009–2010))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdepartementet (Innst. 74 S (2009–2010), jf. Prop. 50 S (2009–2010))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidepartementet (Innst. 67 S (2009–2010), jf. Prop. 45 S (2009–2010), kap. 456 og 3456)
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdepartementet (Innst. 75 S (2009–2010), jf. Prop. 52 S (2009–2010), unntatt kap. 1020 og kap. 4020)
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 78 Holand-Leirosen med forbindelse Drevja-Ømmervatn og rv 78 Halsøya-Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1) (Innst. 52 S (2009–2010), jf. St.prp. nr. 90 (2008–2009))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 (Innst. 82 S (2009–2010), jf. St.prp. nr. 98 (2008–2009))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Per Sandberg, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om eventuell implementering av direktiv 2006/24/EF («datalagringsdirektivet») i norsk lov (Innst. 64 S (2009–2010), jf. Dokument 8:5 S (2009–2010))
9. Innstilling fra næringskomiteen om endring i akvakulturloven (Innst. 91 L (2009–2010), jf. Prop. 18 L (2009–2010))
10. Innstilling fra næringskomiteen om dei fiskeriavtalane Noreg har inngått med andre land for 2009 og fisket etter avtalane i 2007 og 2008

(Innst. 92 S (2009–2010), jf. St.meld. nr. 45 (2008–2009))

11. Referat

**Presidenten:** Representantene Erna Solberg og Hans Olav Syversen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Representanten Laila Dāvøy vil framsette et representantforslag.

**Laila Dāvøy (KrF) [10:01:14]:** Jeg har gleden av å fremsette et forslag fra stortingsrepresentantene Hans Olav Syversen, Geir Jørgen Bekkevold og meg selv om utvidelse av momsrefusjonsordningen for ideelle aktører i helse- og omsorgssektoren.

**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at Stortingets møte i dag avbrytes kl. 11.30 for at representantene skal kunne delta ved utdelingen av Nobels fredspris i Oslo rådhus. Som en følge av dette vil presidenten også foreslå at møtet settes igjen kl. 15.30 og fortsetter utover den reglementsmessige tid til dagens kart er ferdigbehandlet.

– Ingen innvendinger har kommet mot presidentens forslag, og det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:02:21]

*Innstilling fra Stortingets presidentskap om ny pensjonsordning for stortingsrepresentantene, regjeringens medlemmer, høyesterettsdommere, Stortingets ombudsmann for forvaltningen og riksrevisor* (Innst. 83 S (2009–2010), jf. Dokument nr. 19 (2008–2009))

**Første visepresident Øyvind Korsberg [10:03:04]:** Presidentskapet nedsatte 8. mars 2007 et utvalg for å fremme forslag til ny pensjonsordning for stortingsrepresentanter, regjeringens medlemmer, høyesterettsdommere, Stortingets ombudsmann for forvaltningen og riksrevisor. Johnsen-utvalget avga sin innstilling 9. juni i år.

Med dagens innstilling fra presidentskapet inviteres Stortinget til å fatte en prinsippbeslutning om hvilke hovedlinjer som skal legges til grunn for de nye pensjonsordningene. Det som gjenstår etter at slik beslutning er fattet, er selve lovarbeidet. Presidentskapet går inn for at Stortinget ber Regjeringen utarbeide lovforslag i tråd med de prinsipper som vedtas her i dag. Regjeringen gjennom departementet har nødvendig ekspertise på pensjonslovgivning og er også ansvarlig for å fremme tilsvarende lovgivning for andre grupper. Det synes derfor som det mest praktiske og effektive at Regjeringen også står for dette lovarbeidet.

Det som har skilt pensjonsordningen for de nevnte gruppene fra andre offentlige tjenestepensjoner, er særlig to forhold: For det første har opptjeningstiden vært kortere. For det andre har pensjonen vært regulert i samsvar

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1048 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

med lønnsregulering for de ulike gruppene til enhver tid og ikke i forhold til grunnbeløpet i folketrygden. Et samlet presidentskap går inn for en ny pensjonsordning basert på flertallsinnstillingen fra Johnsen-utvalget, den såkalte byggeklossmodellen.

Den nye modellen vil gjøre at pensjonene for de aktuelle gruppene følger de samme grunnprinsipp som pensjon for andre grupper i samfunnet, og som Stortinget alt har tatt stilling til gjennom pensjonsforliket. Jeg mener at vi står oss på å ha økonomiske ordninger som i store trekk tilsvarende ordninger som gjelder for arbeidstakere, med de tilpasningene som er nødvendig, fordi stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmer har et tillitsverv, ikke en jobb.

Johnsen-utvalgets flertall viser til at politiske verv sjelden utgjør den totale yrkeskarriere, og at pensjonen må ses i en mer livsløpsbasert sammenheng. Dette taler for en nettobasert pensjonsordning, der hvert år i vervet gir en pensjon av en bestemt størrelse. Byggeklossmodellen er livsløpsbasert, og alle år i vervet eller embetet vil telle med. Modellen er en nettoordning og dermed unntatt samordning.

Det er satt tak på pensjonsgrunnlaget på 12 G. For å få en pensjon tilnærmet lik 66 pst. av pensjonsgrunnlaget vil man i den nye ordningen måtte ha en opptjeningstid på ca. 30 år. Reguleringen av pensjonen skjer på samme måte som i ny folketrygd, dvs. at den under opptjening reguleres med lønnsveksten, mens den løpende pensjonen reguleres med lønnsvekst, og deretter trekkes det fra en fast faktor på 0,75 pst. Pensjonen kan tas ut fra 62 år, og det innføres levealdersjustering etter samme prinsipp som i ny folketrygd. Det skal ikke betales egenandel i den nye ordningen.

Stortinget vedtok i vår en ny pensjonsordning som skal gjøres gjeldende for nye representanter fra og med inneværende høst. De som har full opptjening i tidligere ordninger, beholder den, mens de som har delvis opptjening, vil få opptjening beregnet dels etter ny, dels etter gammel ordning. Flertallet i utvalget gikk inn for at de nye reglene om regulering skulle gjelde for alle representantene, dvs. også for framtidige løpende pensjoner for dem som har opptjening etter gammel ordning. Det er imidlertid dissens på dette punktet i utvalget. Et mindretall mener det er juridisk svært tvilsomt om en slik regel kan gjøres gjeldende. Presidentskapet forutsetter at Regjeringen gjør en selvstendig vurdering av grunnlovsmessigheten av en slik regel i forbindelse med lovarbeidet.

Høyesterettsdommere, sivilombudsmann og riksrevisor som utnevnes/velges etter 1. januar 2011 og etter iverksettelse av ny folketrygd, skal etter forslaget ha offentlig tjenstepensjon etter lov om Statens Pensjonskasse. Høyesterettsdommere som utnevnes, og sivilombudsmann og riksrevisor valgt før dette tidspunktet fortsetter opptjeningen i den lukkede ordningen.

Når det gjelder etterlønn og ventelønnsordninger for stortingsrepresentanter, vil Presidentskapet komme tilbake til dette. Disse ordningene har en nær tilknytning til Stortinget som arbeidsgiver for representanten, og det bør derfor behandles videre her. Det er grunn til å tro at nye regler

til erstatning for dagens etterlønn og ventelønnsordninger skal kunne vedtas samtidig med de nye pensjonsreglene.

La meg bare gjøre oppmerksom på en trykkfeil i I og II. Der skal også ordet «regjeringsmedlemmer» inn i teksten.

Med dette anbefales Presidentskapets enstemmige innstilling.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1118)

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debattene i sakene 2, 3, 4 og 5 behandles under ett.

– Det anses vedtatt.

Sak nr. 2 [10:08:52]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2009–2010), jf. Prop. 1 S (2009–2010) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2009–2010))*

Sak nr. 3 [10:10:04]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdepartementet (Innst. 74 S (2009–2010), jf. Prop. 50 S (2009–2010))*

Sak nr. 4 [10:10:22]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidepartementet (Innst. 67 S (2009–2010), jf. Prop. 45 S (2009–2010), kap. 456 og 3456)*

Sak nr. 5 [10:10:43]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdepartementet (Innst. 75 S (2009–2010), jf. Prop. 52 S (2009–2010), unntatt kap. 1020 og kap. 4020)*

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 10 minutter, og at taletiden fordeles slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 30 minutter, Høyre 20 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter og Venstre 5 minutter.

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

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1049  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere, og inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:12:31]** (leiar i komiteen): Det er ein stor dag i dag. Transport- og kommunikasjonskomiteen har lagt bak seg ei god behandling av budsjettet for 2010, som ME i dag skal vedta.

Dette er første budsjettbehandling for ein ny komité. Det har vore stor innsats frå alle medlemmer og fraksjonar som har vist eit stort engasjement for sektoren, rett nok med forskjellige politiske løysingar på dei utfordringane me står overfor.

Samferdsel er eit felt som engasjerer veldig breitt. Få saker betyr så mykje for folk sin kvardag som nettopp samferdsel. Det har òg høyringane i komiteen vist. Me har gjennomført breie høyringar, med faktisk mellom 60–70 forskjellige organisasjonar som har vore innom. Det er fleire enn nokon gong, og det viser stor interesse for komiteen sitt arbeid.

Resultatet har blitt ei grundig innstilling frå komiteen, og på viktige område har det òg ført til positive endringar. Både når det gjeld trafikksikkerheit, lyntog og dobbeltspor Oslo–Ski, har Stortingets budsjettbehandling gitt viktige framskritt. Det blir sagt tydeleg at ein må framskande dobbeltsporet frå Oslo til Ski i tid. Komiteen har sikra at det kjem tidlegare enn det var lagt opp til. Dette vil bety mykje for dei mange reisande på denne strekninga.

Eg er òg særleg glad for at det har blitt ein auke i løyvingane til Trygg Trafikk med 5 mill. kr. Dette blei teke opp av Kristeleg Folkeparti med statsråd Meltveit Kleppa i spontanspørjetimen 18. november. Alt den gongen gav ministeren positive signal, dette er no blitt følgt opp av Stortinget.

Midtdelalar er eit særst viktige tiltak for å unngå møteulykker. Kristeleg Folkeparti er derfor tilfreds med ein auke, sjølv om han er på beskjedne 15 mill. kr. Me får òg ein eigen prosjektorganisasjon for lyntogutgreingar. Eit stort og breitt fleirtal av Høgre, regjeringspartia og Kristeleg Folkeparti har slått fast at utgreinga av lyntog skal organiserast i ein eigen prosjektorganisasjon.

Det som no blir viktig, er at me får ei brei utgreiing som tek opp både signal og hentar kompetanse frå eit breitt miljø. Dette arbeidet skal vere klart, slik at komiteen kan ta endeleg stilling til spørsmålet om lyntog under behandlinga av Nasjonal transportplan i 2013.

Kristeleg Folkeparti synest òg det er svært gledeleg at det denne gongen er ein samla komité som støttar opp om planane om å etablere ein transportkorridor frå Narvik til Kina, basert på det eksisterande jernbanenettet gjennom Sverige, Finland, Russland og Kina.

For nokre år sidan var det ein parlamentarisk leiar frå Kristeleg Folkeparti som uttalte at eit godt budsjett var blitt enda betre etter behandlinga i Stortinget. Eg registrerer at

Regjeringa i svært beskjeden grad har nytta dette høvet til å gjere budsjettet enda betre. Det har derimot Kristeleg Folkeparti gjort i sitt alternative forslag, ved bl.a. å auke løyvingane med 150 mill. kr til bane, 150 mill. kr til veg og 150 mill. kr til sykkel og trygge skulevegar. Eg vil vise til gode eksempel som kunne gjort budsjettet enda betre.

Betre tilrettelegging for syklistar gir store samfunnsgevinstar i form av betre trafikkavvikling, mindre energibruk, mindre luftforureining, positive helsegevinstar og mindre støy. Transportøkonomisk institutt meiner investeringar i samanhengande nett for sykkel kunne gitt ein netto nytte på over tre gonger kostnadene. Derfor meiner Kristeleg Folkeparti at det må opprettast ei statleg støtteordning som påskjønar kommunar som satsar på bygging av gang- og sykkelveg.

Transportsystemet vårt skal vere for alle. Eg er derfor skuffa over at Regjeringa bryt sine egne løfte om betre togstasjonar for funksjonshemma. Kristeleg Folkeparti er oppteke av at arbeidet med å sørge for universelt utforma togstasjonar ikkje stoppar opp, og er ikkje fornøgd med den satsinga Regjeringa legg opp til i dette budsjettet.

Kristeleg Folkeparti er òg oppteke av å ha ei velfungerande TT-ordning. Dessverre er det altfor mange i dag som opplever denne ordninga som utilstrekkeleg, noko bl.a. medlemsundersøkinga til Norges Blindeforbund viser. Dette er ei viktig sak for Kristeleg Folkeparti. Sjølv om det ikkje har lykkast å auke løyvinga til dette formålet i denne omgangen, er dette ei sak Kristeleg Folkeparti vil arbeide vidare med.

I år er Bergensbanen 100 år. For ein livskraftig hundreåring ville eit av dei beste tilskota vore å få Ringeriksbanen – som omfattar ei ny jernbanelinje mellom Sandvika og Hønefoss – på plass. Ringeriksbanen ville forkorta Bergensbanen med 60 km og reisetida med om lag 50 minuttar.

Med det budsjettet som i dag blir vedteke, når me ikkje rammene i Nasjonal transportplan, sjølv om denne regjeringa har hatt langt over 200 milliardar kr til disposisjon. Dette er meir enn noka tidlegare regjering har vore i nærleiken av å ha til handlingsrom. Resultatet er likevel at samferdsel ikkje har fått den prioriteringa sektoren fortener, og ikkje på langt nær fått dekt det behovet vi ser i dag. I dag har me eit etterslep på vegsektoren. Vegar på over 1 100 km er blitt nedklassifiserte, og me har store utfordringar når det gjeld trafiktryggleik. Den som har sagt dette tydeleg, er finansminister Sigbjørn Johnsen. Han har kravd langt sterkare satsing både på veg og jernbane. Til Aftenposten sa han:

«Norge er havnet på etterskudd i løysningen av nasjonens behov for infrastruktur både når det gjelder jernbane og veg.»

Dette er ein situasjon som vi må konstatere er der, òg når me bruker meir oljepengar enn nokon gong tidlegare. Derfor meiner eg at det er behov for nytenking og tid for omorganisering. Det trengst større føreseielegheit for prosjekt som går over tid. Me treng å innføre eit finansieringsystem der påbegynte og planlagde prosjekt i større grad kan gjennomførast i samanheng. Det må leggjast til rette for nye finansieringsmoglegheter og alternative organiseringar.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

ringsformer. Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket må få større handlefridom til å løyse oppgåvene sine. Desse etatane bør derfor gjerast om til statsforetak.

Også på dette området har Sigbjørn Johnsen uttalt seg klokt. Han har sagt at vi må omorganisere samferdselsetatane og innføre nye finansieringsformer, som OPS og prosjektfinansiering. Kristeleg Folkeparti er einig med finansminister Sigbjørn Johnsen.

Me har eit stort vedlikehaldsetterslep på vegane våre. Frå 1. januar overtek fylka ansvaret for store mengder riksvegar. Regjeringa har lovt at det skal følgje tilstrekkeleg med pengar med når store delar av riksvegnettet no blir overførte til fylkeskommunen. For Kristeleg Folkeparti er dette viktig. Me har derfor lagt inn eit forslag om ein ekstra milliard i samband med kommuneproposisjonen.

Eg er bekymra for den rekninga staten no lempar over på fylka. Dette kan føre til dårlegare vegar – nedslitne og trafikkfarlege vegar over heile landet vårt.

I desse dagar går det føre seg klimaforhandlingar i København. Klimatrusselen må takast på alvor. Transport utgjer ei av dei største utfordringane for berekraftig utvikling i verda i dag. Miljøbelastningane frå transportsektoren bidreg til store samfunnskostnader, og energiforbruket i sektoren er stort og aukande. Derfor har Kristeleg Folkeparti satsa utover forslaget frå Regjeringa både når det gjeld jernbane, sykkel og sykkel- og gangvegar.

Men Kristeleg Folkeparti støttar Regjeringa si satsing på InterCity. Togsatsing på Austlandet er veldig viktig. Me ønskjer å prioritere persontransport i tett befolka område og vidare at det må byggjast fleire kryssingsspor for å leggje til rette for meir gods over på bane.

Til slutt vil eg ta opp dei forslaga i innstillinga der Kristeleg Folkeparti er medforslagsstillar.

**Presidenten:** Representanten Knut Arild Hareide har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:22:54]:** Det siste året har vært preget av en global finanskrisa, som har ført millioner inn i arbeidsledighet.

Flertallet, bestående av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, skriver i budsjettinnstillingen følgende merknad:

«Flertallet vil også minne om viktigheten av å ta finanskrisen på alvor. Den sittende regjeringen har etter flertallets oppfatning ikke gjort nok for å sikre norske arbeidsplasser. Flertallet ønsker å bidra til lavere arbeidsledighet ved å øke investeringene innenfor samferdselssektoren.»

Dette er oppsiktsvekkende. Disse partiene, inkludert Kristelig Folkeparti, mener altså at Regjeringen ikke har tatt finanskrisen på alvor – med en av de største tiltakspakkene i verden, med rekordhøy satsing på samferdsel i 2009 og 2010 og med Europas laveste ledighet som resultat. Tvert om, Regjeringen har høstet stor anerkjennelse i inn- og utland for å være en aktiv stat og ha en offensiv prispolitikk. Mitt spørsmål blir: Mener Kristelig Folke-

parti at høyrepartiene har bedre svar på finanskrisen enn Regjeringen?

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:24:03]:** Det er ikkje tvil om at Regjeringa har gjort ein stor innsats når det gjeld både det å kjempe mot arbeidsløyse og å sjå mogleghetene som finanskrisa gir. Men for Kristeleg Folkeparti var det viktig å gå inn allereie da finanskrisa kom for over eit år sidan og me behandla budsjettet – me meinte at Regjeringa burde ha vore på banen allereie den gongen. Jo tidlegare me går inn når me har finanskrisa, jo betre resultat får me.

Det me ønskjer å peike på, er at når det gjeld samferdsel, har me ein struktur i landet vårt der me kan gjere store investeringar. Ja, det er blitt foreslått store aukar i løyvingane, men me kunne faktisk ha gjort endå meir på dette området.

Eg meiner òg at med det etterslepet me har på vegane våre, og med det investeringsbehovet me har på samferdselsområdet i dag, er det faktisk berre å sjå seg om i landet. Da vil me kunne slå fast at Regjeringa kunne gjort betydeleg meir.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:25:19]:** Lat meg rosa komitéleiaren for ei god leing av budsjettarbeidet og for gode observasjonar når det gjeld kva parlamentet faktisk har gjort knytt opp mot budsjettet.

Eg var ei stund nervøs for at komitéleiaren, tidlegare miljøvernminister, ikkje skulle koma inn på København i det heile, men då det var 1 minutt igjen, dukka klimaspørsmålet opp. Elles oppfatta eg det slik at det var viktig for Kristeleg Folkeparti å klaga på Regjeringas innsats på samferdselssektoren. I 2005, då leiaren sat i regjering som miljøvernminister, var løyvingane til jernbane på 1,3 milliardar kr – og på veg ned. No har me mangedobla denne satsinga. Kristeleg Folkeparti oppheld seg veldig mykje med Framstegspartiet. Kvar trur Hareide ein får til mest for klimaet – med Framstegspartiet eller med SV og dei andre raud-grøne?

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:26:29]:** Det at eg avslutta med klimaet, vil ikkje seie at eg ikkje synest det er viktig. Eg valde å ta det opp på slutten av innlegget mitt nettopp for å få fram kor viktig det er.

Eg har lyst til å rose Regjeringa for at ho har auka satsinga på jernbane. Representanten Langeland var òg til stades hos Jernbaneverket, der dei sa at noko av utfordringa no er ikkje den riktige storleiken på løyvingane, men korleis ein nyttar dei. Det eg er oppteken av, er at me skal få til vidare satsing på jernbane. Kristeleg Folkeparti har òg valt å auke nettopp den delen av budsjettet som gjeld jernbane, fordi me meiner det er viktig.

Kristeleg Folkeparti er eit sentrumsparti. Me søker både til høgresida og til venstresida for å få gjennomslag på viktige område. Som eg sa her, eit godt budsjett kunne blitt endå betre på dette området dersom Regjeringa hadde valt å søkje meir støtte hos Kristeleg Folkeparti, for akkurat på jernbane har me satsa meir enn Regjeringa.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1051  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:27:43]:** Kristelig Folkeparti har erfaring fra fire år i regjering med Venstre og Høyre, støttet av Fremskrittspartiet, en tid som ikke akkurat var kjent for en veldig god satsing på samferdsel – kanskje heller det motsatte.

Kristelig Folkeparti har gjennom de fem siste årene fulgt den rød-grønne regjeringen og sett hva man har fått på plass av satsing, en satsing som er berømt som historisk god. Fra det siste budsjettet som Bondevik II la fram, i 2005, er det altså 50 pst. økning fram til 2009.

Når vi ser det som komitélederen har valgt å støtte av merknader fra høyresiden i komitéinnstillingen, blir mitt spørsmål: Hvordan tror representanten Hareide at han skal få gjennomslag i høyrepartiene for en historisk god satsing nå, når man ikke fikk det tidligere?

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:28:45]:** Eg legg merke til at dei tre regjeringspartia er opptekne av å gå langt tilbake i tid når dei i dag skal ta replikkar.

Eg synest det er viktig å understreke at i dei fire siste åra har ein hatt eit handlingsrom der ein har fått over 220 nye milliardar inn i økonomien. Inga regjering har vore i nærleiken av å ha eit slikt handlingsrom. Samferdselssektoren har sjølvsagt fått ein auke. Likevel har han ikkje fått sin representative del når me ser den enorme auken som har vore. Når me ser det behovet som er der ute, vil ikkje eg vere med på at dette er ei historisk satsing, med tanke på det handlingsrommet som den sitjande regjeringa har hatt, frå 2006-budsjettet og fram til det budsjettet me no skal behandle.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:30:10]:** Mens vi diskuterer samferdsel, diskuterer verdens ledere klimautfordringen i København. Det er store forventninger til klimatoppmøtet, og det er det grunn til.

FNs klimapanel har konkludert med at menneskenes utslipp av klimagasser har forårsaket mesteparten av den observerte globale temperaturøkning siden midten av 1900-tallet. Dette har resultert i at hyppigheten av kraftig nedbør har økt over de fleste landområder.

Noen steder betyr det at hele landområder risikerer å stå under vann, og i København er det mennesker som kjemper for eksistensgrunnlaget sitt. For oss betyr det mer ekstremt vær, med oversvømmelser, sterkere vind og flere ras, noe vi allerede også merker i budsjettssammenheng.

Utslippene av klimagassene må ned. Innenfor transportsektoren har det vært en kraftig vekst i klimagassutslippene de siste tiårene, og sektoren står nå for nær en tredjedel av utslippene innenlands, i de større byene for halvparten. Det betyr at vi også innenfor denne sektoren må ta grep for å få ned utslippene. Det rød-grønne flertallet har begynt på jobben. Siden vi overtok har vi, for å nevne noe:

- tredoblet investeringen i jernbanen, og vi utreder nå lyntog
- doblet den statlige støtten til kollektivtransport i de største byene

- inngått fireårige avtaler om redusert biltrafikk i Trondheim og Kristiansand

Og videre:

- vi gjennomfører en omlegging av bilavgiften, som allerede har resultert i en grønnere bilpark, og vi stiller tydelige omsetningskrav til biodrivstoff, og at drivstoffet skal være miljøriktig
- vi styrker sjøtrafikken med sikrere skipslei, bedre havner og utjevning av avgifter mellom sjø og vei
- vi gjennomfører en helhetlig samferdselspolitikk der vi satser på jernbane, kollektivtransport og redusert bilbruk i de store byene, mens vi bygger veier i distriktene der det ikke er andre alternativer

Blant annet som følge av disse iverksatte tiltakene er vekstprognosen for utslipp fra veitrafikk justert ned fra 30–40 pst. i 2020 til under 20 pst.

Reduserte klimautslipp er den viktigste gevinsten av denne satsingen, men det er også bra for næringslivet. Redusert biltrafikk gir bedre fremkommelighet for godstrafikken. Dette har næringslivets aktører skjønt, og de støtter forslaget om bilbegrensende tiltak. Derfor er NHO og Lastebileiernes Forening Regjeringens allierte i spørsmålet om begrensning av bilbruken og kjøprising.

Hva er så opposisjonens alternativ? Det mest grelle eksempelet var representanten Arne Sorteviks leserinnlegg i Dagsavisen i november i år, der han håper på fiasko på klimatoppmøtet i København og skriver:

«Jeg er bekymret over at vedtaket som kan komme i København vil gjøre det vanskeligere å drive god samferdselspolitikk i Norge.»

Jeg forventer ikke at representanten Sortevik lytter til Regjeringen, men jeg beklager at han heller ikke lytter til NHO og aktørene i transportbransjen.

Vi gjennomfører et enestående stort løft for vei, bane og skipsfart gjennom budsjettforslaget for 2010. Dette er det endelige beviset på at vi mener alvor med den store samferdselssatsingen vår. Det er ikke bare vi som sier det. Aftenposten skrev den 14. oktober:

«På papiret og i virkeligheten er dette den sterkeste satsingen på vei og jernbane i norgeshistorien.»

Veksten på 4,7 milliarder kr gir en økning på hele 21,2 pst., og jeg vil gi et konkret eksempel på hva dette betyr på veisiden. Vi øker budsjettet på veiinvesteringer med hele 34 pst. Vi setter i gang mange store prosjekter over hele landet, og det høye nivået gjør at vi kan legge asfalt på 80 mil med vei. Det er like langt som fra Majorstua til Mosjøen.

Veksten betyr enda et år med en kraftig opprusting av jernbanen, med over 10 milliarder kr til jernbaneforhold – en økning på 15 pst. Det viktigste målet for oss når det gjelder togtrafikken, er å få den mer pålitelig. Vi kan ikke leve over tid med tilstander som vi har hatt på Østlandet i det siste, med store forsinkelser og kanselleringer. Og la meg understreke: Jernbaneinvesteringer ligger nå altså utrolige tre ganger høyere enn i Bondeviks siste budsjettforslag.

Jeg registrerer at opposisjonen kritiserer oss for at et pluss på 4,7 milliarder kr er for lite, og at dette representerer en for liten opptrapping i forhold til NTP-en. Nei, i

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

NTP, som ble behandlet i denne salen for mindre enn et halvt år siden, står det på s. 9:

«Avhengig av dei økonomiske konjunkturane blir det difor lagt opp til ei gradvis opptrapping i første del av planperioden.»

Det må være måte på kort hukommelse i opposisjonen.

Det kan ikke være tvil om at dette budsjettet representerer en solid opptrapping, kanskje mer enn opposisjonen hadde våget å håpe på.

Trafikksikkerhet og nullvisjonen om at det ikke skal være drepte eller hardt skadde i trafikken, er en av Arbeiderpartiets største hjertesaker. I 2010 vil vi bruke 765 mill. kr på trafikksikkerhet, og jeg er glad for at den rød-grønne fraksjonen har fått styrket budsjettet på trafikksikkerhet med 15 mill. kr, spesielt Trygg Trafikk med fem mill. kr, og at opposisjonen har sluttet seg til dette forslaget. Organisasjonen står for et uvurderlig holdningsskapende arbeid, og vi har spesielt understreket at økningen skal benyttes til å redusere ungdomsulykker.

Den store innsatsen mot ras må også understrekes, der vi nesten fordobler innsatsen. For innbyggerne på Ålvundeid og i Ålvundfjorden som nå får ny tunnel i Oppdølsstranda, er det lett å se at dette er viktig, ja livsviktig. Jeg vil også nevne luftfartsformål og havnene, der Regjeringen også leverer i forhold til NTP.

Den 26. juni i år ble det flagget på Senja, på Vannøya, på Reinøya og på Sjursnes og mange andre steder i Troms. Da presenterte fylkesråden for samferdsel fylkesveiplanen for de neste ti år. På Sjursnes hadde de ventet på asfaldække i 33 år, og veien ble av Dagbladet kåret til Norges dårligste. På Senja kom Torskenpakken på plass med rassikring og bedre framkommelighet – helt avgjørende for fiskeeksporten. På Reinøya jublet befolkningen for en undersjøisk tunnel som skal erstatte den gamle fergen, en kampsak som var gammel allerede da jeg som ung politiker kom inn på fylkestinget på begynnelsen av 90-tallet.

Større veiløft har aldri vært tatt i Troms, og dette er mulig ene og alene fordi Regjeringen har gjennomført en forvaltningsreform som gir fylkene ansvaret for en stor del av riksveiene, og – ikke minst – kompensert fylkene rikelig for dette.

Ifølge Nordlys sto stemningen i taket, og det ble utdelt spontan applaus i fylkestinget da veiplanen ble vedtatt i forrige uke. Ikke én fylkespolitiker – heller ikke fra Fremskrittspartiet, Høyre eller Kristelig Folkeparti – ytret at dette burde ikke fylkespolitikere i Troms hatt ansvaret for.

Dette er gode eksempler på den moderne samferdselspolitikken som de rød-grønne partiene står for. Moderne samferdselspolitikk handler om å binde Norge sammen. Vi binder lokalsamfunn, regioner og landet fysisk og mentalt nærmere hverandre. Over hele landet finner vi symboler på det – langs kysten av Vestlandet med fantastiske tunnel- og bru prosjekter, i Nord-Norge med et flyplasssystem som binder landsdelen til resten av Norge og verden, mellom Bergen og Oslo, hvor nasjonen for mer enn 100 år siden startet opp en krevende og svært dristig togforbindelse over høyfjellet for å binde landets to største byer sammen.

Stortingsvalget var et verdivalg. I stedet for skatte-

kutt og markedsliberalistisk tenkning vil det rød-grønne flertallet bygge ut velferden og fellesskapsløsningen.

Vi vil videreføre en kurs mot å samle Norge, øke sysselsettingen, styrke næringslivet og opprettholde en sterk offentlig sektor. Vi skal videreføre og forsterke arbeidet med å kutte klimautslipp, også i transportsektoren. Og vi skal fortsette arbeidet med å binde Norge sammen.

I forrige periode gjennomførte det rød-grønne flertallet et taktskifte i samferdselspolitikken. Vi overoppfylte Nasjonal transportplan, og vi har lagt til rette for det største samferdselsløftet i nyere tid med en ny nasjonal transportplan for den neste tiårsperioden. Vi skal bruke 100 milliarder kr mer. Vi har allerede startet jobben.

La meg til slutt få takke komiteen, og ikke minst komiteens leder, for godt samarbeid om budsjettbehandlingen, og jeg viser til innstillingen.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bård Hoksrud (FrP) [10:39:29]:** Representanten Bjørnflaten snakket mye om klima, og at det er viktig å gjøre noe med klimaet og ikke bare prate. Da er kanskje representanten stolt over at hun er med på å legge ned en jernbanestrekning, nemlig Bratsbergbanen i Telemark.

Men spørsmålet mitt er: Det er altså sånn at Regjeringen nå overfører over 17 000 km med øvrige riksveier til fylkeskommunene. Allerede nå opplever vi at fylkeskommunene tar veipenger og bruker til andre typer tiltak. Det har jeg lyst til å utfordre representanten Bjørnflaten på: Synes hun det er greit at veipenger går f.eks. til kollektiv-/busstilbud, eller er det sånn at f.eks. Telemark fylkeskommune, som måtte ta 15 mill. kr for å opprettholde kollektivtilbudet sitt, skal ta nye 12 mill. kr for å opprettholde Bratsbergbanen? Eller er det sånn at jernbane faktisk er statens ansvar? Og er det ikke sånn at man burde sørge for at staten får ta ansvaret for veiene, og ikke sende en bombe over til fylkeskommunene, som man nå gjør ved overføring av de øvrige riksveiene?

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:40:30]:** Som representanten sikkert fikk med seg, viet jeg betydelig tid i innlegget mitt til forvaltningsreformen, som jeg er veldig glad for at vi har fått på plass.

Jeg har den prinsipielle oppfatning at politikere er best i stand til å fatte vedtak jo nærmere de er problemstillingen. Jeg tror at fylkespolitikere fullt ut er i stand til å fatte gode vedtak om samferdselspolitikk. Og som jeg refererte til: I debatten om fylkesveiplanen i Troms i forrige uke var det altså ikke en eneste fylkespolitiker, heller ikke fra opposisjonspartiene i dette storting, som mente at de ikke skulle hatt det ansvaret. De ytret det i hvert fall ikke.

Jeg tror for det første at fylkespolitikere kommer til å ivareta det ansvaret de har fått, på en veldig god måte. Vi ser at dette gjør at fylkene nå kan realisere store prosjekter som de kanskje har jobbet i 30–40 år med å få til. Jeg tror også at dette bidrar til en bra satsing på samferdsel, også ute i fylkene, ikke minst ved at Regjeringen har kompensert fylkene sånn som den har gjort.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1053  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

**Ingjerd Schou (H) [10:41:47]:** Jeg registrerer at representanten mener at det å bruke mer penger på samferdsel og på vei som da gir færre kilometer, er av det gode. Jeg deler ikke det synspunktet.

Når det er slik at transportsektoren har et stort potensial for å redusere miljøskadelige utslipp ved å satse mer på jernbane, lurer jeg på hva representanten synes om Regjeringens satsing ved allerede nå å ligge 800 mill. kr under ved inngangen til første år i gjennomføringen av Nasjonal transportplan.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:42:25]:** Det er ikke tvil om at den satsingen Regjeringen har hatt på samferdsel, bane og på vei, er en satsing som vi tidligere ikke har sett. Og som jeg sa: Nivået vi ligger på nå når det gjelder bevilgninger til bane, er tre ganger høyere enn nivået Bondevik-regjeringen lå på. Vi har altså tre ganger bevilget opp nivået til bane.

Så er det heller ikke tvil om at Stortinget i forbindelse med Nasjonal transportplan sa at vi skal ha en opptrapping. Vi er veldig godt i gang med den opptrappingen. Komiteen hadde på mandag et positivt møte med Jernbaneverket, hvor Jernbaneverkets direktør tydelig ga uttrykk for at de hadde fått det de hadde bedt om, og ikke minst, de hadde fått bevilget det de hadde kapasitet til, og dette var et meget godt grunnlag for å kunne trappe opp og levere i forhold til NTP.

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:43:35]:** Eg vil minne representanten Bjørnflaten om at det kanskje ikkje er så rart at Kristeleg Folkepartis representantar i fylkestinget ikkje sa noko om forvaltingsreforma sidan Kristeleg Folkeparti støtta ho.

Men eg har lyst til å stille eit spørsmål. Representanten Bjørnflaten stiller spørsmål om dei økonomiske konjunkturane. Me bruker altså no meir oljepengar enn nokon gong. Me når ikkje rammene i NTP, heller ikkje Kristeleg Folkeparti i sitt alternative budsjettforslag. Då må me tenkje alternativt. Sigbjørn Johnsen opnar jo for dette når han no peiker på dette med prosjektfinansiering. Når me veit at me i dag bruker oljepengar som om me skulle vore i 2018–2019, er det noko som representanten Bjørnflaten ønskjer å vurdere no? For me veit jo at det kjem til å vere krevjande år for å følgje opp dei forpliktingane som me har dei neste fire åra. Vil prosjektfinansiering vere noko som representanten Bjørnflaten vil vurdere?

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:44:41]:** Først vil jeg takke for presiseringen fra Kristelig Folkepartis representant når det gjelder forvaltningsreformen.

Så er det ikke slik at Regjeringen er kritisk til prosjektfinansiering – tvert imot. Vi har tatt inn tre prosjekter i statsbudsjettet, som har egne poster, nettopp for å sikre en finansiering som går over tid. Det som er innvendingen vår i forbindelse med OPS, som er det opposisjonen har framhevet, er at staten ikke mangler penger til å bygge vei. Staten har penger nok. Det er derfor vi nå har en storsatsing på vei, hvor f.eks. veiinvesteringene øker med 34 pst. Baksiden ved OPS er at staten da skal låne penger til pri-

vate. Det betyr at noen tjener på dette, får renter osv. I stedet vil vi faktisk bruke de pengene på å bygge mer vei. Så det å si at vi er kritiske til prosjektfinansiering, er helt feil.

**Presidenten:** Da er replikkordskiftet omme.

**Bård Hoksrud (FrP) [10:46:01]:** I dag skal vi behandle og vedta nok et såkalt historisk budsjett for samferdselssektoren. Det er vel sånn at det mest historiske med dette budsjettet er at vi i 2010 kanskje skal bygge nye 12 km motorvei – det er faktisk kortere enn strekningen fra Oslo sentrum til Sandvika – og vi skal bygge 9–10 km midtdelere, som er enda kortere.

Selvfølger skal det asfalteres noe, selvfølgelig skal det legges noen få kilometer med nye jernbaneskiner også, selvfølgelig skal det bygges litt på noen flyplasser, og vi skal jammen gjøre litt langs deler av kysten vår også. Ja, det skal faktisk gjøres noe. Men den store utfordringen er at det bare er så himmelvidt langt fra de enorme behovene som er der ute i hver enkelt kommune, i hvert enkelt fylke og ikke minst over hele landet, innenfor alle de områdene som samferdselssektoren spenner over – fra veier og jernbane, flyplasser og sjøtransport til bredbånd og nødnett.

Jeg synes også det er ganske fantastisk at av et budsjett på over 28 milliarder kr får stortingsflertallet lov til å justere på budsjettet med latterlige 20 mill. kr. Senterpartiets Ola Borten Moes kritikk av Regjeringens arroganse er nok absolutt på sin plass, for det er jo tydelig at med Regjeringens arroganse når det gjelder å la Stortinget gjøre endringer i budsjettet, er stortingsrepresentantene fra regjeringspartiene gjort om til et ekspedisjonskontor for regjeringsapparatet.

Tidligere fylkesordfører i Telemark Andreas Kjær fra Senterpartiet har flere ganger sagt at å jobbe med samferdsel er som å jobbe i evighetens perspektiv. Jeg kan skrive under på at det ofte kan føles sånn når man ser hvor utrolig smått det går.

For meg og Fremskrittspartiet er det forslaget som ligger til grunn fra flertallet, langt unna de ambisjonene vi i Fremskrittspartiet har. For i vårt forslag til statsbudsjett legger vi opp til en satsing som betyr en kraftig framskynning av mange svært viktige vei- og jernbaneprosjekter.

Vi vil starte opp utbygging av 2 300 km motorvei og en kraftig utbygging av jernbanenettet, i tråd med stamnettutredningen, både på vei og jernbane. Forslaget fra Fremskrittspartiet innebærer også at vi vil være på full fart mot å sørge for at vi i løpet av 20–25 år vil ha et av verdens mest effektive, moderne og miljøvennlige vei- og jernbanenett som er klart til å møte framtidens samferdselsbehov.

Jeg vil videre i innlegget mitt ta for meg noen av de viktigste områdene i vårt alternative statsbudsjett.

Når det gjelder jernbane, vil Fremskrittspartiet satse på en kraftig utbygging av dagens jernbane. Vi vil legge flertallets luftslott om høyhastighetstog til flerfoldige hundretalls milliarder kroner i skuffen en gang for alle. For alle i salen vet hvor vanskelig det er å klare å riste ut en milliard eller to ekstra fra den rød-grønne regjeringen, enten det gjelder penger til vei, eller det gjelder penger til jernbane.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Når vi vet at av dagens jernbanenett på 4 114 km er det bare 144 km, eller bare 5 pst., som er tilrettelagt for hastigheter over 160 km/t, så la oss da heller stikke fingeren i jorda og droppe høyhastighetsdrømmen og heller sørge for å mangedoble antallet kilometer hvor farten på jernbanestrekningene kan økes opp til 200–250 km/t. Dette ville virkelig betydd en enorm forskjell, og det ville betydd at vi hadde et jernbanenett som ville kunne møte morgendagens behov for jernbane.

Fremskrittspartiet foreslår derfor at vi i 2010 øker jernbanebudsjettet med 6,5 milliarder kr utover de rammene som Regjeringen har lagt til grunn. Dette innebærer at viktige prosjekter, som Oslo–Ski, Eidangerparsellen, Romeriksbanen, Dvergdsalstunnelen samt elektrifisering av bl.a. Trønderbanen og Meråkerbanen, kan startes opp langt raskere enn det som stortingsflertallet har lagt opp til i dag.

Det er i tillegg til investeringer i jernbanenettet også viktig å sikre vedlikeholdet av det jernbanenettet man har i dag. I tillegg må man også sørge for å sikre planoverganger og andre ulykkespunkter på og ved jernbanelinjene. For det er uholdbart at togene til stadighet står fordi signalanleggene ikke fungerer, eller at kjøreledninger detter ned, osv. Stadige forsinkelser, problemer på nettet osv. bidrar til at folk mister troen på jernbanen som transportmiddel og heller velger andre transportmidler.

Fremskrittspartiet mener at dette må ha svært høyt fokus i 2010. Jeg vil derfor konkret utfordre statsråden på om hun vil orientere Stortinget om hvilke tiltak som nå er gjort, og hva som vil gjøres for å hindre alle de stadige tidsavbruddene vi nå har på jernbanenettet.

Fremskrittspartiet foreslår for 2010 at det settes av over 20 milliarder kr for å framskynde utbyggingen av en rekke viktige veiprojekter over hele landet.

Jeg vil også tillate meg å peke på noen svært ulykkesutsatte strekninger som Fremskrittspartiet ønsker å sørge for at man starter utbyggingen av så raskt som mulig. Så sant man klarer å få planene ferdige, skal utbyggingen startes opp i 2010. Dette gjelder bl.a. de svært ulykkesutsatte strekningene på E39 fra Kristiansand til Sandnes, E18 gjennom Agder og Telemark og E6 gjennom Gudbrandsdalen. Dette er strekninger hvor det ofte skjer ulykker, og som skulle vært bygd ut for lenge, lenge siden. Mange har vært planlagt i over 20 år.

Jeg registrerer at alle partiene uttaler klart og tydelig at man er opptatt av å arbeide med trafikksikkerhet. Vi er derfor glad for at Trygg Trafikk får økt sine rammer med 5 mill. kr slik at de kan intensivere sitt forebyggende arbeid spesielt rettet mot barn og unge. Det er veldig bra, og vi støtter helhjertet opp om denne styrkingen av Trygg Trafikk.

Trafikksikkerhet og arbeid for å redusere antallet som blir hardt skadd og drept, handler også om å ha flere tanker i hodet på en gang. I motsetning til statsråden mener vi at dette handler om mer enn bare holdninger og adferd hos den enkelte bilist. Veien må også ta høyde for at bilistene er mennesker som kan gjøre feil, og veien må tillate at bilistene gjør feil uten at dette automatisk får katastrofale og dødelige konsekvenser.

Flerfelt sveier med midtdele er det enkleste og aller mest effektive tiltaket for å redusere kraftig antallet hardt skadde og drepte i trafikken. Ifølge lederen for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, reduserer motorveitbygging antall dødsulykker med 80–90 pst. To uavhengige rapporter, fra Folksam og Trygg Trafikk svenske søsterorganisasjon NTF, viser at 70–72 pst. av dødsulykkene i trafikken skyldes dårlige veier. Norge har imidlertid dårligere veier enn Sverige, og 33 pst. av dem som døde på veiene i 2008, døde i møteulykker, 38 pst. døde i utforkjøring og 9 pst. i kryssulykker.

I Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan gikk vi inn for å bruke nesten tre ganger så mye penger som Regjeringen på sikre, trygge og miljøvennlige veier, og denne planen følger vi lojalt opp i vårt alternative statsbudsjett for 2010.

Fremskrittspartiet vil dessuten godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene for å få bedre trafikkflyt og økt kapasitet pr. time på de beste veiene.

Til sist må jeg også innom etableringen av det nye nødnettet, som i flere år har ridd Regjeringen som en mare, hvor første utbyggingstrinn så vidt er startet opp etter flere års forsinkelser, og hvor vi senest i forrige uke fikk beskjed om at kostnadene øker med over 100 mill. kr utover det som først var forutsatt.

Man kunne godt ha diskutert de stadige forsinkelsene og kostnadssprekkene, men jeg er mye mer opptatt av å forsikre meg om at man nå endelig er i ferd med å få på plass det nødnettet som alle de ansatte som jobber i frontlinjen i nødetatene, har ventet på, og som skal sørge for at disse nå får det svært verdifulle verktøyet på plass både med hensyn til egen sikkerhet og for å kunne gjøre jobben sin best mulig på et ulykkessted eller i en aksjon.

Jeg håper derfor at justis- eller næringsministeren kan bekrefte at utbyggingen av første byggetrinn av nødnettet nå faktisk er i rute.

Jeg vil helt til slutt oppfordre flertallet til å stemme for Fremskrittspartiets forslag til samferdselsbudsjett for 2010. Jeg skjønner at det nok er lite trolig, men det er lov å snu i tide, så jeg ser fram til den videre debatten i dag.

Jeg vil ta opp de forslagene som Fremskrittspartiet står alene eller sammen med andre om.

**Presidenten:** Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Susanne Bratli (A) [10:54:39]:** Jeg kan allerede nå bekrefte at vi ikke kommer til å stemme for Fremskrittspartiets budsjettforslag.

For å redusere antallet drepte og skadde i trafikken må mange tiltak virke i lag. Det handler om informasjon og opplæring, det handler om kontroll og overvåking, og det handler om tiltak på veiene. Vi kan ikke alene bygge oss ut av trafikkulykkene. Dersom alle hadde holdt fartsgrensene, ville det vært 50 færre drepte på norske veier. Politikkontroller og fotobokser er det mest effektive tiltaket for å få ned farten.

Fremskrittspartiet har tatt til orde for å avvikle Utryk-



10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1055  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

ningspolitiet og vil også avvikle gjennomsnittsmålinger av fart mellom fotoboksene, bl.a. med den begrunnelse at det er farlig dersom trafikantene følger med på speedometret. Mener Fremskrittspartiet at det er trafikksikkert å følge fartsgrensene? Og: Er Fremskrittspartiet enig i at vi ikke kan bygge oss ut av alle trafikulykkene?

**Bård Hoksrud (FrP) [10:55:30]:** Fremskrittspartiet mener faktisk – og det har for så vidt også trafikansvarlig i Statens vegvesen klart og tydelig sagt – at hvis man bygger motorvei, reduserer man også antallet drepte i trafikken med 80–100 pst. Og Fremskrittspartiet vil, i motsetning til Regjeringen, som bare vil bygge 230 km motorvei, bygge 2 300 km motorvei. Det betyr at man vil få en kraftig reduksjon i antallet skadde og drepte i trafikken.

Som representanten Susanne Bratli vet, hvis hun leser innstillingen, har Fremskrittspartiet mange gode tiltak for trafikksikkerhet, både når det gjelder å bygge vei, når det gjelder informasjonstiltak, og når det gjelder andre trafikksikkerhetstiltak. Hvis man leser innstillingen, vil man se at Fremskrittspartiet er opptatt av trafikksikkerhet og fremmer de forslag som faktisk virkelig virker når det gjelder trafikksikkerhet. Fysiske tiltak er de beste tiltakene, og er de tiltakene som virker umiddelbart. Da kan man faktisk av og til gjøre feil, uten at det får katastrofale konsekvenser.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:56:38]:** Representanten Hoksrud forsøkte å latterleggjere dette gode budsjettet som me legg fram i dag. Det får meg til å starta med å fortelja ei god historie frå verkelegheita då Framstegspartiet hadde makt. Då klarte dei i løpet av tre budsjett, som dei forhandla med Bondevik II om, å forhandla seg til heile – og merk dette! – 1 mill. kr til auka vegvedlikehald. Det var litt av ein prestasjon! Det vil eg kalla ein historisk siger for Framstegspartiet.

Så er det slik at klimagassutslepp kostar. Dersom ein køyrer meir bil, dersom ein byggjer fleire motorvegar, seier Vegvesenet at då blir det meir utslepp, då blir det meir skadar på grunn av klimagassutsleppa. Det blir dyrare for skattebetalarane når ein held på med dette. Sjølv sagt er det endå verre for fattige folk i den tredje verda, men det er jo ikkje så «hytt» for Framstegspartiet.

Mitt spørsmål er: Er det slik at ein 75 m brei motorveg som det kan køyra mange bilar på, er betre enn eit lyntog i Noreg, dersom ein ønskjer å satsa på å redusera klimagassutsleppa?

**Bård Hoksrud (FrP) [10:57:47]:** Jeg synes for så vidt det representanten Langeland tar opp, er interessant. Det man vet, er at teknologien innenfor bilbransjen nå er kommet veldig langt, og den kommer fort veldig mye lenger. Jeg tror at klimautfordringene til Hallgeir Langeland på bilsiden vil være borte i løpet av få år, nettopp fordi man har teknologi som sørger for at det i framtiden ikke vil være utslipp fra bilparken. Så jeg ser ikke på det som noe stort problem.

Jeg tror faktisk også det er slik at det er mye mer fornuftig å sørge for å bygge ordentlig gode, miljøvennlige veier framfor å bygge et høyhastighetstog, som også har

store utslipp. Hvordan representanten Langeland kan garantere at utslipp fra høyhastighetstog i Norge er fra ren energi som vannkraft, vil jeg like å vite. Vi ser – og vi vet – at vi importerer mye kraft fra forurensende energikilder. Så jeg tror nok at også representanten Langeland vil se at når bilparken etter hvert blir helt klimanøytral, så vil ikke dette være noe problem. Da er det bra med gode, trygge, sikre og miljøvennlige veier.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:58:57]:** Jeg vil tilbake til trafikksikkerhet. Jeg registrerte at representanten Hoksrud snakket mye om det. Samtidig hørte jeg lite om ønsket om holdningsskapende arbeid. Jeg er enig med representanten i at trygge veier, fysisk bedre veier, er viktig, men det kan ikke frata oss eget ansvar når vi er ute og kjører bil. Da er vi ganske overrasket når Fremskrittspartiet i en rekke sammenhenger har foreslått både økt hastighet og å fjerne Utrykningspolitiet; i sommer foreslo man sågar at man skulle ha alkohosalg på bensinstasjonene. Hvordan hører dette sammen med det man vet om at fart, rus og manglende bilbeltebruk er noen av de viktigste årsakene til dødsulykker på norske veier?

**Bård Hoksrud (FrP) [10:59:43]:** Jeg synes det er veldig bra at representanten er opptatt av trafikksikkerhet. Problemet er bare at da burde man ha støttet en del av de forslagene som Fremskrittspartiet faktisk har fremmet i denne sal, som Fremskrittspartiet har tatt opp, og som gjelder trafikksikkerhet. Vi fremmet i forrige periode et forslag om trafikksikkerhetshaller, som vi vet har hatt god effekt. Det er en hall i Rogaland, en i Trøndelag, en i Telemark, og det er foretatt en evaluering som viser at dette er et godt trafikksikkerhetstiltak, og som er holdningsskapende.

Jeg har selv vært i Kristiansand og sett prosjektet 18+. Det er et kjempegodt tiltak nettopp for å få inn holdninger blant unge bilførere, og som vi støtter helhjertet opp om. Vi har trafikksikkerhet – trygg trafikk, tror jeg det heter, i Hallingdal, som også er et typisk prosjekt hvor man er opptatt av dette med holdningsskapende arbeid. Det er Fremskrittspartiet også. Derfor har vi foreslått å sette av 1 milliard kr til trafikksikkerhetstiltak, hvorav holdningsskapende tiltak også er en del. Men vi mener også, og det kan dokumenteres, at de fysiske tiltakene er de enkleste tiltakene man kan sette inn raskt for å få gjort noe med antallet drepte i trafikken. Middeldere er et godt eksempel.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

**Øyvind Halleraker (H) [11:01:17]:** Etter at listen ble lagt høyt i NTP for et halvt års tid siden, var det med betydelig forventning vi så fram til Regjeringens budsjettframlegg på transportområdet. Men dessverre, det trappes riktignok opp, men ambisjonsnivået i NTP følges ikke opp for 2010. Høyre har større ambisjoner. Høyre satser på framtiden med moderne transportløsninger. Vi har ambisjoner om å løse de store oppgavene ved hjelp av nye og moderne verktøy. Jeg skal komme tilbake til dette etter hvert.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Det er slik at store avstander og spredt bosetting gjør oss avhengige av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige og for å sikre god framkommelighet i byregionene. Disse behovene gjør det nødvendig å tilrettelegge for tiltak og effektiv og sikker transport. Høyre mener at problemene og manglene innenfor samferdselssektoren over mange år har blitt såpass alvorlige og omfattende at betydelig nytenkning og nye løsninger er nødvendig. Derfor har Høyre i sitt alternative statsbudsjett foreslått at den statlige andelen av veginvesteringene må økes. Høyre ønsker å følge opp vedtatt NTP, og vil derfor øke bevilgningene til veginvesteringer med hele 1 milliard kr i forhold til det som følger av Regjeringens forslag. Denne milliard er i vårt alternativ fordelt med 50 mill. kr til enkeltprosjekt, 150 mill. kr til nødvendig rassikring på riksvegene og 600 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak/middelere. Så gleder det oss at regjeringspartiene nå støtter Høyres forslag om å bevilge 5 mill. kr ekstra til Trygg Trafikk.

Vi har sett flere eksempler på at Statens vegvesen ikke har hatt planressurser for å møte de politiske målsettingene om mer helhetlig og strekningsbaserte planer og nye løsninger som f.eks. OPS vil kreve. Derfor foreslår Høyre 200 mill. kr til forsert planlegging og prosjektering av trafikksikringstiltak og større sammenhengende prosjekter.

Høyres helhetlige budsjettforslag supplerer altså Regjeringens opplegg der dette ikke tilfredsstillende behovene, nemlig når det gjelder trafikksikring og rassikring. Vegbygging er etter Høyres mening både god distriktpolitikk og god næringspolitikk. Bedre veger er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og alvorlig skadde i trafikken. Høyre har gått til kamp mot trafikkdøden. Vi har invitert Regjeringen og samferdselsministeren med. Kampen krever en sterkere satsing på midtrekkverk enn det Regjeringen la opp til i sitt forslag for 2010. Det må kunne hevdes at 9–10 km blir puslete når målet er 250 km. Med Høyres budsjettforslag vil dette tallet seks- eller sjudobles. Antallet møteulykker på norske veger kunne reduseres betydelig, og antakelig ville mange liv blitt spart.

Store vedlikeholdsetterslep på veg og bane gjør det også nødvendig å ta i bruk utradisjonelle virkemidler. Høyre mener derfor at det er nødvendig å etablere et eget vedlikeholdsfond til samferdselsformål for å møte utfordringene med det enorme etterslepet på vedlikehold av veg og bane. Dette fondet skal være på 50 milliarder kr etter vår mening, og avkastningen skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger. For årets foreslåtte fond ville det gitt en avkastning på ca. 2 milliarder kr til vedlikehold i 2010. Neste år ville beløpet økt til 2,5 milliarder kr, hvorav 500 mill. kr til jernbanen – med andre ord like mye som jernbanen har til disposisjon for ordinært vedlikehold. Bare slik er det mulig å ta inn de enorme vedlikeholdsetterslepe til veg og bane innen rimelig tid.

I Høyre er vi opptatt av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbygging. I mange land det er naturlig å sammenligne seg med, har de mange gode eksempler som vi kunne lære av. Dersom Regjeringen bare

kunne friskmeldt seg fra sin privatallergi, hadde det vært mulig å få til mye mer raskere, innenfor både veg og bane.

Vi konstaterer at Regjeringens varslede modell for bygging av infrastruktur, det såkalte prosjektfinansieringsgrepet i Soria Moria, er skrinlagt. Det å fylle dette begrepet med en modell som gjelder for et par prosjekter hvor man oppretter en egen budsjettpost, er i beste fall en meget dårlig unnskyldning. Prosjektfinansiering, eller prosjektorganisering slik vi kjenner det fra andre land, er det uansett ikke. Jeg minner om at budsjettposter også er utsatt for vurdering og eventuelle kutt, slik budsjettet er i sin helhet. I beste fall er dette ikke mer enn edle ambisjoner og mål. De har ikke de samme forpliktelser og bindinger som prosjektfinansiering har, f.eks. etter svensk modell, som innebærer opprettelse av et eget selskap med dedikert oppgave, ansvar og mulighet for uavhengige finansieringsordninger som f.eks. låneoptak. Eller vi bør ikke gå så langt. Her i landet har vi anvendt samme modell på utbygging av OSL Gardermoen.

Høyre mener derfor det vil gjøre det enda viktigere å jobbe videre med bygging av veg gjennom Offentlig Privat Samarbeid, eller såkalt OPS. En modell alle aktører ønsker å benytte mer av i Norge, bare ikke Regjeringen.

Høyre vil at det skal legges opp til å iverksette tre–fem OPS-prosjekter årlig i årene framover. Erfaringer fra de første OPS-prosjektene som er fullførte, er såpass gode, bl.a. med halvert byggetid og bedre kostnadskontroll, at modellen bør videreføres på egnede strekninger innenfor veg- og jernbaneutbygging.

For 2010 foreslår vi konkret at følgende tre strekninger bør OPS-organiseres og -finansieres: ferdigstillelsen av E18 fra Akershus til svenskegrensen, rv. 7 Sokna–Ørgenvika-parsellen og E39 sør for Bergen med den nye motorvegen mellom Bergen og Os.

En annen stor utfordring Norge står overfor, er å stimulere til mer kollektivtransport. Høyre understreker at gode kollektivløsninger er viktige, ikke bare for miljøet, men også for et smidig transportsystem. Det er helt nødvendig med en sterkere satsing på kollektivtrafikk i de store byene for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen. Men det er ikke det samme som bare å fokusere på og satse på vegprising eller rushtidsavgift.

Vi i Høyre syns det er bra at Regjeringen viderefører den svært vellykkede nyskapingen fra regjeringen Bondevik II, den såkalte belønningsordningen. Men Høyre beklager at Regjeringen ikke ønsker å øke potten til premiering og foreslår derfor, i motsetning til Regjeringen, en kraftig økning på hele 100 mill. kr til denne ordningen for neste år. Samtidig er vi kritiske til at Regjeringen nå mer eller mindre snikendrer premissene i ordningen, fra å være en effektiv stimuleringsordning for storbyregionene for å øke kollektivandelen til å bli et virkemiddel for å overtale byene til å innføre rushtidsavgift. Belønningsordningen var som kjent et viktig operasjonelt tiltak i klimaforliket. Høyre vil bevare den opprinnelige intensjonen og presiserer at det ikke er vedtatt noe sted, verken i begrunnelsen for opprettelsen av ordningen eller i klimaforliket, at dette skal være en rushtidsavgift.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1057  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

For å bidra til ytterligere gode incentiver for reduksjon i biltrafikk ønsker vi også at statsbudsjettet på sikt sikrer 3 milliarder kr over ti år til investering i separate kollektivtraseer og bybaner. Moderne krav til kvalitet, service og tilbud krever at statens organisering av sine ansvarsområder også innenfor kollektivsystemet er så hensiktsmessig og effektiv som mulig. Høyre vil derfor ta i bruk prosjektfinansiering og OPS ved bygging av nye dobbeltspor og utvikling av InterCity-triangelen. Vi vil også modernisere Jernbaneverket til beste for togbrukerne og viser i denne sammenheng til et utmerket initiativ som ligger som sak i komiteen, der vi i Høyre foreslår å omdanne Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap.

Vi har også ved flere anledninger bedt om en handlingsplan for flere kryssingsspor på jernbanen. Dette er viktige tiltak for å øke kapasiteten i jernbanenettet både for gods- og persontrafikk. Fra Jernbaneverket får vi vite at kapasiteten for gods på bane trolig kan dobles ved å bygge flere kryssingsspor.

Høyre vil også avvikle togmonopolet for å sikre at togbrukerne får det best mulige jernbanetilbudet. For eksempel har konkurranseutsettingen innen persontransport på Gjøvikbanen vært en stor suksess.

Vi tror også at å ta i bruk anbud med kontraktsvilkår og sanksjoner vil være et langt mer effektivt verktøy for å sikre den offentlige tjenestekvaliteten.

Jeg vil bare få ta opp de forslag der Høyre er medforlagsstiller, og så vil jeg gjøre oppmerksom på en inkurie i XXIII, der det står:

«Stortinget ber Regjeringen endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge slik at tak på antall passasjerer fjernes (...)»

Det skal rettes til:

«(...) slik at tak på antall flybevegelser fjernes (...)»  
Jeg ber om at dette blir tatt hensyn til.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp de forslag han har referert til, og han har også foretatt den korrigering som han har referert.

Det blir replikkordskifte.

**Freddy de Ruiten (A) [11:12:10]:** I en større spørreundersøkelse blant næringslivsledere over hele verden ble 37 næringslivsledere i Norge og 73 i Botswana spurt om sin subjektive oppfatning av veistandard.

Ut fra de svarene som ble gitt, konkluderte Høyre med at veiene i Botswana var bedre enn veiene i Norge. Det ble brukt hyppig i valgkampen, og det jeg egentlig lurte på, er om Høyre fortsatt mener at veiene i Botswana er bedre enn veiene i Norge.

**Øyvind Halleraker (H) [11:12:55]:** Det var jo et interessant spørsmål å få i en budsjettdebatt i Stortinget.

Hvis representanten de Ruiten hadde lest vår alternative transportplan grundig, ville han ha sett at det var en lang liste med land, hvor Norge og Botswana sto relativt langt nede. Hele undersøkelsen var internasjonal. Vi refererte altså til den undersøkelsen, hvor næringslivsledere i de landene som dette angikk, hadde uttalt seg. Vi tok ikke

stilling til undersøkelsen som sådan. Vi refererte til det som disse næringslivslederne hadde uttalt. Det presiserte vi i alle sammenhenger.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:13:58]:** Eg skal ikkje snakka om Høgres mantra, OPS, men om ein allergi og ein schizofreni.

Allergien er rushtidsavgift. NHO, lastebileigarane og andre grupperingar vil gjerne ha mindre køar på vegane. Stockholm og London har innført rushtidsavgift. No ønskjer næringslivet seg det òg, for då kan dei tena meir pengar, og me kan få mindre klimagassutlepp. Høgre har skrive under på klimaforliket, der det står at ein skal ha redusert biltrafikken. Kva er det Høgre skal gjera som skal redusera biltrafikken, som dei har forplikta seg til i klimaforliket, dersom det ikkje er dette?

Så gjeld det motorvegar. Høgre skal byggja masse motorvegar, og dei skal vera med på å byggja lyntog, dersom det er lønsamt. Ottmar Grein, direktøren i Deutsche Bahn, sa til meg i sommar: Det heldige med Noreg er at ein ikkje har bygd så mange motorvegar, for då blir kundegrundlaget og økonomien i lyntoget betre. Er ikkje det noko som kan gå opp for Høgre òg etter kvart, at ein ikkje må byggja alle desse motorvegane?

**Øyvind Halleraker (H) [11:15:07]:** Jeg synes det er interessant at representanten Langeland i alle sammenhenger nevner klimaforliket. Som de fleste vet, er klimaforliket et forlik som fikk den kvaliteten det tross alt fikk, fordi Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti presset regjeringspartiene kraftig i forhold til det de selv hadde lagt fram i klimameldingen.

Vi hører veldig sjelden om det som sto i den opprinnelige klimameldingen. En av de tingene vi la inn i vårt klimaforlik med regjeringen, var nettopp belønningsordningen, som altså var Bondevik-regjeringens konstruksjon for å øke kollektivtransporten i byene. Et krav som vi la inn, var at den skulle dobles, noe regjeringen selvfølgelig fulgte opp. Vi og flere andre har sagt at denne må økes ytterligere, og så opplever vi altså i dette budsjettet at det overhodet ikke blir økninger i det hele tatt – bortsett fra en prisjustering. Det at Langeland da står og svinger seg med hensyn til klimaforliket og belønningsordningen, lyder litt hult.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:16:22]:** Jeg registrerer at Høyre ikke ønsker å støtte nyvinningen med en kompensasjonsordning for forskjeller i drivstoff, med den begrunnelse at man setter distriktene opp mot sentrale strøk.

Jeg registrerer videre at Høyre kutter i kjøp av ulønnsomme posttjenester med 250 mill. kr. Hvor bor da de som staten legger inn kjøp for? Mitt spørsmål til Høyre blir da: Kan man slutte av dette at Høyre synes det er greit at distriktene har dyr bensin, eller at de ikke har f.eks. lørdagspost? Har Høyre noen distriktspolitikk?

**Øyvind Halleraker (H) [11:17:06]:** Jeg kunne trenge litt mer enn ett minutt på å svare på det siste spørsmålet, men jeg skal konsentrere meg om ...

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

**Presidenten:** Jeg er redd representanten ikke har mer enn ett minutt.

**Øyvind Halleraker (H) [11:17:15]:** ... et par av spørsmålene hennes.

For å ta Posten først: Det er slik at Posten selv har ønsket å slutte med de banktjenestene som de taper store penger på. Det har vi fått høre fra Postens ledelse gang på gang. I tillegg har Posten redusert sitt volum, både på grunn av finanskrisen og fordi folk har færre postsendinger enn før. Man bruker elektronisk post. Da mener vi at det må være riktig at man også innenfor Posten nedjusterer og effektiviserer sin virksomhet. Men det er viktig for meg å få sagt – for vi er også opptatt av Distrikts-Norge – at vi ikke ønsker å svekke kravet til seks dagers ombæring, og heller ikke til enhetsporto, noe jeg har lagt merke til at denne representanten har vært ute og sagt ved et par anledninger.

**Presidenten:** Da er presidenten redd for at det ene minuttet er over.

Replikkordskiftet er også omme.

Neste taler er Hallgeir H. Langeland, som blir siste taler før Stortinget avbryter sine forhandlinger.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:18:34]:** Det var jo ei ære å få det siste ordet før fredsprisutdelinga – det var fint!

Lat meg berre håpa at Høgre kjem tilbake for å svara meg på den replikken som eg hadde til dei, om kva for tiltak dei vil ha for å få ned biltrafikken i byane. Det klarer dei ikkje å svara på, og dei klarte heller ikkje å svara på kvifor dei er schizofrene når det gjeld motorvegar og lyntog. Me skal ha: Ja takk, begge delar! Men då reduserer ein lønsamheita til ein av dei.

Regjeringa – og spesielt SV – har fått ein del kritikk for manglande satsing på klima, og spesielt var kritikken hard i energi- og miljødebatten her for nokre dagar sidan – ikkje så hard i dag av ein eller annan grunn. I alle fall er det viktig for SV å få presisert at det møtet som no går føre seg i København, er kjempeviktig for oss. Då må me òg hugsa på at ein tredel av utsleppa våre kjem frå biltrafikken. Då må me gjera noko med det òg!

Så har eg lyst til berre å ripa litt opp i historia. Det er gjerne litt ubehageleg, men det var faktisk slik at klimagassutsleppa ikkje var noko som den raud-grøne regjeringa fant på i 2005. Det var faktisk noko som kom før det – ikkje minst var det Bondevik I som bidrog, sjølv om Bondevik I blei ein liten helt då regjeringa gjekk av på grunn av gasskraftverk. Då dei kom i posisjon igjen – som Bondevik II – var dei byggmeistarar med smil om munnen som bygde sterkt forureinande gasskraftverk på Kårstø og sterkt forureinande gasskraftverk på Snøkvit. Der er det enorme utslepp.

Så sa eg i ein replikk til Kristeleg Folkeparti at i 2006-budsjettet gjekk løyvingane til tog ned, men skatteletten opp. Det har me no endra på. No går løyvingane til tog opp, og skatteletten ned. Det meiner me er ein god

politikk for fellesskapet og ein god politikk for jernbane, klima og miljø.

Men me kan sjølv sagt gjera det betre på heimebane enn det me gjer. SV har på sitt landsmøte vedteke ei ramma for jernbane på 10 milliardar kr. Då kunne me brukt endå meir pengar på tog og klimagassreduksjon enn det me klarar med den ramma me har i dag, sjølv om denne regjeringa har fått til ei mangedobling i forhold til tidlegare borgarlege regjeringar. Det er altså ikkje rett at me ikkje gjer noko, me gjer mange ting.

I mitt eige og samferdselsministeren sitt fylke har me no brukt milliardar av kronar på å byggja dobbeltspor og godsterminal. Det er faktisk slik at på Nord-Jæren står transporten for 70 pst. av klimagassutsleppa. No legg denne regjeringa til rette for å få ned klimagassutsleppa der. Om Stavanger-regionen no skjerpar seg og kjem med skikkelege søknader ut frå beløningsordninga, vil dei òg kunne få pottar – meir pengar til å satsa meir på det kollektive.

Eg har òg lyst til å seia – noko som er ei viktig sak for SV – at Regjeringa i inneverande år har løyva 6 mill. kr til planlegging av bybane på Nord-Jæren.

Så vil eg òg seie til dei som seier at me satsar for lite på tog, at me har i alle fall eit prosjekt som ikkje er småpengar, og det er dobbeltspor Oslo–Ski. 12 milliardar kr, som me no startar opp med, er ikkje småtteri. Det prosjektet skal gjennomførast. Prosjektet er prosjektfinsiert, og det er ei gigantsatsing som vil få stor betydning for klimaet.

Eg trur – for førebels å starta med den første konklusjonen min – at det at me har Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti ute av regjering, viser seg å gje fart på satsing på tog og togutbygginga. Det er derfor viktig, trur eg, for dei som er opptekne av toget, både togdirektørar og andre viktige personar som eg høyrer på her, at dei må satsa hardt på at den raud-grøne regjeringa fortset.

Så seier eg: Når det gjeld klima, må me gjera meir heime. Det er eg heilt einig i, for klima dreier seg om solidaritet. Det er ikkje først og fremst me som blir ramma av klimagassutsleppa førebels, det er folk i dei fattige landa. Det er dei som døyr av våre utslepp. Det er Vesten som har stått for utsleppa, det er derfor me må med i København. Me har eit mykje større ansvar enn dei fattige landa. Men det rammar òg oss på heimebane. Derfor er det litt morosamt med Framstegspartiet som forsøkte å bortforklara at vegvedlikehald, rassikring osv. er dyrare no på grunn av klimagassutsleppa, men at dei viser til at me berre overdriv her. Men eg vil seia til Framstegspartiet at det òg i Noreg kostar å driva med forureining – når det gjeld dei budsjetta me snakkar om i dag. Skattebetalarane får svi for ein politikk som dreier seg om at ein ikkje tek klimaproblemet på alvor.

Fredsprisvinnar Obama, som er her i dag – men han er ikkje til stades her av ein eller annan grunn – har òg snakka om lyntog. Schwarzenegger har fått fleirtal for å byggja lyntog i sin stat, men fredsprisvinnar Obama har òg ønske og målsettingar om å byggja høg fartstog i USA. Dersom han no får troppane sine ut av Afghanistan etter kvart, får han råd til det òg. Men det som er poenget mitt, er at det i desse dagar er 100 år sidan Bergensbana blei opna av Kon-

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1059  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

gen. Det var ein transportrevolusjon for Noreg. Det førte til ein heilt annan mobilitet. Det var modige politikarar som sto bak dette. No kan me som er her, dra i gang ein ny transportrevolusjon. Me kan plassera masse nasjonale fly på bakken. Me kan få mange vogntog og bilar av vegane ved å gå inn for det som Stortinget har sagt, å ha bygging av lyntog som siktemål.

Lat meg ta eit element som ikkje er så mykje sett på når det gjeld tog – så får ein og annan fnyse av det då: Det er berre vegar som tel når det gjeld trafikksikkerheit. Men trafikksikkerheit er faktisk mykje meir – og knytt opp mot at ein har gode kollektivtilbud, inklusiv tog. Eg er veldig glad for at me på Stortinget klarte å få 15 mill. kr til midtdelarar og 5 mill. kr til Trygg Trafikk, slik at me kan driva med haldningsarbeid, men me må òg tenkja på det me faktisk gjer i forhold til togsatsing.

I Japan har Shinkansen kjørt i 45 år. Han har frakta fire milliardar menneske. Det har ikkje vore nokon ulykker på reisene. Tenk dersom alle dei fire milliardane var ute og kjørte bil på dårlege eller gode motorvegar, ville det då ha vore fleire trafikkuulykker? Her må me vera litt visjonære med omsyn til korleis me skal takla ulike problem – altså er toget delvis ei løysing òg på dette problemet. Dersom me flyttar hundretusenvis av vogntog og bilar vekk frå vegane, då må det jo bli mindre ulykker. Det blir mindre støy, det blir mindre vegslitasje og det blir mindre forureinande trafikk.

Eg er egentleg ein veldig dårleg mann for klimaet slik som eg reiser no. Dersom eg skal ta toget, tek det meg 14 timar å reisa i helga. Dersom eg tek flyet, kjem eg ut med seks timar i helga. Men dersom me får dette lyntoget, så kan eg ikkje berre reisa miljøvenleg, men eg kan òg bruka mykje mindre tid – fire timar drygt. På den reisa kan eg òg sitja med min pc, min e-post, min mobil og vera hekta opp mot heimeverda – nærmast ha eit heimekontor på lyntoget på mi reise til Oslo.

I sommar kjørte eg lyntog med direktøren for Deutsche Bank. Han sa – det som Høgre ikkje svarte på – at noko av det viktigaste for Noreg og lønsemd i forhold til lyntog er nettopp det at me ikkje har konkurrerende motorvegar, slik som dei har i Tyskland. Då må ikkje Høgre byggja dei motorvegane slik at dei øydelegg lønsemda for lyntoga. Då må dei gjera som SV og regjeringsspartia.

Det er andre ting å snakka om enn lyntog, sjølv om det ikkje høyrest slik ut. Denne regjeringa har no gjort viktige grep, ikkje minst i forholdet by og land. Me er klar på at me differensierer politikken i by og land, me sørgjer for at det blir større fokus på rassikring, me får gjort noko med rassikring, me får gjort eit vegvedlikehald i distrikta. Det er kjempeviktig.

Eg kan som president i Løvebakken MC-klubb òg seia at Regjeringa faktisk har satsa meir på vegvedlikehald. Det er eit av dei punkta eg får mest skryt for i desse miljøa.

Me satsar mykje meir på gang- og sykkelvegar. Me satsar mykje meir på hamnar – eg fekk iallfall sagt det – me satsar mykje meir på trafikksikkerheit, og me utgreier bane i nord.

Eg trur det norske folk har grunn til å vera fornøgde

med det den raud-grøne regjeringa no gjer innanfor dei budsjetta som me behandlar i dag. Så får eg heller koma tilbake i replikkordskiftet, dersom det skulle vera noko som ikke er heilt 100 pst.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:28:58]:** SV vet at ekspressbusser har rekordlavt energiforbruk pr. personkilometer, og ekspressbusser er en meget miljøvennlig form for persontransport. Derfor gikk bl.a. representanten Langeland i valgkampen høyt på banen og lovet ekspressbusser mellom Skudeshavn og Haugesund.

Vi vet at økt bruk av elektrisk kraft vil føre til økt import av kullkraft fra Polen og Danmark. Miljøprofilen til lyntoget har blitt slaktet av ekspertgruppen for miljøstudier fra Sveriges finansdepartement. Samtidig vet vi at SV ikke ønsker å bygge ut vannkraft eller gasskraft i Norge. Hvilke kull- og atomkraftverk skal SV kjøpe kraft fra for å drive lyntoget? Og er dette en politikk som tar klimaet på alvor?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:29:55]:** Eg kan garantera at me skal ikkje kjøpa atomkraft frå det atomkraftverket Framstegspartiet skal byggja i Noreg. Det er nemleg den politikken Framstegspartiet har, at dei vil gå vidare på det prosjektet.

Me skal sjølvsagt satsa på ein klimapolitikk som reduserer klimagassutsleppa, og ikkje som aukar dei, slik som Framstegspartiet sine forslag gjer. Då skal me sjølvsagt òg lytta til folk flest. Av dei som kjem frå Vestlandet, seier 87 pst. at dei ønskjer seg ei lyntogløysing, dei ønskjer å kunna velja meir miljøvenleg. Så der er eg heilt på linje med folk flest, og eg er veldig glad for at eg denne gongen kan støtta folk flest.

Når det gjeld ekspressbussar, så reiser eg veldig ofte mellom Stavanger og Haugesund med buss. Det er veldig gunstig. Det skal me sjølvsagt vera med på å få spreidd ut, slik at ikkje alle sit i sin eigen bil og kjører langt og forureinar med eigne bilar, slik Framstegspartiet helst vil.

**Øyvind Halleraker (H) [11:31:05]:** Jeg skal love å ta en skikkelig innføring i Høyres politikk for Langeland ved en senere anledning.

I dag er jeg opptatt av hans politikk, og SV er i mange sammenhenger veldig høyt på banen i klimaspørsmål – kanskje særlig i festtaler. Med biodieselsaken friskt i minne: SV i regjering hadde virkelig muligheten til å foreta politiske grep, og så foreslår de altså avgiftsbelegging i stedet. SV har også tidligere hatt svært djerpe forslag om å foreslå tiltak for å begrense personbilbruk gjennom avgiftssystemet. I dette budsjettet har Høyre fremmet to konkrete forslag som kan bringe oss nærmere klimamålene, helt konkret, med krav til drivstoff og utslipp innenfor våre kollektive transportmidler og offentlige kjøretøyer innen rimelig tid.

Hvorfor i all verden støtter ikke SV disse forslagene?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:32:03]:** Eg er vel-

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 1060 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

dig glad for at Høgre er ute av regjering, for då kjem dei med ein del kreative forslag, i motsetning til når dei sit i regjering, for då sit dei berre stille og håper at ingen ser at dei er i posisjon, og reduserer skattane til folk flest – nei, ikkje til folk flest, men til rikfolk flest. (Munterheit i salen)

Det som er poenget her i høve til biodieselsaka, er, meiner eg, at den er klossete handtert av Regjeringa og av oss her på Stortinget. Me burde klart å løysa ho før ho blei vedteken som ho blei. Så det er svaret på det.

Eg synest at dei forslaga som Høgre har når det gjeld offentleg transport og innkjøp – det har eg sagt til Halleraker før – er interessante forslag, som eg trur me kan samarbeida om å få til på eit eller anna vis framover. Eg er ikkje uinteressert i å diskutera den saka vidare med Halleraker. Men når det gjeld OPS, rushtidsavgift og desse tinga her, forstår eg at me skal slita med Høgre – i alle fall i høve til å redusera klimagassutsleppa knytte til rushtid.

**Knut Arild Hareide (KrF) [11:33:12]:** Det er spennande å høyre på historieforteljar Langeland. Det skapar munterheit både i salen og særleg i losjen. Men noko av historia blir veldig subjektiv. Det ser me til dømes på CO<sub>2</sub>-utsleppa. Under Bondevik II-regjeringa gjekk dei ned.

Eg har likevel lyst til å stille eit heilt anna spørsmål. Eit tema som ikkje Langeland var inne på i sitt innlegg, men som eg veit at SV og representanten Langeland er interesserte i, gjeld dei syklende og dei gåande. Der var representanten Langeland med på ei historisk satsing i Nasjonal transportplan som no ikkje blir følgt opp. Me veit at for 2010 ligg det tre kilometer med bygging av gang- og sykkelveggar i tettbygde byar i Noreg med det budsjettet som ligg her.

Mitt spørsmål er: Vil representanten Langeland jobbe for at me skal få til langt sterkare satsingar – ikkje i 2010, men i dei neste års budsjett – for dei gåande og syklende?

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:34:21]:** Ja, eg synest at Kristeleg Folkeparti sitt arbeid med sykkel har vore prisverdig no når dei er ute av regjering, og mange av dei tinga som kjem frå Kristeleg Folkeparti, har me slutta oss til i tekst som er skriven. Eg vil gjerne at me skal samarbeida om å få til meir på gang- og sykkelveggar, for det trur eg er kjempeviktig. Det er viktig å få folk til å sykla og gå, for då får dei betre helse, blant anna. Så her er det absolutt eit mål for meg å få til auka satsing på gang- og sykkelveggar, og gjerne i samarbeid med Kristeleg Folkeparti.

I høve historieskriving og slikt er det riktig at klimagassutsleppa gjekk ned med Bondevik II, men det var fordi ting de hadde bygt, ikkje blei fyrte opp. Då gasskraftverka som de hadde bygt ferdig, blei fyrte opp, er det klart at utsleppa steig. Så synda stammar likevel frå Bondevik II.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme.

Stortinget avbryter nå sine forhandlinger, og presidenten vil minne om at møtet settes igjen kl. 15.30.

Møtet avbrutt kl. 11.36.

- - -

Stortinget gjenopptok sine forhandlinger kl. 15.30.

President: Øyvind Korsberg

**Presidenten:** Stortinget fortsetter behandlingen av sakene nr. 2, 3, 4 og 5 på dagsorden nr. 28.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:30:01]:** Jeg skal ærlig innrømme at etter å ha vært høyt oppe og hørt på president Obama kan det hende at vi trenger å dale litt før vi er jordnære nok til å snakke om transport – men det er et viktig tema også det som vi har for oss i dag.

Først har jeg lyst til å innlede med å si at jeg synes representanten Hareide har ledet komiteens arbeid på en veldig god måte, og det synes jeg har gjort at vi har fått slått an tonen på en god måte i starten på perioden.

Senterpartiet vil bygge landet. Derfor er koblingen mellom næring og samferdsel så viktig. Gode transportløsninger er avgjørende for å skape nye arbeidsplasser og for at folk kan bo der de ønsker å bo.

Vi er i gang med et taktskifte i samferdselspolitikken. Vi ruster opp infrastrukturen for å gjøre hverdagen enklere for folk, for å ta klimautfordringene på alvor, gjøre samfunnet mer tilgjengelig for alle og for å styrke næringslivets konkurransekraft.

Transnova og forskning på ny teknologi er viktige virkemiddel for å få en smartere og grønnere transportsektor. Vi klarer å satse på både miljøvennlig transport og å ta hensyn til næringslivet. Den målbevisste satsingen på jernbane betyr at vi kan flytte store mengder godstransport fra vei til bane.

I statsbudsjettet for 2010 skal vi bruke 27 milliarder kr. Det er en vekst på 4,7 milliarder kr, eller 21 pst., sammenliknet med 2009. Det innebærer et stort løft for vei- og jernbanenettet i hele landet. Gjennom forvaltningsreformen har vi styrket bevilgningene til det nye fylkesvegnettet med 1 milliard kr. I tillegg kommer den nye rentekompensasjonsordningen som vil utløse ny aktivitet i fylkene, i størrelsesorden 2 milliarder kr. Det er jeg veldig glad for. Det er veldig viktig at man får de regionale politikerne til å prioritere og til å satse og koble næring og samferdsel på denne måten. Det betyr at vi får en samlet aktivitetsvekst på fylkesveinettet, eksklusiv midler til rassikring, på hele 49,5 pst. Denne innsatsen vil bedre framkommeligheten for folk og næringsliv, den vil redusere antallet drepte og hardt skadde i transportsektoren og legge til rette for at flere kan reise kollektivt. Jeg er stolt av at vi har økt bevilgningene til vei- og baneforvaltning med vel 9 milliarder kr – en vekst på nærmere 50 pst. sammenliknet med nivået i 2005. I tillegg kommer en sterk satsing på sjøtransport, som også er viktig for at vi skal få til den gode koblingen som vi trenger når vi skal ta landet i bruk.

Vi understreker i budsjetteksten at vi legger opp til en opptrapping utover i første fireårsperiode, i tillegg til den opptrappingen som ligger inne fra første fireårsperiode til seksårsperioden. Dette ble også varslet i Nasjonal transportplan. De kommende årene skal vi ha en opptrapping etter hvert som planlegging av nye prosjekter er ferdig, og prosjektene blir klare til oppstart. Jeg er likevel veldig fornøyd med den sterke innfasingen vi har av midler i 2010-budsjettet.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1061  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Senterpartiet vil ha en differensiert samferdselspolitikk. Dette må til hvis vi skal ta hele landet i bruk. Økt satsing på samferdsel vil for Distrikts-Norge bety en økt satsing på utbygging og vedlikehold av veinettet, et godt ferjetilbud, rassikring og utbedring av havner og farleder. Og for mange av oss er også kortbaneflyplassene et viktig kollektivtilbud. Det er viktig at vi har den kryssubsidieringen som vi har, som gjør det mulig å opprettholde de flyplassene som ikke er lønnsomme å drive.

Jeg har også lyst til å minne om at vi er i gang med et forsøk med mer effektive kollektivtilbud i distriktene. Det blir kjempeinteressant å se erfaringene fra det. Jeg har store forventninger til at vi kan få til mange spennende løsninger også der det ikke er mange som reiser.

I byer og i bynære områder betyr fortsatt vei mye, men ikke minst vil satsingen på jernbane og kollektivtrafikk bety mye. Jeg mener også at belønningsordningen, som flere har vært inne på tidligere, er viktig, men det må være forutsatt at kommunene er villige til å ta grep som reduserer biltrafikken.

Vi skal satse mye på trafiksikkerhet de neste fire årene. Med de siste 20 mill. kr som vi har fått på plass i behandlingen av budsjettet, er det på 765 mill. kr. Det er mye penger, og det er viktig at de kommer i tiltak. Å bygge trygge veier er viktig, men jeg mener at et solid holdningskappende arbeid må til. Antall dødsulykker henger veldig ofte sammen med fart, rus og manglende bilbeltebruk, og i denne forbindelse er vi nødt til å jobbe systematisk for å få flere til faktisk å respektere de retningslinjene og de lovene vi har.

Vi må få på plass superraskt bredbånd. Vi skal fortsette arbeidet med å tilrettelegge for bredbånd med mer kapasitet. Parallelt med at de siste husstandene skal kobles på nett, må kapasiteten i nettet økes vesentlig. Dette vil være et av de viktige strukturelle grep som korter ned avstander, bidrar til næringsutvikling og bolyst, og som kan gjøre flere arbeidsplasser mer avstandsuaavhengige.

Som jeg innledet med, er koblingen næring og samferdsel viktig for Senterpartiet. Da er det viktig å kunne si at den store vei- og jernbanesatsingen som Regjeringen legger opp til, vil gi reduserte transportkostnader på om lag 25 milliarder kr i perioden 2010–2013. I distriktene er det beregnet 5,2 milliarder kr i sparte transportkostnader på vei. Det betyr noe for næringslivet. Man legger altså opp til en sterk vei- og jernbanesatsing som er med på å styrke transporttilbudet til folk og næringsliv over hele landet.

Jeg er også glad for at vi har fått på plass en gjeninnføring av fraktutjevningsordningen for drivstoff. Det vil gi reduserte transportkostnader der prisforskjellen er størst. Også her jobber vi med internasjonal klarering. Men vi er litt forundret over at både Høyre og Venstre er så kritisk til den ordningen. Den vil bety mye for folk, og kan også gi mulighet til å delta i samfunnet, for kostnadene blir høye når man ser de prisforskjellene som er. Jeg var nesten fristet til å invitere Høyre med på en biltur under forutsetning av at de tar bensinutgiftene.

Så er jeg glad for at vi har fått prosjekter på egen post. I dette budsjettet er det tre prosjekter som er ført på egen post, og i Nasjonal transportplan varsler vi at vi skal ha

nye kontraktformer der man over lengre strekninger skal se på investeringer, vedlikehold og drift i sammenheng – i praksis en form for OPS-kontrakter, men uten fordyrende privat lånefinansiering. Statens vegvesen er i full gang med å utvikle denne typen kontrakter. Det blir spennende, og et av forsøkene får jeg kanskje i mitt hjemfylke, på E6, og det har jeg store forventninger til.

Senterpartiet ønsker å stimulere til vekst i sjøtransporten, samtidig som sjøsikkerheten og forebyggende tiltak mot uønskede hendelser må styrkes. Det er varslet mange gode prioriteringer i Nasjonal transportplan, og vi ser også tydelige resultater av det i dette budsjettet. Jeg har lyst til å understreke betydningen av gode fiskerihavner, som er et nav i veldig mange kystsamfunn. For Senterpartiet er det også viktig å få på plass seilingsleder langs kysten for fartøy med farlig last. For Kirkenes og Røst er det nå vedtatt korridorer langt vekk fra kysten, og det arbeides nå med korridorer for resten av kystområdene.

Det er også viktig at vi får sikret hurtigruta, med tanke på den godstransportøren og personbefordreren den er, og med tanke på reiselivstilbudet. Jeg er veldig glad for den jobben som gjøres i Samferdselsdepartementet i så måte.

Vi i Senterpartiet mener at det er et gode å ha bosetting i hele landet. Derfor er det viktig å sikre gode tilbud til offentlige tjenester. Posttjenester hører til i dette bildet. Regjeringen har prisverdig nok innført statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester. Det er viktig for å sikre både at man får post seks dager i uken, og at man kan få utført en del oppgaver, som bl.a. banktjenester. Det er ikke alle ennå som er knyttet til nettbank, og mange – kanskje i den eldste gruppen – rundt omkring i de perifere strøk vegrer seg. Derfor synes jeg det er prisverdig at man har den sikkerhetsventilen, slik at man dekker de utfordringene som foreligger der kostnadene er høye. Det er leit å se at opposisjonen kutter her. Jeg lurer av og til litt på om man ønsker å forskuttere behandlingen av postdirektivet. Det er i hvert fall en sak som Senterpartiet er helt imot.

Senterpartiet vil sammen med Arbeiderpartiet og SV i regjering og storting bidra til at hele landet får gode kommunikasjonsløsninger, som korter avstander, gir optimisme og sikrer trygge og gode løsninger. Vi tar hele landet i bruk.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [15:39:20]:** For å ta hele landet bedre i bruk er det en rekke ting man kan gjøre. Derfor først en etterlysning: Hvor har det blitt av gratisferjeprosjektet til Senterpartiet? Det har utviklet seg fra løfte til omtale og til slutt til taushet. Gratisferjer ville være et godt håndslag for å redusere transportkostnadene i distriktet.

Det andre er et spørsmål: Hvilke økonomiske forhold er det som gjør at man må fase inn NTP og bevilge mindre i det første planåret enn det som er gjennomsnittet i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013? Hvilke økonomiske forhold er det som begrenser innfasingen av NTP? Eller er det i virkeligheten slik at Regjeringen i forrige periode ikke sørget for nok ferdigstilte prosjekter og rett

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

og slett har planlagt for lite, ut fra at den ikke har tenkt å bruke noe mer penger?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:40:20]:** Det er helt klart at vi satser tungt på samferdsel. Som varslet i Nasjonal transportplan ble det lovet at man skulle ha en opptrapping i løpet av fireårsperioden. Det er nettopp det vi gjør. Vi faser inn en økning på 21 pst. i det statsbudsjettet som legges fram nå, og har varslet en videre opptrapping i Nasjonal transportplan. Det føler jeg meg ganske bekvem med.

Når det gjelder gratis ferjer, er det slik at næringslivet faktisk heller ønsker seg bedre frekvens, flere avganger, framfor at man skal ha gratis ferjer. Det er det Regjeringen har lagt seg på til nå. Man har sikret en prisreduksjon, og man prøver å få opp frekvensen, slik at man har flere avganger. Det tror jeg er en god løsning også framover, som vi skal jobbe videre med for å få på plass enda mer av.

**Lars Myraune (H) [15:41:20]:** Representanten Sjelmo Nordås inviterte Høyre med på biltur i distriktene. Det skal jeg gjerne være med på. Det synes jeg er litt trivelig. Men jeg tror ikke det er bensinprisene som ville slå meg aller mest når jeg kommer ut i distriktene. Jeg tror at det som ville slå meg mest, er at der er det masse folk som ikke har tilgang til ordentlig bredbånd. Vi har analyser, uttalelser fra masse ungdom om at med mindre det kommer ordentlig bredbånd i distriktene, flytter vi ikke tilbake. Hvordan kan Senterpartiet se seg fornøyd med satsingen på bredbånd?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:41:56]:** Senterpartiet har satset betydelig på bredbånd i de fire årene som har gått. Det er nå 0,2 pst, som ikke har bredbånd. Det er litt av et løft som har skjedd siden daværende kommunal- og regionalminister Odd Roger Enoksen snakket om bredbånd til alle, og ble flirt av.

Nå gjenstår det å øke kapasiteten. Kommunal- og regionaldepartementet sammen med Fornyings- og administrasjonsdepartementet satte i fjor ned et utvalg som skulle se på hvordan man kunne utvikle kapasiteten, sikre bredde, og sikre at hele landet får bedre bredde på båndet enn det som er i dag. Den jobben ligger til grunn for ordene i Soria Moria-erklæringen som varsler at dette er en sak som man skal jobbe med i de fire kommende årene, for å gi det tilbudet til alle.

**Knut Arild Hareide (KrF) [15:42:55]:** Representanten Sjelmo Nordås tek opp både kysten og hurtigruta i innlegget sitt. Det er eg glad for, for eg deler engasjementet for at me treng ei hurtigrute som leverer minst det tilbodet som me har i dag.

I det budsjettet me behandlar no, ligg det føringar for 2010. Me veit òg at når me går inn i 2010, skal det gjennomførast forhandlingar. Ein av dei tinga som har blitt vurdert, er å redusere seglingsmønstrer for hurtigruta, bl.a. på vinterstid, frå sju dagar til fem dagar i veka. Det blir vurdert. Så spørsmålet mitt til representanten Sjelmo Nordås er: Kan ho garantere at ho vil jobbe for at me minst held

ved lag den kvaliteten i seglingsmønstrer som me har i dag, og at hurtigruta òg skal gå alle dagar på vinterstid?

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:43:57]:** Jeg minner om tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsetes ord i august/september, der hun viste til at dagens seilingsmønster skal bestå, og at alle 34 havner skal ha anløp. Det synes jeg er et godt utgangspunkt for de forhandlingene som skal være. Det vil sikre Kyst-Norge en god løsning framover. Jeg føler meg trygg på at den nåværende samferdselsministeren jobber etter samme spor.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Borghild Tenden (V) [15:44:54]:** Venstres alternative statsbudsjett er et budsjett som prioriterer samferdsel og miljø. Vårt opplegg innebærer en kraftig styrking av satsingen på et bedre tog- og kollektivtilbud og en bedre vegsatsing. Totalt bruker Venstre 940 mill. kr mer over rammeområdet enn det som følger av Regjeringens forslag.

Venstre er opptatt av fremkommelighet og trafikksikkerhet, både i byene og i distriktene. Vi støtter i hovedsak Regjeringens forslag om et løft for satsing på vedlikehold og investeringsramme på veg. Vi registrerer imidlertid at man fra dag én er forsinket i oppfølgingen av valgloftene om at Nasjonal transportplan skal følges opp.

Innenfor vegsatsingen foreslår Venstre i sitt alternative budsjett en bevilgning på 50 mill. kr mer til rassikring og en ny ordning for å belønne kommuner som satser på gang- og sykkelveier, med en ramme på 50 mill. kr utover Regjeringens forslag.

Vi gir også den lokale kollektivtrafikken et betydelig løft gjennom en dobling av belønningsordningen, og vi gjør midlene fra denne også tilgjengelig for satsing på bybaneprosjekter.

Venstres jernbanesatsing er en oppfølging av de målene vi har satt oss i vår alternative nasjonale transportplan, med en reisetid på fire timer Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim, tre timer Oslo–Kristiansand og 80 minutter til ytterpunktene av intercitytriangelet på Østlandet. Dette er Venstres start på en fremtidig satsing på et fullverdig tilbud om høyhastighetstog, samtidig som vi utløser store deler av det potensialet som ligger i utvikling av dagens infrastruktur.

Av prosjekter det er verdt å trekke fram, er nytt dobbeltspor Oslo–Ski, der vi foreslår å få fortgang i arbeidet. Det pekes på at dette prosjektet stopper opp på grunn av manglende kapasitet til planarbeid i de berørte kommunene. Vi bevilger 50 mill. kr for å få fortgang i dette.

Venstre foreslår større planleggingsbevilgninger til nye dobbeltspor, som Hamar–Lillehammer, til ny Ringeriks-bane og til ny kapasitet gjennom Oslo. Det sistnevnte er et prosjekt som er krevende, men vanskelig å komme utenom. For å gå litt inn på dette – det er bred enighet om å få på plass dobbeltspor i intercitytriangelet på Østlandet. Det vil gi ny økt kapasitet og mulighet for hyppige avganger. Med dagens infrastruktur er Oslostunnelen tungt belastet, og uten en bedre løsning på denne øst–vest-forbindelsen gjennom Oslo frykter jeg at dette vil bli en betydelig flaskehals når de nye dobbeltsporene står ferdig. Dette er



10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1063  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

noe jeg har forventninger om at Regjeringen følger opp. Venstre foreslår også en bevilgning på 100 mill. kr for å styrke vedlikeholdet på jernbanenettet i Oslo-området. Denne skal gå til å begrense innstillinger og forsinkelser.

Klimatoppmøtet pågår nå i København og er et forsøk på å få på plass en forpliktende avtale om reduksjoner i klimaforurensning. Jeg hadde håpet at Regjeringen hadde støttet Venstres alternative budsjett, der vi har lagt inn betydelige påplussinger innen kollektiv- og jernbanesatsing. Ikke bare hadde dette bidratt til lavere utslipp – vi hadde også fått mye igjen i form av regional utvikling og bedre kommunikasjoner for både bedrifter og andre.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Gorm Kjernli (A) [15:48:21]:** Representanten Tenden gjør seg «høy og lys» når hun skryter av Venstres alternative statsbudsjett. Det er vel for å dekke over den manglende innsatsen Venstre hadde på jernbane da de selv satt i regjering og hadde samferdselsministeren.

Det kan virke som om jo lenger Venstre kommer unna makt, jo bedre blir de, mens vi i Regjeringen faktisk plusser på for hvert år vi sitter i regjering.

Spørsmålet mitt relaterer seg til et utspill som Tenden hadde i forrige uke, og som hun for så vidt var innom i innlegget sitt også. Det går på trafikkavviklingen i Oslo-området. Med det vi bevilger neste år, klarer vi å gjøre utbedringer på jernbanen, samtidig som jernbanenettet ikke stenges uforholdsmessig lenge og rammer de reisende ekstra mye. Mener representanten Tenden at det er bedre at man rammer de reisende uforholdsmessig mye ved å stenge banenettet i lengre perioder for å få gjort vedlikehold – noe som igjen viser tilbake på manglende vedlikehold fra da Venstre satt med makt?

**Borghild Tenden (V) [15:49:24]:** Jeg vil takke representanten Gorm Kjernli for spørsmålet, og jeg er veldig glad for at vi har samme intensjon. Vi representerer begge Akershus, så jeg vet hvilke utfordringer vi står overfor.

Når det gjelder pengebruk, er det sånn at vi bruker ca. like mye penger som dere. Vi har mye mer penger å bruke nå, så jeg synes det blir litt uredelig med den talløvelsen dere bedriver hele tiden – og sammenligningen med den pengebingen vi hadde da vi satt i regjering.

Så synes jeg at Gorm Kjernli skal være glad for de midlene vi legger inn i dobbeltsporet – planleggingsmidlene. Dobbeltsporet Oslo–Ski er forsinket. Vi mangler 511 mill. kr der, og kommunene har ikke penger til planlegging. Så et felles løft, istedenfor å kritisere hverandre, hadde jeg satt pris på.

**Presidenten:** Presidenten er usikker på om uttrykket «uredelig» er passende i denne sal.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [15:50:41]:** Lat meg få gratulera den tidlegare nestleiarer i transportkomiteen med finanskomitéplassering. Det viser seg å gjera utslag i korleis Venstre no kuttar, for eit par av kutta verkar veldig rare på meg – frå eit parti som er oppteke av distrikta.

Det eine er kuttet i posttenesta på 200 mill. kr. Eg vil at Venstre skal forklara meg konsekvensane av det. Er det sånn at me ikkje får laurdagsopne postkontor og ikkje får ombering på laurdag? Blir det færre tilsette? Kva er konsekvensane av desse kutta på 200 mill. kr, som ein no kuttar på posttenester?

Så er det sånn at eg er veldig glad for at Venstre no er ute av regjering i høve til den togsatsinga som me no får til. For viss det var Venstres budsjett for 2005 som skulle ha golde, så hadde me med det budsjettet altså ikkje hatt råd til strekninga Oslo–Ski aleine.

**Borghild Tenden (V) [15:51:49]:** Først en kommentar til Posten: Venstre har alltid satt brukerne i sentrum. Vi har vært en pådriver for Post i Butikk og post på bensinstasjon, mens andre partier i denne sal har gått til valg på at alle postkontor skal opprettholdes. Vi ser alle at det var klokt å tenke fremover.

Så er det sånn at vi forventer at Posten kan effektivisere. Posten sitter med monopol på lønnsomme områder, og vi mener at de kan bidra med finansiering over sine egne budsjetter. Kan de ikke gjøre det, får staten bidra, for vi vil – som representanten Hallgeir H. Langeland – at vi skal ha postombering i hele landet, seks dager i uken – la det ikke være tvil om det.

Og så til neste spørsmål. Jeg er innerst inne helt sikker på at representanten Hallgeir H. Langeland ville ha stemt for Venstres alternative budsjett. Belønningsordningen til ... (presidenten klubber). Takk.

**Geir Pollestad (Sp) [15:53:02]:** Når en hører Venstre snakke om transportutfordringer, er det svært sjelden de beveger seg langt utenom Oslo-området. Jeg vil peke på stamvegene våre og den viktige betydningen som de har for næringsliv og folk og for å sikre bosetting i hele landet.

Jeg er litt usikker på Venstres engasjement i disse sakene. Det jobbes f.eks. med viktige prosjekt som Rogfast, som Hordfast og andre prosjekt som vi vet ligger noe fram i tid. Mitt spørsmål til Venstre er kort og godt: Vil Venstre støtte opp om disse fjordkryssingene når det kommer til politisk behandling? Og vil Venstre være en aktiv pådriver for at vi f.eks. skal gjøre Vestlandet mindre ved å overvinne flest mulig av fjordene våre?

**Borghild Tenden (V) [15:53:53]:** Jeg har merket meg at Senterpartiet i valgkampen har vært rundt omkring i hele landet og fortalt hvor lite distriktvennlig Venstre er. Det er faktisk ikke sant. Og jeg støtter de prosjektene som representanten snakker om der – definitivt. Vi har ikke kuttet der.

Det jeg hadde regnet med at representanten skulle komme inn på, var kuttene når det gjelder noen veistreknninger. Og det er jo ikke snakk om kutt; det er rett og slett forskyvninger. For det vi oppdaget, var at noen veistreknninger, som Senterpartiet solgte ut i valgkampen, rett og slett ikke var ferdig prosjektert. Derfor har vi skjøvet dem litt ut i tid. Vi kommer tilbake med dem. I mellomtiden satser vi f.eks. på en reisetid på fire timer til Bergen – det er god distriktspolitikk, fire timer til Trondheim

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

– det er god distriktspolitikk, og 50 mill. kr mer til rassi-  
kring – det er god distriktspolitikk. (Presidenten klubber.)  
Belønningsordningen til ... ja.

**Presidenten:** Dermed er replikkordskiftet omme.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:55:01]:** Min ambisjon som statsråd er å bidra til å gjera landet mindre, tryggare og meir miljøvennleg.

Eit av dei tydelegaste avtrykka etter denne regjeringa er at vi har flytta samferdselsdebatten frå festtalar til pen-  
gar på bordet. Planar er ikkje lenger berre planar. Tilsette i Jernbaneverket lagar ikkje lenger planar for arkivet; dei planlegg prosjekt som blir realiserte. Jernbaneverket og Statens vegvesen har fått betydeleg meir å gjera. Dei skal få endå meir. Det trur eg dei er glade for sjølve, og det er ei glede som blir delt av mange.

Budsjettforslaget for 2010 er på 27,1 milliardar kr. Det er ein samla vekst på om lag 4,7 milliardar kr, eller 21,2 pst., samanlikna med saldert budsjett for 2009. Regjeringa har auka løyvingane med vel 9 milliardar kr, eller 46,3 pst., sidan 2005 til veg- og baneføremål. Landet blir bunde betre saman, og dermed blir det òg mindre.

Tryggleik er eit overordna mål i transportpolitikken. Sjølv om ulykkestala så langt i 2009 viser at den negative ulykkesutviklinga i 2008 er snudd, er tala altfor høge. Med nullvisjon som utgangspunkt og med ein omfattande ulykkesanalyse nyleg framlagt skal trafikksikkerheitsarbeidet rettast spesielt mot dei alvorlegaste ulykkestypene og trafikantgrupper med særleg høg ulykkesrisiko. Tiltak for å hindra dei mest alvorlege ulykkene – møteulykker, utforkøyringsulykker, ulykker med påkøyrse av mjuke trafikantar – er difor gjevne høgaste prioritet. Det handlar om tryggare vegar. Det handlar òg om ansvarsfulle bilførarar.

Når løyvingane til rassi-kring aukar med 92 pst., handlar det om livskvalitet. Det handlar om større tryggleik for alle dei som kvar dag ferdast på vegane med stor uro for kva som kan koma ramlande ned – om foreldre som gruar seg til å senda ungane på skulebussen, om næringstransport som føregår med fare for liv og helse.

Transportsektoren står for store utslepp i Noreg. Det har fleire talarar i dag vore inne på. Her krevst det nye radikale grep. Det krevst ein dristig politikk viss vi skal nå dei måla vi har sett oss. Målet må på sikt vera ein bilpark som består av lågutslepps-bilar eller nullutslepps-bilar. Det å stimulera fram ny teknologi som kan bli konkurransedyktig i forhold til den teknologien vi kjenner i dag, er difor avgjerande.

Vi har kome godt i gang. Viss vi ser på utslepp frå nye bilar, skjedd det svært lite før 2005. Etter 2005 og fram til i dag er utsleppa frå nye bilar reduserte med ca. 15 pst. Målet innan 2012 er 30 pst.

Ein utsleppsversting har blitt svært mykje dyrare, mens bilar med lågare utslepp har blitt oppmot 50 000 kr billigare. I statsbudsjettet for 2010 blir eingongsavgifta stramma ytterlegare til. Det betyr at vi er i rute.

Når eit stort politisk parti i desse tider kan føreslå å kutta løyvingane til Transnova, transportsektoren sitt svar på Enova, understrekar ein at ein ikkje vil ta alvoret inn

over seg. Hensikta med Transnova er jo å stimulera fram den nye infrastrukturen som ein bilpark med lågutslepps- eller nullutslepps-bilar treng. Transnova er ei nyvinning som er komen for å bli. Transnova vil bli eit av hovudgrepa for å nå klimamåla innan transportsektoren.

Ein ny bilpark er ikkje nok i seg sjølv. Vi treng òg ei omlegging i byområde frå privatbilisme til ein større del kollektivt. Her er påskjøningsordninga sentral. Byar med dei mest radikale grepa for å redusera bilbruken vil bli premiere.

Regjeringa foreslår 6,5 milliardar kr til veginvesteringar. Det er ein auke på 1,67 milliardar kr, eller drygt 34 pst., i forhold til 2009.

17 000 km veg og 77 ferjesamband blir overførte frå staten til fylkeskommunane. Reforma inneber òg at fylkeskommunane skal utforma tilbodet for det meste av Ferje-Noreg i framtida. Det er slik at fylkeskommunane vil få ei større økonomisk ramme til å forvalta det vegnettet som dei overtek enn det staten i dag brukar på det same vegnettet.

Lat meg seia i tilknytning til ferjer at arbeidet med å vidareutvikla eit nytt nasjonalt ferjekort er i gang. Planen er at trafikantane skal kunna bruka eit kort for alle riksvegferjer, og dessutan på dei fylkesvegferjene der fylkeskommunane legg til rette for det.

Investeringane i jernbaneinfrastrukturen blir på 3,9 milliardar kr, ein auke på 22,5 pst. I går hadde eg gleda av å gje Jernbaneverket i oppdrag, saman med det svenske Banverket, å utgreie kva rolle Meråkerbanen kan spela i det nordiske transportsystemet i framtida. Eit sentralt punkt i dette arbeidet er å kartleggja kostnader opp mot positive regionale effektar av elektrifisering av Meråkerbanen. Det tykkjer eg er eit godt bilete på kva utvikling det har vore på jernbanefeltet dei seinare åra. Dette er ei strekning som låg på sotteseng, og som no er sett i stand til å tole tyngre tog raskare. Så tek vi altså no neste skritt.

Betring av resultata i driftsstabiliteten på jernbanen kan ta tid. Særleg i Oslo-området lir jernbanen under mange år med for låge løyvingar til drift og vedlikehald, tett trafikk, høg slitasje og gamle tekniske anlegg med høg kompleksitet.

Oslo-prosjektet skal innebera ein innsats på 2 milliardar kr over fire år. Denne ekstraordinære høge innsatsen på vedlikehaldet av jernbanen i Oslo-området skal etter kvart medføra ein mykje betre kvalitet på togtrafikken med ringverknader langt utover Oslo-området – særleg etter at anleggsarbeida i Vestkorridoren er ferdige i 2011.

Regjeringa har starta opp jernbaneanlegg, som omfattar dobbeltsporutbygging ut frå Oslo, i Vestfold og Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen. Dobbeltsporet Sandnes–Stavanger skal formelt opnast komande måndag. I 2010 skal desse anlegga bli førte vidare med mest mogleg rasjonell framdrift.

Den komande høgfartsutgreiinga skal ha bygging av høgfartsbane som siktemål. Samferdselsdepartementet vil om kort tid senda over eit konkret utgreiingsoppdrag til Jernbaneverket med gjennomføring i 2010 og 2011. Utgreiinga skal føreslå ulike handlingsalternativ for utviklinga av langdistanse persontransport med tog. Det skal spe-

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1065 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

last på eksterne aktører og internasjonal kompetanse. Ein open og inkluderande prosess undervegs i arbeidet skal ein leggja vekt på.

Avinor står framfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei komande åra, ikkje minst når det gjeld tryggleik. I tillegg til investeringstilskotet til tryggleikstiltak ved dei regionale lufthamnene på 50 mill. kr legg Regjeringa opp til at det i 2010 blir gjeve avdragsfritak på statslånet som finansierte utbygginga av Gardermoen. Det er heller ikkje lagt opp til å ta utbyte frå Avinor neste år. Samla vil desse tiltaka bidra til at Avinor kan gjennomføra naudsynte tryggleiksinvesteringar.

Når eg les innstillinga, får eg behov for å understreka at dette er eit budsjett med hjarte for heile landet. Eg undrar meg kvar gong eg ser politiske parti som tek den belastninga det må vera å kutta i grunnleggjande infrastruktur for delar av landet.

Det mangfaldet vi har i Noreg, med storbyar, småbyar, tettstader og bygder, er ein av dei sterkaste kvalitetane ved dette landet. Kva er det då som gjer at nokre parti meiner at berre folk i sentrale strøk skal ha post seks dagar i veka? Kvifor skal ikkje bygdefolk ha tilgang til grunnleggjande banktenester? Posten skal fram. Når det er naudsynt, stiller Regjeringa òg opp der. Kvifor skapar ein nok ein gong usikkerheit rundt flyplasstrukturen? Vi må jo forstå kva desse betyr for folk og næringsliv som brukar dei i sitt daglege arbeid.

Kvifor er ein så inderleg imot at ein prøver å jamna ut forskjellane i drivstoffprisane? Eg forstår ikkje dette engasjementet. Det er jo eit angrep på delar av Noregs befolkning. For Regjeringa er det viktig å satsa på samferdsel for å gje folk reell valfridom med omsyn til kvar den enkelte vil busetja seg.

Så må eg få lov til å seia at Regjeringa har dokumentert både vilje og evne så langt til å satsa på samferdsel. For min del har eg hatt glede av å oppleva at Steinkjer har blitt ein ny by, fordi E6 er utbetra. Eg har møtt ungdom på Finnøy som har fått sitt fastlandssamband. Eg har møtt folk i Kjosnesfjorden som ikkje treng å sjå opp langs fjellsidene etter ras, fordi dei har fått ein ny tunnel. Eg har vore i Farsund og sett optimismen fordi Listerpakken no blir realisert.

Budsjettet for 2010 er eit viktig steg i rett retning for å gjera landet mindre, tryggare og meir miljøvenleg.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bård Hoksrud (FrP) [16:05:47]:** Statsråden sa at hun var stolt av budsjettet. Da skjønner jeg at statsråden er stolt av at man legger ned jernbanestrekningen Bratsbergbanen i Telemark.

Spørsmålet mitt gjelder at Vegvesenet nå krever 500 mill. kr for å ta ansvaret for prosjektering av det nye fylkesveinettet. Nå ser vi altså at den ene fylkeskommunen etter den andre vurderer å ta pengene – vi har sett eksempler på at noen allerede har gjort det – fra veibudsjettet til kollektivtrafikk eller andre tjenester i fylkeskommunen. I tillegg vet vi at Statens vegvesen har valgt å ikke iverksette utbedringsarbeid av tunneler og andre ting, fordi fylke-

ne skal overta det, og da kan de bare få de utfordringene i fanget.

Jeg lurer litt på hvordan en statsråd fra et parti som prøver å framstille seg som et parti som er opptatt av distriktene, kan være opptatt av at det er veiene i distriktene som vil lide – de veiene som har minst trafikk og de veiene det er minst behov for å gjøre utbedringer på, og man må ta det der det er viktigst. Da prioriterer man bort distriktene, og sørger for at folk ikke kan bo i distriktene.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:06:54]:** Eg deler ikkje Framstegspartiets framstilling av denne saka. Det er tvert imot slik at for dei 17 000 km veg og dei ferjesambanda som fylkeskommunane no skal overta, får dei i tillegg til frie inntekter 1 milliard kr til fordeling, ei låneordning tilsvarande 2 milliardar kr i rentekompensasjon og vel 5 milliardar kr som følgjer vegane frå før. Det betyr at dei har meir til veg enn tidlegare.

Så har enkelte prøvd seg på ein omkamp i forhold til vegadministrasjon. Det seier seg sjølv at denne overføringa er heilt avhengig av eit godt samspel mellom Statens vegvesen og fylkeskommunane. Det trur eg vi skal få til. Og Statens vegvesen må ha middel til å betala dei folka som skal utføra oppdrag for fylkeskommunane. Det som dei no får moglegheit til, er å sjå ulikt arbeid og ulike område i ein samanheng. Så må eg seia at det uroar meg nok òg ein smule at fylkeskommunane no vel å bruka midla på andre ting.

**Øyvind Halleraker (H) [16:08:13]:** Jeg har lyst til å spørre statsråden litt om høyhastighetsinitiativet. Stortinget har jo vært en pådriver i denne saken i flere år – og da et stort flertall på Stortinget, faktisk. Så kan man få inntrykk av at det har vært motstand og krefter både i regjeringsapparat og i underetater mot disse ideene. Jeg håper jeg tar feil – og jeg syns også at statsrådens innlegg bærer løfterike bud om at jeg gjør det. Det er behov for «betydelige ressurser i 2010», skriver komiteen. Jeg har da et par spørsmål. Hvor store ressurser ser statsråden for seg er nødvendig?

Så til dette med prosjektorganisasjon. Hvordan vil prosjektorganisasjonen bli sammensatt, og hva vil Jernbaneverkets rolle bli etter Stortingets anmodning om en egen prosjektorganisasjon?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:09:10]:** Lat meg aller fyrst seia at eg synest dei planane som har vore – skal vi seia – lufta og drøfta i ulike samanhengar, er spennande og framtidsretta. Så er det slik at vi frå Regjeringa si side ser for oss eit tredelt arbeid. I desse dagar, som eg sa i mitt innlegg, arbeider ein med eit mandat for ei utgreiing. Så skal denne utgreiinga leverast over til Jernbaneverket, som kjem til å få i oppdrag å gjera arbeidet vidare, men ved å spela både på eksterne aktører og på internasjonal ekspertise. Eg har sett at uttrykket «prosjektorganisasjon» er nemnt og streka under i den samanhengen, og prosjektorganisasjon skal det bli. Så skal Regjeringa koma med si tilråding og avgjerd.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

**Knut Arild Hareide (KrF) [16:10:22]:** Eg vil til liks med representanten Halleraker seie at det statsråden gav signal om i forhold til lyntog og utgreiing i sitt innlegg, synest eg verkar konstruktivt.

Men eg har eit anna spørsmål, og det gjeld TT-ordninga, som òg er teken opp i budsjettinnstillinga. Det er jo slik at ho er eit viktig verkemiddel for å nå måla i diskriminerings- og likestillingslova. Fleirtalet – dvs. regjeringspartia, Høgre og Kristeleg Folkeparti – har registrert eit sterkt ønske frå brukarorganisasjonane om å få ein meir lik praksis både frå kommune og fylkeskommune på denne ordninga. Det er jo i dag slik at enkelte ikkje har moglegheit til å kome seg ut meir enn faktisk ein dag i månaden på grunn av at TT-ordninga ikkje er god nok. No er det ei prøveordning, og på bakgrunn av denne prøveordninga: Vil statsråden kome tilbake med ei sak for å lyfte kvaliteten og kvantiteten på TT-ordninga?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:11:26]:** Til liks med komiteen sin leiar er òg eg oppteken av at både TT-ordning og andre tilgjengelegheitstiltak skal forbetrast. På dette feltet har det vore veldig mange honnørord over lang tid. Så vedtek ein undervegs eit lovverk. Det har vi no gjort med ei ny diskrimineringslov. Så klarer vi heller ikkje då å følgja opp – det har sjølvsagt å gjera med at det gjeld store middel.

Svaret på spørsmålet er: Ja. Etter ei prøveordning skal det vera ei evaluering. Så får vi då sjå korleis vi vidare skal følgja dette opp. Lat meg òg seia at i forhold til å leggja til rette for meir tilgjengelegheit har eg invitert Statens råd for funksjonshemma og representantar frå dei funksjonshemma sine organisasjonar til eit møte i januar for å sjå på korleis vi saman kan koma vidare. Til sjuande og sist er det dessverre slik at mykje av dette handlar om budsjettutteljingar.

**Borghild Tenden (V) [16:12:37]:** Det er fristende å kommentere både postombæring og drivstoffsubsidier, men jeg skal konsentrere meg om det jeg hadde tenkt å spørre om, og som samferdselsministeren også var inne på. Det gjelder Oslotunnelen, som er navet i selve jernbanesystemet i landet vårt. Nå er det slik at denne tunnelen bare har to spor, mens på begge sider – både i øst og i vest – vil det bli fire spor. Tunnelen er nærmest fullt utnyttet slik det er pr. i dag. Vi kommer da i en situasjon der det er fire spor på begge sider, men kun to spor gjennom tunnelen. Er statsråden tilfreds med dette, eller ser hun behovet for at dette kan by på problemer, og at vi faktisk rett og slett trenger en ny tunnel? Det vet vi i så fall vil ta veldig lang tid å planlegge, for det er et krevende område.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:13:30]:** Lat meg fyrst seia at eg er sjølvsagt ikkje fornøgd med situasjonen slik han no er i Oslo-området. Eg synest det er krevjande å vakna til meldingar om forseinkingar av ulikt slag.

Så har eg sett at nokre parti har skrive i innstillinga – eg veit ikkje om eg har lese innstillinga nøye nok, men eg trur i alle fall at Høgre og Framstegspartiet har vist til det – at her har det vore store forsømingar over lang tid. Det

er jo det som ein på jernbaneinfrastrukturen no slit med – forsømingar over lengre tid, høg utnytting av den infrastrukturen som er, og eit stort omfang av arbeid på jernbanenettet som eit ledd i arbeidet med å betra driftsstabiliteten på sikt. Difor skal situasjonen altså bli betre, men det vil ta tid.

**Arne Sortevik (FrP) [16:14:46]:** Vi skal tilbake til fergene.

Til utjevning av prisforskjeller i distriktene bruker Regjeringen 20 mill. kr. Brukerbetalingen på alle riksveifergene i løpet av ett år er 2 milliarder kr. Det sier litt om perspektivet. Det er vel også en av begrunnelsene, selv om det ikke uttrykkes, til Senterpartiet når man altså, relativt raskt etter valget, har valgt å stryke programposten om å satse på gratisferger. Vi hørte begrunnelsen tidligere her fra en kollega av statsråden – i samme parti – og det var at man vil satse på økt åpningstid og bedre frekvens. Men det er altså slik at de fergene som flyttes til fylkene, har med seg samme pengebeløp som de får i 2009. Hvordan vil statsråden sikre at fergetilbudet faktisk blir bedre når ansvaret flyttes fra staten til 19 fylker? Hvordan vil frekvensen, åpningstiden – i det hele tatt fergetilbudet – bli bedre etter denne reformen?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:15:55]:** Eg har registrert eit stort engasjement i ferjefylke for å ha moglegheit til å påverka, ikkje minst i den anbodssituasjonen som no dei fleste av ferjene allereie har vore inne i. Det er nokre ferjesamband som enno skal lysast ut på anbod. Det å sjå ferjetilbodet i samanheng med annan kollektivtransport er viktig for fylkeskommunane. For min del ser eg det slik: Det å flytta så mange av ferjene nærmare der folk reiser, òg ansvarsmessig, det er av det gode. Det vil medføra at fylkeskommunane i lag med passasjerane kan sjå på dette med nye auge.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

**Gorm Kjernli (A) [16:17:25]:** På ungdomsskolen måtte alle i klassen pugge et vers av Håvamål. Det verset jeg pugget, sitter fortsatt og er med meg som en tråd i mitt politiske engasjement:

«Betre byrdi  
du ber'kje i bakken  
enn mannavit mykje.  
D'er betre enn gull i framand gard;  
vit er vesalmanns trøyst.»

Det vi vet, er at de menneskeskapte klimaendringene vil sette oss på store prøver, og at vi er nødt til å handle nå, før det er for sent. Det er blitt sagt om klimaendringene at de kan sammenlignes med en frosk og kokende vann. Putter du en frosk i en gryte med kokende vann, vil den hoppe ut straks. Men putter du en frosk i en gryte med temperert vann og koker det opp sakte, vil frosken bli i vannet til den blir kokt. Jeg har ikke tenkt å bli kokt, eller for sent innse at det er for varmt. Vi må ta klimaendringene på alvor på alle områder, spesielt i transportsektoren. En tredjedel av Norges klimagassutslipp innenlands kommer

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1067  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

fra denne sektoren. Vi har en kjempejobb å gjøre for å kutte her.

Statsbudsjettet for 2010 er nok et budsjett som viser at Regjeringen satser på miljøvennlig jernbane. Jernbanebevilgningene har økt hvert år siden 2005, og med 15 pst. vekst for neste år er vi godt i gang med å nå målene i en ambisiøs transportplan. Igangsatte prosjekter følges opp, nye prosjekter settes i gang, og nytt dobbeltspor Oslo–Ski, som er en sak fra før jeg ble født, får en egen post i budsjettet med 130 mill. kr til planlegging. Det er den rød-grønne regjeringen som sørger for at dette kommer på plass, og det må jeg innrømme at jeg faktisk er litt stolt av.

Når togtrafikken stopper i Oslo-området i rushet, har 80 000 personer problemer med å komme seg til eller fra jobb. Vi er nødt til å utbedre dette. Neste år kommer 470 mill. kr til utbedringer på jernbanen. 2 milliarder skal brukes de neste fire årene, og de 470 millionene gjør at man får gjort det man skal i 2010 uten at det går uforholdsmessig mye ut over trafikkavviklingen og rammer de reisende.

Jeg er glad for at Høyre og Kristelig Folkeparti står sammen med Regjeringen om å opprettholde trykket på utredning av høyhastighetsbaner for minimum 250 km/t, med bygging som siktemål. Det er godt at det er et bredt politisk flertall som ønsker at tog skal kunne konkurrere med fly mellom de store norske byene.

Etter tiår med forsømmelse er ikke tilstanden for norsk jernbane på topp. Mye må gjøres for å få den opp i standard, men vi må samtidig tenke mer framtidsrettet. Norge har en kjempetraffikk på innenlandsfly. Potensialet for høyhastighetsbaner er til stede.

Det er mye som ikke henger på greip i Fremskrittspartiets politikk, men når det gjelder høyhastighetsbaner, tar det om mulig kaka. For i budsjettinnstillingen omtaler Fremskrittspartiet toglinjer bygd for 250 km/t som direkte groteske med hensyn til naturinngrep, og kaller det et luftslott. Det er rørende med Fremskrittspartiets omtanke for naturen, men så – i neste avsnitt – stiller de seg positive til eventuelle privatfinansierte høyhastighetsbaner. Hva gir du meg? Statlig finansierte høyhastighetsbaner er grotesk, men hvis det er privat, kan det tydeligvis være så grotesk det bare vil. Skjønn det den som kan.

Belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk er det statlige virkemidlet vi har for å bedre kollektivtrafikken rundt om i byområdene. For å få et bedre klima er vi nødt til å redusere biltrafikken og øke andelen kollektivreisende. Belønningsordningen er et målrettet tilskudd. Den ble doblet i 2009 og skal doubles i løpet av fireårsperioden.

Transnova er et annet viktig tiltak for mer klimavennlig transport. Forsøksordningen har vært vellykket, og 52 mill. kr bevilges til det i 2010. Arbeiderpartiet og de andre regjeringspartiene sier for øvrig i regjeringserklæringen at vi ønsker å gjøre Transnova til et permanent organ. Potensialet for deres virksomhet er stort.

Det er nok sånn at da man bygde Bergensbanen for 100 år siden, utgjorde samferdselsbudsjettet en større andel av totalbudsjettet enn det samferdselsbudsjettet vi vedtar for 2010, men det fjerner oss ikke fra at det er en historisk sat-

sing på samferdsel vi er i ferd med å gjennomføre. 10 milliarder kr til jernbaneformål vil skape et mer klimavennlig transportsystem i Norge.

Mine barnebarn vil ikke dømme meg på hvordan vi håndterte finanskrisen i 2010, men på hva vi gjorde for å motvirke de globale klimaendringene. Jeg ønsker å se mine framtidige barnebarn i øynene, ikke vike med blikket.

**Arne Sortevik (FrP) [16:22:35]:** Jeg kan ikke dy meg for å si med adresse til foregående taler at jeg tror frosken kan bade trygt. Badevannet kommer fortsatt til å ha en behagelig temperatur.

Stortinget behandler i dag samferdselsbudsjettet for 2010. Det er første budsjettår i ny Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019, som Stortinget behandlet i juni etter et omfattende arbeid.

Det norske folk har ingen grunn til å være fornøyd med budsjettet. Ingen som trenger transport, har grunn til å være fornøyd med budsjettet. Utgangspunktet foran nytt år og nytt budsjett 2010 er at Norge over lang tid har økt gapet mellom transportbehov og standard på infrastruktur. Ved inngangen til 2010 vil oljefondet være på nærmere 2 600 milliarder kr. Aldri har Norge vært rikere. Likevel har vi aldri hatt større gap mellom transportbehov og standard på vei og jernbane. I et av verdens rikeste land gir en dårlig samferdselspolitikk Norge et veinett og et jernbanenett som er blant Europas dårligste, mest akterutseilte og mest nedslitte. La meg spesielt understreke at Norge trenger å bygge *mye* mer vei og gjøre det *mye* fortere enn det Regjeringen og de andre partiene legger opp til. Fremskrittspartiet vil bygge mye mer vei, og vi vil gjøre det mye fortere.

Klima er i fokus. Om teorier og data er feilaktig, fikset, mangelfulle eller ensidige, kan konklusjonene bli dårlige og konsekvensene katastrofale. Det gjelder ikke minst innenfor samferdselssektoren. Når Fremskrittspartiet vil bygge mye mer vei, mye hurtigere, vil det gi mer effektiv transport. Det innebærer hurtigere transport, sikrere transport og energieffektiv transport. Bedre veier, som er energieffektive veier, er også miljøvennlige veier. Derfor bygges det også nye veier over hele Europa i land som alle deltar på klimamøter.

Som SINTEF, et av Europas største frittstående forskningsinstitutter, har vist i sin undersøkelse, gir gode veier mindre klimagassutslipp. Jeg vet at Transportøkonomisk institutt nylig kom med en rapport som hevder det motsatte – nemlig at den beste måten å redusere utslipp fra veisektor på er *ikke* å bygge bedre veier. Men jeg vet litt om datagrunnlaget i den rapporten, og jeg vet også at konklusjonen vil bli imøtegått av SINTEF. For Fremskrittspartiet står det fast: Vi mener Norge trenger mye mer god vei, fort. For de fleste folk i dette landet er det faktisk avgjørende.

Samferdselshistorien bakover i mange tiår er preget av for lite og for sent. Det er et etterslep på modernisering og vedlikehold av veinettet, jernbanenettet, ja, hele samferdselsnettet, opparbeidet gjennom mange tiår med mange regjeringer, inkludert Stoltenberg I og II og arbeiderpartiregjeringer før den tid. Etter Fremskrittspartiets oppfatning blir det ikke annerledes med en ny Nasjonal transportplan

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

og med statsbudsjettet for 2010. Et forlik om 20 mill. kr i budsjettet for 2010 gjør heller ingen forskjell. Samferdshistorien fremover ser dessverre ut til å bli preget av akkurat det samme: for lite og for sent. Det vil ta mellom 50 og 70 år før vi får en samferdselssektor med moderne og sikre veier og en moderne jernbane som ikke står, men går. Gapet mellom behov og standard vil vi slite med i bedrøvelig mange tiår dersom ikke politikken endres.

Nasjonal transportplan, som jo skal være utgangspunktet for budsjettet, dekker ikke på noen måte behovet for investeringer og vedlikehold. Statsbudsjettet for 2010 dekker heller ikke planens første år. Det er, etter Fremskrittspartiets syn, en bedrøvelig oppstart fra en regjering som fortsetter å skryte av tidenes samferdselsløft – men målingen er kroner bakover og ikke mot behov fremover. Behovet for fornyelse og modernisering av samferdselspolitikken er stort. I statsbudsjettet for 2010 er Regjeringens «fornyelsesbidrag» at 17 000 km dårlig vei flyttes til fylkene, og at 78 av nåværende 95 riksveiferjesamband også flyttes. Fremskrittspartiet vil stoppe forvaltningsreformen, vi vil øke vedlikeholdsinnsetningen på dagens øvrige riksveier kraftig – med statlige midler, ikke med lån til fylkeskommunene.

Fremskrittspartiet vil starte arbeidet med å innføre gratis riksveiferjer betalt med statlige midler, vi vil ikke la ferjene seile sin egen sjø – så å si – i regi av 19 ulike fylker. Fremskrittspartiet mener forvaltningsreformen er dårlig samferdselspolitikk.

En annen «fornyelse» fra Regjeringen i budsjettssammenheng er at E16 over Filefjell og E6 vest for Alta har fått egne poster på statsbudsjettet. Det er åpenbart ment som et slags svar på Arbeiderpartiets tidligere løfter om prosjektfinansiering. Egen post på statsbudsjettet er ikke prosjektfinansiering, det er ikke engang i nærheten av en stakkarslig etterligning av prosjektfinansiering.

Fornyelsen innenfor samferdselspolitikken mangler fullstendig. Den er etterlyst av mange. Ikke minst kom etterlysningen i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan. Den kom bl.a. fra herrene Sigbjørn Johnsen, den gang fylkesmann i Hedmark, og Matz Sandman, fylkesrådmann i Buskerud. I en kronikk i Aftenposten i 2008 etterlyser de nye spor, og sier følgende:

«Tiden er derfor overmoden for å tenke nytt i forhold til samfunnets behov for investeringer i infrastruktur.»

Disse to herrene sier også at vei og jernbane må få handlefrihet:

«Jernbaneverket og Statens Vegvesen bør gis større handlefrihet til å løse sine oppgaver, slik Avinor har det for luftfarten og Entra for statlige bygningsbehov.»

Dette sa Sigbjørn Johnsen og Matz Sandman i 2008. Det samme har Fremskrittspartiet sagt lenge. Vi sa det da vi la frem egen nasjonal transportplan for 2010–2019, og vi sier det igjen i vårt alternative statsbudsjett for 2010.

Fremskrittspartiet vil fornye samferdselspolitikken ved å bruke kjente organisatoriske og finansielle verktøy for å sikre statsfinansiering av nødvendige investeringer innenfor vei og jernbane. Fremskrittspartiet vil, som Sigbjørn

Johnsen tidligere har foreslått, omgjøre etatene Vegdirektoratet og Jernbaneverket til statlige selskap eller foretak. På den måten vil Fremskrittspartiet gi Vegdirektoratet og Jernbaneverket det Sigbjørn Johnsen i 2008 omtaler som «handlefrihet til å løse sine oppgaver».

Fremskrittspartiet vil bruke en ordning med statlige lån og årlig rentekompensasjon over statsbudsjettet for å gi langsiktig, avklart og forutsigbar finansiering. Fremskrittspartiet vil fjerne usikkerhet og uforutsigbarhet omkring statlig finansiering av vei og jernbane.

Jeg minner om at statlige lån og rentekompensasjon ikke er noe hokuspokus, det er verktøy som Stortinget kjenner, og som Stortinget bruker. I tillegg bruker Fremskrittspartiet øremerket avkastning fra deler av oljefondet til å finansiere deler av investeringen i infrastrukturen. Bruken av avkastning fra oljefondet er heller ikke noe nytt. Det nye er faktisk å gjøre det Stortinget har vedtatt, bruke avkastning til investering i Norge – nettopp til vei og jernbane.

I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett følger Fremskrittspartiet sin egen alternative nasjonale transportplan: over 60 milliarder kr mer til samferdselsformål enn Regjeringens forslag. Det er et samferdselsløft. Fremskrittspartiet vil satse for at Norge, et av verdens rikeste land, også skal ha infrastruktur i verdensklasse.

I disse dager kjemper Norges håndballdamer om VM-medalje. Fremskrittspartiet vil at Norge skal ta VM-medalje i vei og jernbane. Med avklart finansiering kan det bli en revolusjonerende fornyelse av veinettet og jernbanenettet i Norge – en fornyelse som kan skje på 25 år, og ikke 70 år, som vi kan risikere med denne regjeringen, og en finansiering som skal skje med statlige midler uten bruk av bompenger. Det er mulig finansielt, og det er mulig kapasitetsmessig.

**Ingjerd Schou (H) [16:32:52]:** Togkapasiteten for reisende, så vel som forsendelse av gods, har et potensial for vekst. Jernbanen har mange framtidige og nåværende beilere – tenk å være så etterspurt og så akterutseilt når det gjelder å tilfredsstille nettopp disse.

Tidsvinduet er nå slik at folk ønsker å opptre miljøvennlig. Da er jernbanen et godt alternativ. For mange er toget det eneste aktuelle alternativet. Toget konkurrerer ikke bare med bil, men også med buss – og mange steder er ikke dette aktuelt.

År etter år har jernbanen vært forsømt. Mange har mye å svare for. De reisendes opplevelser av gode reiser er der, men mest dominerende er alle historiene om forsinkelser, manglende sitteplasser, dårlig framkommelighet når skinnene er glatte av is, snøen for tung eller varmen skaper krøll på skinnene – eller viltet som passerte foran toget akkurat da toget kom. Og hvem har ikke hørt om signalanlegget? De aller fleste, tror jeg. Etter dagens planer vil det ta 15 år før dette er rettet opp. Eller hva med kjøreløpninger som har falt ned? Statsråden sier at vi skal vente lenge på at dette blir rettet opp – det skal være slik en god stund til.

Resultatet er frustrerte reisende, med god grunn. De har betalt full pris og får manglende valuta for pengene.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1069  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Ansatte med virke på og rundt togene gjør en formidabel jobb. Det det skorter på, er manglende vilje til politisk prioritering og organisering når det gjelder gjennomføring. Løftene i valgkampen var mange, djerve og fagre – men hva hjelper det? Da Regjeringen kom inn i kontorene, var dette glemt, og resultatet er 800 mill. kr mindre i 2010 enn det som var løftene i den fagre Nasjonal transportplan – og det er bare første året.

Problemene gjentar seg år etter år, og samme medisin foreskrives. Regjeringen viser ingen vilje til alternativ behandling – verken til å slippe til andre med en annen type finansiering, eller til å se på andre driftsformer. Det er en skam for vårt land at det som best kunne bidra til reduserte farlige miljøutslipp ved å satse på transportsektoren, uteblir. En offensiv satsing på utbygging ved Offentlig Privat Samarbeid og modernisering av jernbaneorganisasjonen er heller ikke av de grep som Regjeringen vil gjøre.

Planprogrammet for Oslo–Ski skal fastsettes av Samferdselsdepartementet. Det er viktig med en mer effektiv planprosess, og forlydendene fra statsråden i dag er positive. Erfaringene med tilsvarende prosjekter i utlandet er også gode, og det må vi bruke aktivt.

Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det desidert største prosjektet i Nasjonal transportplan. Dette sporet vil være en viktig lenke i en framtidig skandinavisk høyfartslinje, og dobbeltsporet må være en del av en helhetlig strategi for den nye Østfoldbanen. Målet må være å unngå flaskehals og kurvaturer med unødvendige hastighetsbegrensninger og oppnå et best mulig trasévalg tilpasset en hastighet på både 160 km/t og 250 km/t. Imidlertid gir handlekraft på noen titalls kilometer ingen sommer. Med alle de uløste nødvendige behovene som ligger der, kreves det betydelige, raske og mer offensive tiltak.

Det er ingen motsetning mellom det å planlegge for hurtige tog og hurtigtog.

De reisende er opptatt av årstallet for når de kan forvente at toget, og togtraseen, er der, og ikke av mannskapsmangel og kapasitetsproblemer. Slik Høyre ser det, er det nødvendig å avsette midler til planlegging av traseer samt etablering av samarbeid mellom offentlige myndigheter og private aktører når det gjelder utbygging og finansiering. Utbygging av dobbeltsporet i hele intercity-triangelet Skien, Lillehammer, Oslo, Halden – og EU – er en svært krevende satsing på jernbane, men ikke desto mindre nødvendig. Det er årstallet for ferdigstilling som er interessant for brukerne. Dette bør det være mulig å få ferdigstilt i løpet av en tiårsperiode. I østlandsområdet er det tvingende nødvendig av framkommelighetshensyn, også sett i en større plansammenheng med tanke på hvor det er mulig for folk å bo, og om de med letthet kan ta seg fram til arbeidet.

En reisetid fra Halden til Oslo med tog på én time vil åpne for helt andre bosettingsmønstre enn det vi har i dag, og avlaste det sentrale hovedstadsområdet. Det vil være godt for både Oslo og omlandet.

Høyre mener et høyt nivå på statlige kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt kollektivtilbud og redusere trengselsproblemer i byområder.

**Susanne Bratli (A) [16:38:13]:** Årlig blir om lag 250 mennesker drept på norske veier. I tillegg blir mange tusen skadet. Selv om vi ser at tallene på drepte og skadde i trafikken går ned, må vi likevel intensivere innsatsen. Vi må intensivere arbeidet med å redusere konsekvensene av ulykkene som skjer, og intensivere innsatsen for å hindre at ulykkene oppstår.

Trafikkulykkene er store tragedier for den enkelte familie, og de påfører samfunnet store kostnader. Nullvisjonen, ønsket om en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken, må være vår ledestjerne i trafikksikkerhetsarbeidet, og det er en viktig premisse i samferdselspolitikken.

Det er god trafikksikkerhetspolitikk å satse på jernbane, slik vi gjør, fordi det flytter mennesker over fra bil til tog. Det er god trafikksikkerhetspolitikk å satse på bedre kollektivtransport, slik vi gjør, fordi det reduserer antall biler på vegene. Tilleggseffekten er at det også er bra for klimaet, noe som ikke er uvesentlig i disse klimamøtetider.

Trafikksikkerhetsarbeidet tar utgangspunkt i en helhetlig tenking, der mange tiltak og mange etater virker sammen. Det finnes ingen lettvinne løsninger, ingen «quick fix», og vi synes det er viktig å understreke at vi aldri kan bygge oss ut av trafikkulykkene, slik enkelte partier gir inntrykk av.

Opposisjonspartiene, spesielt Fremskrittspartiet og Høyre, har en retorikk om trafikksikkerhet som sier at bare de får gjennomslag for å bygge flere motorveger, har vi løst utfordringene. Motorveger og veier med midtdeleere er et effektivt tiltak – ja. Men vi vil aldri bygge motorveger over hele landet, heller ikke veier med midtdeleere over hele landet. Og vi vet at trafikkulykker faktisk skjer over hele landet. Derfor er det viktig med en balansert politikk som tar hensyn til dette.

Statens vegvesen la nylig fram en dybdeanalyse av trafikkulykkene. Den viser at høy fart er medvirkende årsak til halvparten av dødsulykkene på norske veier. Kjøring i ruspåvirket tilstand er medvirkende årsak til 27 pst. av dødsulykkene. I tillegg viser analysen at manglende bruk av sikkerhetsutstyr i stor grad gjør at ulykkene får dødelig utgang. 41 pst. av omkomne personer i bil i 2008 brukte ikke bilbelte. I tillegg har høy fart ført til at ulykkene fikk dødelig utgang. Derfor mener vi i Arbeiderpartiet at vi ikke trenger høyere fartsgrenser. Vi trenger en større innsats for å få folk til å holde de fartsgrensene vi faktisk har. Vi trenger også en større innsats for å få flere til å bruke bilbelte og kjøre rusfritt. Politikontroller er det mest effektive tiltaket på kort sikt. Derfor vil vi ha mer synlig politi på vegene.

Det å bryte vegtrafikkloven er lovbrudd på linje med andre lovbrudd, men konsekvensene kan bli så mye større. Mennesker dør i trafikken. Derfor vil Regjeringen styrke Utrykningspolitiet, i motsetning til andre partier, som mener at det burde vært lagt ned. Automatisk trafikkontroll er et annet effektivt tiltak. Det samme er gjennomsnittsmåling av farten mellom fotoboksene. Fremskrittspartiet og Høyre foreslår å avvike gjennomsnittsmåling, bl.a. med begrunnelsen at det er farlig dersom trafikantene følger med på speedometret. Når ble det trafikkfarlig å følge fartsgrensene?

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Ungdom mellom 15 og 24 år er overrepresentert i alvorlige trafikulykker. I Norge er 25 pst. av alle drepte i trafikulykker i denne aldersgruppen, mens de utgjør 10 pst. av befolkningen og står for ca. 7 pst. av trafikken. Vi er derfor opptatt av at det skal settes inn gode og effektive tiltak for å redusere antall ungdomsulykker, og vi er glad for den framlagte Plan for tiltak mot ungdomsulykker, utarbeidet av Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk.

Trygg Trafikk gjør en veldig bra innsats innenfor det holdningsskapende arbeidet, spesielt rettet mot barn og unge, og vi er derfor veldig fornøyd med at hele komiteen sluttet seg til forslaget om å øke bevilgningene til Trygg Trafikk med 5 millioner kr, og at økningen i bevilgningen skal brukes til bekjempelse av ungdomsulykkene.

Dybdeanalysen viser at forhold knyttet til vegen og vegmiljøet kan påvirke utfallet av en ulykke. Arbeiderpartiet mener derfor at det også er viktig å gjennomføre tiltak på vegene. Dette innebærer både å bygge nye veger, gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på eksisterende veger og å styrke vedlikeholdet.

I Nasjonal transportplan er det lagt inn 100 milliarder kr mer de neste ti årene. Dette er en historisk høy satsing og et veldig godt utgangspunkt for å bedre trafikksikkerheten. I 2009 er innsatsen til trafikksikkerhetstiltak fordoblet fra i fjor, og det skal brukes i gjennomsnitt 860 mill. kr hvert år på trafikksikkerhetstiltak på stamvegene de neste ti årene, en økning på 160 pst. For ytterligere å styrke trafikksikkerhetsinnsatsen på vegene har de rødgrønne partiene foreslått å plusse på 15 mill. kr neste år, slik at vi får bygd enda flere midtdeleere enn det som lå i forslaget fra Regjeringen.

Budsjettforslaget fra Regjeringen var et godt budsjettforslag for bedre trafikksikkerhet, og vi har ytterligere styrket trafikksikkerhetsprofilen. Alt i alt står vi igjen med et budsjettforslag med en tydelig trafikksikkerhetsprofil, som vil gjøre at trafikulykkene fortsatt skal gå ned, og som vil bidra til å bygge landet.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [16:43:27]:** Jeg har ikke tenkt å sammenligne verken budsjettbehandlingen eller klimautviklingen for øvrig med hvordan frosker og padder forholder seg til varmt eller varmere vann, men ganske enkelt slå fast at dette ikke er et budsjett som ivaretar etterslep og fordringer til ny infrastruktur innen både bane, veg og kommunikasjon. Det er heller ikke et budsjett som ivaretar hele landet.

Dessverre vil vi også i 2010 og videre framover igjen oppleve at altfor mange vil omkomme eller bli ødelagt for livet i trafikken. Over 70 pst. av dødsulykkene skyldes dårlige veger og små sikkerhetssoner, slår svenske Folksam fast. Enda verre er det at så mange unge blir ofre for at vi som politikere ikke tar det ansvaret vi burde tatt.

Jeg vil her utfordre regjeringspartiene: Tar man det ansvaret som man burde tatt, nemlig ansvaret for å gi vår egen befolkning og vårt eget næringsliv en vegstandard som både er sikkerhetsmessig trygg og effektiv for samfunnets behov for transport av personer og gods?

Vel er det slik at vi i Norge har tekniske utfordringer med vår topografi, men vi har da alle forutsetninger, gjen-

nom vår gode økonomiske situasjon, til å gi våre innbyggere en trygg, sikker og effektiv vegstandard – til arbeid, til skole og til barnehage.

Jeg vil heller snu dette på hodet og spørre: Hvordan i all verden kan vi som nasjon ofre over 250 døde og over 1 000 hardt lemleste i trafikken hvert år, når vi i dag sitter på informasjon om at elendig veistandard er årsaken til over 70 pst. av ulykkene? Dette er en tragedie for dem det gjelder, og samfunnsøkonomisk fullstendig uforvarlig. Derfor har Fremskrittspartiet bevilget langt mer midler enn Regjeringen til trygge veier, over 20 milliarder kr mer, til midtdeleere 750 mill. kr mer, til andre sikkerhetstiltak 250 mill. kr mer og til rassikring 1 milliard kr mer. Vi kan ikke lenger tillate oss som nasjon å miste så mange i trafikken. Noen må faktisk ta et ansvar. Vi har råd. Hva vi ikke har råd til, er å miste så mange.

I Nord-Norge har Regjeringen sviktet både innen veibygging og innen rassikring – uavhengig av om Arbeiderpartiet måtte gi applaus i Troms fylkesstyre. For Nord-Norge er det et kutt i forhold til NTP på 190 mill. kr på veisiden og 123 mill. kr på rassikringssiden bare for korridor 8. Det er kutt på over 2 milliarder kr for landet for øvrig. E105 fra russergrensen til Kirkenes er utsatt, til tross for fagre løfter under valgkampen. I det hele tatt er det en flau nordområdesatsing. Fremskrittspartiet går inn med 100 mill. kr mer til E105 enn Regjeringen i perioden. Regjeringen hevder at dette er en satsing på samferdsel. Vel, historien er full av keisere som slett ikke har hatt noen klær, og her har vi en ny en uten klær.

Fremskrittspartiet fremmet forslag om en utredning av ny kystriksvei i Finnmark, en vei som ville bundet sammen kysten på en god måte. Dette ville vært viktig for fiskerinæringen og turistnæringen og ville satt våre kystsamfunn i en langt bedre situasjon hva angår befolkning og næringsetablering. I dag er Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Nordkapp og mange flere endestasjon for veier som ikke er sammenbundet. I løpet av de siste 25–30 år har kysten i Finnmark opplevd en fraflytting der 25 pst. av befolkningen har flyttet. SSB har gjennomført levekårundersøkelser som entydig fastslår at blant de 15 dårligste kommunene i Norge å bo i ligger elleve eller tolv i Finnmark, de fleste ved kysten. Dette er et forslag om en utredning og er foreløpig ikke en byggesak.

Det er forunderlig og kritikkverdig at vi har en regjering som ikke ønsker å bygge ut nødvendig infrastruktur, som ivaretar behovene til våre samfunn.

**Lars Myraune (H) [16:48:53]:** Tilrettelegging og utbygging av kommunikasjon er en av de viktigste oppgavene for en regjering. Det er en oppgave som blir stadig vanskeligere, ettersom de forskjellige delene av et moderne samfunn er avhengige av hverandre og enkeltmenneskene har større behov for kommunikasjon med offentlige etater.

Aller helst skulle jeg ha snakket om behovet for og ønsket om en kraftig utbygging av konvensjonell kommunikasjon, altså vei og jernbane, i mitt hjemfylke, Nord-Trøndelag. Jeg kan ikke unnlate å nevne at vi har et inderlig håp om at statsråden setter fortgang i planleggingen



10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1071  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

av et fellesprosjekt for utbygging av vei og jernbane mellom Stjørdal og Steinkjer, et prosjekt som fylket og de berørte kommunene har gått sammen om. Betydningen av å få elektrifisert Trønderbanen har kommet klart fram i en analyse som er gjort nylig, som viser at tog drevet av diesellokomotiv har vesentlig større utslipp enn buss – vel å merke moderne busser. Derfor gjelder dette ikke bare Trønderbanen, men også Meråkerbanen, som skulle vært elektrifisert for lenge siden. Jeg skal imidlertid i hovedsak i dette innlegget ta for meg den elektroniske delen av kommunikasjonen.

En stadig viktigere del av et moderne samfunn er elektronisk kommunikasjon, altså IKT. Ikke på noe område har den teknologiske utviklingen gått så raskt som her. Det er derfor krevende å foreta en framtidsrettet og realistisk planlegging i bruken.

Regjeringen har i Soria Moria-erklæringen framhevet den digitale allemannsretten for å redusere avstandsulemper og gjøre det mulig for alle innbyggere å bruke offentlige elektroniske tjenester og lovet at hele landet skulle ha tilbud om tilknytning til høyhastighetsnett innen 2007. I den sammenheng refereres det i budsjettframlegget til at vi i dag har en dekningsgrad på 99,9 pst. på fast og trådløst samband. Begrepet «høyhastighetsnett» er basert på en definisjon i St.meld. nr. 49 for 2002–2003. Dette er i det alt vesentlige det som i dag karakteriseres som «lavhastighets-samband». Dette er den yngre generasjon på ingen måte fornøyd med. Det er heller ikke mange bedrifter som har dataprosessering knyttet til virksomheten på et helt annet sted – og dem er det mange av etter hvert.

En spørreundersøkelse blant ungdom som er foretatt nylig, med spørsmål om deres ønsker og muligheter til å flytte tilbake til hjembygda, viser at det viktigste for uten arbeidsplasser er datakommunikasjon, altså bredbånd. Med en god bredbånddekning kan arbeidsplasser også skapes, det vet vi godt. For meg er muligheten til god elektronisk kommunikasjon på linje med annen kommunikasjon som vi betrakter som et offentlig ansvar.

I Finland planlegges det nå et landsdekkende nett av fiber til alle husstander, med en hastighet på opptil 100 Mbit. Der tar regjeringen den aller største delen av regningen. Det er derfor skuffende å se hvor lite som sattes på dette området av Regjeringen. De som rammes aller mest av dette, er distriktene, altså der hvor det kommersielt ikke er lønnsomt å foreta utbygging. Det er særdeles forunderlig at Senterpartiet er fornøyd med denne satsingen, da dette kanskje er det største hinder i framtiden for at ungdom vil flytte tilbake til hjembygda. Dette fører til en akselererende sentralisering og er en trussel for et levedyktig Bygde-Norge.

Det er Fornyings- og administrasjonsdepartementet som har ansvaret for IKT-politikken i Norge. Ikke noe annet har slik innvirkning på fornyingstakten som IKT. Direktoratet for forvaltning og IKT ble opprettet i 2007. Hovedoppgaven til direktoratet er å utvikle en bedre organisert, brukerrettet og effektiv statsforvaltning, kompetente ledere og medarbeidere i staten, en felles infrastruktur for elektronisk ID i offentlig sektor og ikke minst koordinert bruk av IKT i offentlig sektor. Direktoratet har

altså en nøkkelrolle i Regjeringens IKT-politikk og har i størrelsesorden 150 ansatte. Betydningen kom klart fram da Nav skulle opprettes, og vi så at flere etater hadde forskjellige datasystemer som det tok veldig lang tid å koordinere.

Når det gjelder oppgaven med å effektivisere statsforvaltningen – som også ligger under samme etat – har vi hatt en kraftig økning av antall ansatte i statsforvaltningen, og da er det vanskelig å definere det som en effektiv utvikling.

**Freddy de Ruiten (A) [16:54:10]:** Når jeg hører på opposisjonen her i dag, lurer jeg på om jeg skal bruke tiden min til å besvare alle påstandene, men når jeg leser manuset mitt, kan det egentlig være et godt tilsvare, for det har svar på det meste. Det eneste unntaket er faktisk klimapolitikken til Fremskrittspartiet – den er jo velkjent. At en ikke tar klimaet på alvor, må være Fremskrittspartiets problem.

Neste års statsbudsjett er et formidabelt løft for samferdselsområdet. Bare innenfor veiområdet er det lagt opp til en vekst på 23 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2009. Kraftige økninger til bl.a. investeringer, drift, vedlikehold, rassikring og trafikksikkerhet gjør dette til det beste veibudsjettet noensinne. Det er også en god begynnelse med hensyn til å nå den vedtatte NTP-en – men likevel svartmaler og klager opposisjonen. Det er en naturlig fortsettelse av valgkampen, hvor Høyre og Fremskrittspartiet sammenlignet norsk veistandard med veiene i henholdsvis Botswana og Albania. Det har i ettertid vist seg å være sammenligninger som overhodet ikke holder mål. Kanskje vi skulle ta dem på ordet og legge en komitéreise til disse landene for ytterligere å sjekke ut påstandene? Jeg er glad for at den rød-grønne regjeringen satter på å bygge landet framfor å bruke titalls milliarder av kroner på skattelette hvert år. Politikk handler om å ville, men det handler også om å velge.

Denne regjeringen vil ha et samfunn som både skaper og fordeler på en rettferdig måte. Derfor velger vi å bruke ressursene på viktige velferdsområder som f.eks. infrastruktur, skole og omsorg. Ikke minst bidrar en sårn politikk til høy sysselsetting.

Opposisjonen har vist at de velger annerledes, særlig når de kommer i nærheten av makt. På samferdselsområdet var dagens opposisjonspartier ikke i nærheten av bevilgningsnivået til dagens rød-grønne regjering, da de hadde makten. Det var selvfølgelig et resultat av deres prioriteringer, som bl.a. skattelette framfor velferd, og støttepartiet Fremskrittspartiet gjorde ikke mye for å endre på denne prioriteringen.

Det andre mantra til høyresiden er privatisering, og også på veisektoren gjør det seg gjeldende. Mens vi i Arbeiderpartiet, sammen med våre samarbeidspartnere i SV og Senterpartiet, vil bruke mest mulig av skattebetalerens penger for å få mest mulig velferd, vil opposisjonen bygge veier med å dra kredittkortet. Mye tyder på at det er en modell som gir mindre vei for pengene. Ikke minst vil det etter hvert som flere veiprojekter finansieres på denne måten, legge beslag på en stadig større del av det totale veibudsjettet.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

For vår del handler det om å få til en mest mulig rasjonell utbygging. Derfor handler dette om hvor mye penger en bevilger i de årlige budsjettene. I tillegg er E16 Filefjell, E6 Alta og det nye dobbeltsporet Oslo–Ski på egne poster, noe som gir nødvendig forutsigbarhet og sikkerhet for effektiv og rasjonell gjennomføring.

Konklusjonen er at vi leverer varene, også på samferdselsområdet, på neste års statsbudsjett.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [16:58:00]:** Når vi reiser rundt i Norges land, ser vi alle med egne øyne hvor dårlig veistandarden er. Vi vet at gode, sikre veier hindrer ulykker og bedrer miljøet. Likevel ser vi at Regjeringens nye NTP og Regjeringens budsjett for 2010 ikke blir prioritert godt nok. Tar man f.eks. strekningen Søgne i Vest-Agder til Ålgård i Rogaland, lovte statsråd Kleppa å gi beskjed til Veivesenet nå i år – altså nå i 2009 – om at strekningen Søgne–Ålgård skulle utredes. Vi får håpe at dette ikke er nok et løfte som ikke blir innfridd av Regjeringen. Vi håper at det ikke bare blir med utredningen – dersom den da blir foretatt – for jeg håper selvfølgelig at veistrekningen faktisk blir bygd, og det fort. Jeg vil gjerne opplyse statsråden om at 2010 er rett rundt hjørnet.

Fremskrittspartiet vil i forbindelse med NTP bygge sammenhengende firefelts motorvei på denne strekningen. I vårt alternative budsjett for 2010 har vi lagt inn 1,69 milliarder kr til å begynne å arbeide.

Det dårlige kollektivtilbudet til og fra Aust-Agder gjør det nesten umulig for austegder å velge annet enn buss og privatbiler når vi f.eks. skal til Oslo, og da ser jeg bort ifra ihuga togpatrioter som bruker tog uansett hvor lang tid det tar.

Dersom kollektivtilbudet blir bedre, vil også flere reise kollektivt. Derfor ble jeg oppløftet da jeg forrige uke landet med fly i Svolvær, på en flyplass med en rullebane på 800 meter. Jeg ble oppløftet med tanke på at Arendal lufthavn Gullknapp snart har en rullebane på 1 400 meter, og denne private flyplassen vil kunne bedre kollektivtilbudet til og fra Aust-Agder.

I Aust-Agder har vi mye dårlig vei, og vi har en særdeles farlig strekning på E18 fra Arendal til Tvedestrand, som det overhodet ikke er gjort noe med de foregående fire år. Strekningen er på 19 km. Det er avkjørsler hver 119. meter, og det er to fotgjengeroverganger over denne veien. Allikevel er det, etter det jeg kan se, ikke lagt inn penger fra Regjeringens side, slik at vi kan komme i gang med å utrede, planlegge og igangsette utbedring av denne veien. Veien ville blitt miljøvennlig og trafikksikker også her. Vi må komme i gang med dette arbeidet nå. Spaden må settes i jorden så fort som mulig, i alle fall senest i 2014. Derfor har Fremskrittspartiet i sine forslag til transportplanen bevilget penger til denne strekningen. Vi har lagt inn 42,4 mill. kr i vårt budsjett for 2010, slik at arbeidene kan begynne. Det haster. Vi har verken menneskelig eller tid å miste.

Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre sa i fjorårets budsjettinnstilling at vi var bekymret over Regjeringens manglende satsing på oljevernbe-

redskap. Oljekatastrofen sør for Langesund viser at oljevernberedskapen langs norskekysten var for dårlig, og at regjeringspartiene tok feil da de hevdet at det var i skjønneste orden. Det virker heller ikke som om de rød-grønne har lært av sine feil. I Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2010 har vi sett oss nødt til å sette inn 50 mill. kr mer til oljevernberedskap enn Regjeringen.

Budsjettbehandlingen viser klart og tydelig at det er et stort gap mellom Fremskrittspartiet, som vil satse på infrastruktur, og på de andre partiene på Stortinget.

**Tone Merete Sønsterud (A) [17:01:51]:** Risiko- og trusselbildet samfunnet står overfor, er bredt og sammensatt. Samfunnssikkerhetsarbeidet skal ivareta befolkningens trygghet og sikre sentrale samfunnsfunksjoner og verdier. Det er viktig for oss å forebygge, slik at individ og samfunn ikke rammes av ulykker, kriser eller katastrofer.

Samtidig må uønskede og alvorlige hendelser håndteres på en effektiv og god måte. I denne forbindelsen er nødnett viktig. Brannvesenet, helsevesenet og politiet må ha et felles radiosamband som tilfredsstillende operative og sikkerhetsmessige krav. Utskifting av gammelt utstyr er nødvendig for å styrke samfunnets evne til å møte organisert kriminalitet og terrortrusler.

Derfor var det bra at Bondevik II-regjeringen tok tak i denne saken. Problemet var bare at det ikke fulgte med penger til prosjektet. Det var først da vi fikk den rød-grønne regjeringen at saken ble satt skikkelig på dagsordenen. Jeg tror vi alle i denne sal er enige om viktigheten av et funksjonelt nødnett, og vi er utålmodige når det gjelder utbyggingstakten, som ikke har vært i henhold til planen. Det er alvorlig når leverandøren nå er to år forsinket, men vi forventer at nødnett skal tas i bruk i løpet av 2010.

Jeg kunne ha stoppet innlegget mitt om nødnett her, men det foreligger to forslag og en merknad fra opposisjonen, som jeg finner grunn til å kommentere. Det ene forslaget er fra Fremskrittspartiet og Høyre, hvor de ber Regjeringen om å komme til Stortinget med en egen sak om dette nå. Til det er å si: Det er en kjent sak at Regjeringen vil komme med et forslag om landsdekkende utbygging. Det er mulig det skjer i en egen budsjettsak eller i 2011-budsjettet. Uansett er det i realiteten ikke mer informasjon å få før evalueringsresultatene foreligger. Evalueringen er i gang og vil fortsette utover i 2010. Slik sett må vi kunne forvente at Stortinget får en rapport om den generelle situasjonen i revidert nasjonalbudsjett. Det viktigste nå er å ha fullt fokus på prosjektstyringen.

Fremskrittspartiet og Høyre har også en merknad om kommunenes utgifter i denne saken. De påstår at Lørenskog kommune får en økning i kostnadene på 75 pst. Jeg vet ikke hvor de har det tallet fra, men det som er riktig, er at det skal gjennomføres konkrete målinger av kommunenes kostnader før og etter innføringen av nødnett. Dette blir en sak i evalueringen, og før-målinger er foretatt. Man bør vel vente på disse målingene før man begynner å realitetsdrøfte kostnadsbildet. I tillegg står det om nødnett i proposisjonen fra 2006 at det er en forutsetning at kommunenes driftsutgifter ikke skal øke vesentlig.

Når det gjelder forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1073  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

og Kristelig Folkeparti om at frivillige organisasjoner som driver redningsarbeid, skal gis anledning til å benytte det nye nødnett, er det følgende å si: Det skal så langt som mulig legges til rette for at disse organisasjonene skal få bruke nødnettet. I praksis innebærer det at de skal få teste og prøve ut radioer i begrenset omfang nå i første byggetrinn. Slik jeg leser forslaget til opposisjonen, mener jeg at organisasjonene skal få bruke nødnettet i reelt redningsbruk til neste år.

En storstilt utprøving og bruk blant de frivillige organisasjonene vil kreve mye oppfølging av Direktoratet for nødkommunikasjon. Organisasjonene det her er snakk om, har ingen ansatte med profesjonell kompetanse på radio og IT. En bred innføring av nødnett hos de frivillige vil kreve uproporsjonalt mye mer oppfølging fra direktoratets side i forhold til innføringen i nødnettene. Det vil gi en voldsom belastning på direktoratet som nå trenger å bruke sine ressurser på prosjektstyring og prosjektgjennomføring av første byggetrinn. Vi er enig i at de som driver redningsarbeid på sikt, skal inkluderes i dette, men 2010 er litt for tidlig sett i forhold til de utfordringene vi nå har.

Når det gjelder nødnett, vil jeg bare føye til at vår teknologiløsning er vurdert av selskapet Gartner, som entydig uttaler at Norge har valgt markedets beste løsning, og en løsning som stort sett er valgt av hele Europa. Det var nødnettet.

Fram til nå har det vært mye syting og klaging fra opposisjonen i denne debatten, spesielt fra Fremskrittspartiet. Det er ikke så overraskende. Det er stort sett den samme melodien vi hører i den ene debatten etter den andre, om hvor elendig alt er, hvor lite det er, og hvor mye mer Fremskrittspartiet vil. Det eneste vi ikke har hørt noe om nå, er mye mer til alt, pluss skatteletten. Den har vi ikke hørt så mye om.

Så sier Sortevik, og det er ganske interessant, at vi kan ikke sammenlikne og si at dette er tidenes løft. Han skal sammenlikne det i kroner fra tidligere. Det må jo være i forhold til når Fremskrittspartiet hadde hånden på budsjettet? Da måtte det virkelig vært elendig hvis det er så veldig elendig nå, for å si det på den måten. Uansett kommer ikke opposisjonen fra at dette er et av tidenes løft innenfor samferdselssektoren. I tillegg er det et budsjett innenfor rammen av det som er forsvarlig i forhold til den kapasiteten forvaltningen kan klare. Det er en fornuftig og klok satsing, som landet kan være fornøyd med.

**Magne Rommetveit (A) [17:07:04]:** Dagen i dag er ein merkedag for nasjonalforsamlinga vår. Me skal litt seinare utpå kvelden vedta eit budsjett for 2010 etter innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen, eit budsjett som både i løyvingssum og aktivitet inneber at neste år vert «all time high» når det gjeld statleg satsing i lufta, på sjøen, på veg og på bane. Det synest faktisk at representantane har gledd seg til denne dagen. I alle fall har dei fleste kledd seg ekstra fint.

Eg vil peika på nokre område i budsjettet som kvar for seg kanskje ikkje er av dei største, men som ikkje er mindre viktige for det.

Løyvingane til maritim infrastruktur aukar monaleg.

Fiskerihammer og farleier aukar med 50 mill. kr. Navigasjonsentralar aukar med 10 mill. kr, og sjøtrafikksentralane vert styrkte med 25 mill. kr. Dette vil redusera vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinstallasjonane, og Regjeringa held fram med den fornyinga av utstyr ved sjøtrafikksentralane som vart starta opp i tiltakspakken no i år.

I budsjettet for neste år ligg det også inne ei løyving på 45 mill. kr for å starta utskiftinga av Kystverket sine fartøy. Dei nye fartøya vil vera meir effektive, og dei vil òg kunna nyttast ved oljevernaksjonar. I tillegg vert planarbeidet i Kystverket styrkt med nære 15 mill. kr.

På avgiftssida vert hamnetryggleiksavgifta no fjerna, og kystavgifta vert redusert. Samla utgjør dette ei avgiftslette på 27 mill. kr. Saman med nytt regelverk knytt til hamner og farvatn syner dette at Regjeringa meiner alvor med satsinga på sjøtransporten.

Løyvingane til oljevernberedskap ligg i år 122 mill. kr høgare enn det som var tilfellet i 2005. Dette nivået vert vidareført neste år, og i tillegg kjem det eit nytt kompetansesenter i tilknytning til trafikksentralen i Vardø.

Slepebåterberedskapen er ein viktig faktor for tryggleiken langs kysten vår. I budsjettet ligg det inne at den statlege slepebåterberedskapen i Nord-Noreg vert styrkt til tre fartøy på heilårsbasis. Saman med døgnbemanna slepebåt på Sørlandet inneber dette ei samla kostnadsramme på 127 mill. kr. Kystverket skal også utarbeida ein plan for etablering av slepebåterberedskap på Vestlandet.

Transport- og kommunikasjonskomiteen føreset i sine budsjettmerknader at det så snart som mogleg vert sett inn ei sjetta gassferje i riksvegferjesambandet på E39 i Rogaland. Eg er også glad for at komiteen peikar på at fornyingar i ferjeflåten kan gje positiv sysselsetjingseffekt i verfts- og leverandøriindustrien, og at dette særleg vil gjelda ved bygging av gassferjer og når FoU-kontraktar kan nyttast.

Frå desse sjørelaterte budsjettsakene vil eg gjerne heva blikket noko til luftfarten, som i budsjettet for 2010 får ei løyving på 942 mill. kr.

Det vert gjeve eit investeringstilskot på 50 mill. kr til tryggleikstiltak ved dei regionale lufthamnene i Avinor. Selskapet skal ikkje betala avdrag på statslånet som finansiererte Gardermoen-utbygginga, og det er heller ikkje lagt opp til å ta utbytte frå Avinor neste år. Det vil auka handlingsrommet for selskapet.

For dei ikkje-statlege lufthamnene Notodden og Skien er det lagt opp til eit investeringstilskot på til saman 12 mill. kr. For å sikra grunnlag for framtidig drift ligg det også inne eit driftstilskot på nær 12 mill. kr til Stord lufthamn.

Til kjøp av flytransport vert det føreslått å nytta 629 mill. kr. Auken er på 21 pst. på saldert budsjett for 2009. Dette er naudsynt for at me skal kunna halda oppe eit effektivt og likeverdig lufttransporttilbod med god standard over heile landet.

Eg har sveipa innom himmel og hav. Tru meg, det er mykje anna viktig og godt også for landjorda i den framlagde budsjettinnstillinga.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [17:11:45]:** I Soria

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Moria II sier Regjeringen at den vil stimulere til vekst i sjøtransporten, samtidig som sjøsikkerhet og forebyggende tiltak mot uønskede hendelser skal prioriteres. Den statlige oljevernberedskapen skal styrkes ytterligere.

I budsjettet for 2010 følger Regjeringen opp dette. For å stimulere til at mer gods overføres fra vei til sjø, foreslår Regjeringen å fjerne havnesikkerhetsavgiften og redusere kystavgiften. Samlet sett gir dette en avgiftslette på 27 mill. kr.

Samtidig med at Regjeringen reduserer sjøtransportens avgiftsbelastning, foreslås bevilgningen til fiskerihavner og farleder økt med 50 mill. kr. Det vil bidra til økt verdiskaping i fiskerinæringen og en tryggere og mer effektiv ferdseil langs kysten.

2010-budsjettet er også et godt budsjett for sjøsikkerhetsarbeidet. Bevilgningen til navigasjonsinstallasjoner foreslås økt med 10 mill. kr. Merking for hurtigbåtrafikken har de siste årene vært en prioritert oppgave og vil også være det i 2010.

Vi har i de senere årene hatt flere tilfeller der skip har kommet i drift langs norskekysten. Sjøtrafikksentralene er derfor viktige for å oppdage og kunne gripe inn overfor skip i vanskeligheter. I tiltakspakken som kom i januar, ble det bevilget 40 mill. kr til fornying av utstyr ved Fedje sjøtrafikksentral. For neste år foreslår vi å bevilge ytterligere 25 mill. kr til fornying av utstyr ved de øvrige sentralene.

Det har siden høsten 2003 vært en statlig slepebåterberedskap i Nord-Norge. For 2010 foreslår Regjeringen å styrke denne ytterligere til tre helårs slepefartøy. Samtidig er det allerede nå inngått avtale om slepebåterberedskap på Sørlandet. I samarbeid med sjøtrafikksentralene vil slepebåterberedskapen kunne gripe inn overfor skip som har problemer, før det utvikler seg til en ulykke med de konsekvensene vi kjenner så altfor godt.

Dessverre har det vist seg at det er vanskelig å gardere seg 100 pst. mot ulykker, selv om det må være målet. Regjeringen har derfor i 2010-budsjettet videreført den sterke satsingen på oljevernberedskapen. I løpet av 2010 vil vi derfor ha oppfylt Kystverkets plan fra 2006 for utskifting av oljevernutstyr. Dagens oljevernutstyr fungerer imidlertid ikke godt nok under vanskelige forhold. Jeg er derfor fornøyd med at vi i 2010 skal opprette et kompetansesenter for sjøsikkerhet, oljevernberedskap og havovervåking i tilknytning til sjøtrafikksentralen i Vardø. Dette senteret vil kunne bidra til å bedre kunnskapen om oljevernaksjoner under krevende klimatiske forhold.

Håndteringen av vrak står for den største økningen på Fiskeri- og kystdepartementets budsjett for neste år. Det er foreslått satt av 106 mill. kr til arbeidet med fjerningen av «Murmansk» i Sørvær i Finnmark. Dette arbeidet er påbegynt og er forventet å være ferdig i 2011. Videre er det satt av 630 mill. kr til anslåtte kostnader knyttet til hevingen av U-864 i 2010. Siden hevingsprosjektet har en kostnadsramme på mer enn 500 mill. kr, gjennomføres det nå en ekstern kvalitetssikring som vil være ferdig om kort tid. På grunnlag av den eksterne kvalitetssikringen vil jeg på nyåret fremme en proposisjon om den videre prosessen i saken.

På grunnlag av budsjettet som Regjeringen har lagt fram, mener jeg at arbeidet med å styrke sjøtransporten innenfor trygge rammer vil ha gode vilkår i 2010.

**Presidenten:** Det blir åpnet for replikkordskifte.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [17:16:27]:** På Kystverkonferansen i Svolvær i forrige uke var mye av konferansen viet «Full City»-ulykken og hvordan den ble håndtert. Det ble konkludert med at «Full City» ble oversett, da det ikke var grunn til å tro at skipet var et faremoment. Det ble også konkludert med at ting kunne gjøres bedre. Nullvisjonen var også et hett tema, og de fleste, deriblant kystdirektøren, mente at det var lettere å få til nullvisjon på sjøen enn på veien.

Jeg lurer på hva statsråden vil gjøre for at slike ulykker som «Full City»-ulykken for fremtiden ikke skal forekomme på grunn av at skip blir oversett, og om statsråden selv tror på nullvisjon for ulykker på sjøen. Og dersom hun gjør det, hvorfor er det da ikke bevilget mer penger, slik at disse målene kan nås om kort tid?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [17:17:13]:** Vi må be-standig ha et mål om nullvisjon. Hvis vi taper det målet, tror jeg at vi taper veldig.

For øvrig er det slik at vi nå har fått på plass et regelverk som gjør at en når skip er i drift og eventuelt ikke ønsker å bruke penger knyttet til redning, er nødt til å ta imot hjelp hvis det blir oppdaget.

Videre er det slik at kanskje den viktigste beredskapen for å unngå ulykker er å få den farligste trafikken langt ifra land. Nordpå har vi fått korridorer for det, og Kystverket vil nå sende ut et forslag om at en gjør tilsvarende lenger sør i landet.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [17:18:20]:** Oljevernberedskap er viktig, det kan vi være enige om. Men det er også slik at i Norge har vi de siste ti årene hatt store ulykker eller store nestenulykker nær sagt hvert eneste år. Det er nok å nevne «Full City», «Server» og «Rocknes». Vi vet at Redningsselskapet har berget tre–fire større båter fra grunnstøting og dermed utslipp av olje, og vi vet at slepebåter har gjort det samme.

I Finnmark har man innført et system hvor fiskeflåten er en del av oljevernberedskapen. Hvordan stiller statsråden seg til at både fiskeflåten og Redningsselskapet blir en implementert del av oljevernberedskapen i hele landet?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [17:19:18]:** Når det gjelder Redningsselskapet, er de for alle praktiske formål en del av den totale tjenesten vi har. Jeg hadde et møte med Redningsselskapet for to–tre dager siden, der vi gikk igjennom de aktivitetene de driver med. Vi skal selvfølgelig diskutere det også videre.

Når det gjelder fiskeflåten, må jeg ærlig innrømme at der er jeg litt i tvil om regelverket, så kanskje vi på et egnet tidspunkt kan komme tilbake til det. Men jeg mener å ha vært borti at det er en del regelverk knyttet til fiskeflåten som antakelig ikke er helt på plass. Jeg vil se på

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1075  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

det og synes for så vidt at forslaget kan være godt. Jeg vil gjerne få komme tilbake på egnet måte for å orientere om det.

**Ingjerd Schou (H) [17:20:15]:** Under høringen som komiteen hadde i forbindelse med budsjettet, hadde vi også høring med Redningsselskapet. Vi fikk høre om den imponerende førstelinjetjenesten som de faktisk er en viktig del av. Det er mange havarier og motorstans tilfeller langs kysten, og da er skøytene der og kan bistå. Det er for så vidt hendelser som vi ikke hører så veldig mye om, nettopp fordi skøytene er på plass og avverger ulykker og bistår inntil andre kommer til.

Derfor synes Høyre det er veldig beklagelig at Regjeringen ikke bevilger nok penger til Redningsselskapet. Den summen penger som Regjeringen setter av til Redningsselskapet, fører til to færre skøyter. Høyre har foreslått 20 mill. kr ekstra til Redningsselskapet. Er det slik at Regjeringen ikke skjønner betydningen av Redningsselskapets innsats? Eller setter ikke Regjeringen pris på den tjenesten?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [17:21:21]:** Jeg kan forsikre representanten om at jeg setter veldig stor pris på den jobben Redningsselskapet gjør. Jeg bor ved kysten, har foreldre som har vært fiskere, og en far som fortsatt er det, så viktigheten av det kan jeg helt klart skrive under på.

Jeg hadde som sagt et møte med Redningsselskapet forleden, der vi gikk igjennom alt det som Redningsselskapet gjør. Det er ikke tvil om at Regjeringen setter stor pris på både det arbeidet som Redningsselskapet gjør, som jeg sa, og på Redningsselskapet.

Målet for Regjeringen er at det statlige rammetilskuddet skal bistå selskapets innsats innenfor den aksjonsrettede redningstjenesten og det ulykkesforebyggende arbeidet innenfor kystforvaltningen. Tilskuddet skal dekke en andel av Redningsselskapets driftsutgifter forbundet med søk og redningsberedskapen. Vi har fremmet forslag om å bevilge 42 mill. kr i tilskudd i 2010. Det kommer i tillegg til de midlene som bevilges over Kultur- og kirkedepartementet, som kompensasjon for bortfall av inntekter fra spilleautomater.

**Knut Arild Hareide (KrF) [17:22:33]:** Eg vil følge opp det med sjøtryggleik. Det har blitt sagt frå Regjeringa si side at fiskeflåtens rolle skal vurderast på nytt med omsyn til det representanten Fredriksen tok opp. Da har eg lyst til å vise til det som har skjedd i Spania. Etter «Prestige»-forliset på nordvestkysten av Spania blei fiskeflåten ein del av kystvernberedskapen i Spania.

Eg forstod på statsråden at ho ikkje hadde konkludert på dette, og mitt spørsmål er: Vil ein ta kontakt med spanske myndigheiter og sjå på dei erfaringane dei har gjort – kva bakgrunnen var, kva resultatet blei, og kva slags erfaringar ein har i Spania, der fiskeflåten no både juridisk og i det praktiske arbeidet er ein del av kystvernberedskapen?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [17:23:39]:** Det er

helt åpenbart at alle gode krefter som kan bidra til en styrking av sikkerheten på sjøen, er viktig. Som jeg sa i mitt tidligere svar, vil jeg absolutt se på denne saken, knyttet til fiskeflåtens rolle. Vi har for øvrig båter langs kysten i andre sammenhenger som også har relativt god slepekapasitet, ikke minst innenfor havbruksnæringen, som også er plassert på kysten. Jeg vil absolutt undersøke med de miljøer som har gode erfaringer, og hvis spanske myndigheter har det, er det helt klart at det er et av de områdene som jeg gjerne vil høre mer om.

**Borghild Tenden (V) [17:24:30]:** Mitt spørsmål går på «Full City»-ulykken og lærdom og erfaringer av den ulykken. Spørsmålet mitt er om Regjeringen har noen opptrappingsplan når det gjelder oljevernberedskap, i etterkant av det som har skjedd.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [17:24:52]:** Det er bestandig klokt å ta lærdom av de hendelser som har vært, også når det gjelder «Full City». Nå er det slik at Kystverket allerede er i gang med evalueringen av den ulykken, og vil selvsagt ta med det i det videre arbeidet. En er ennå ikke helt ferdig med den endelige oppryddingen; man har tatt en pause nå i vinter.

Her igjen: Alle gode krefter som kan bidra med hensyn til både oljevernberedskap og sikkerhet langs kysten, vil jeg ha kontakt med for å gå inn i og se på dette. Og det budsjettet som blir behandlet her i dag, er jo et godt bevis på at Regjeringen tar dette problemet veldig alvorlig.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme.

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

**Torstein Rudihagen (A) [17:26:06]:** Eg skal late historia med skyldfordeling og ansvar for at Noreg har kome i ein situasjon der vi hadde eit stort etterslep på samferdsel, liggje. Men når eg har høyrte på særleg Framstegspartiet si svartmåling av forslaget til neste års statsbudsjett, har eg berre behov for heilt nøkternt å konstatere at det er ein mykje sterkare vilje og evne og handlingskraft når det gjeld å satse på samferdsel i denne perioden, og i førre perioden i forhold til dei mange åra før.

Vi vedtok ein veldig ambisiøs transportplan her på Stortinget i vår, og dette forslaget til statsbudsjett for 2010 er ei god oppfølging av det. Dei som hevdar at ein ligg langt under det som skulle vere ramma, bør lese det som står både i transportplanen og innstillinga, nemleg at det skal vere ei gradvis opptrapping.

Elles vil eg nytte dette høvet til å komme med ei oppfordring – eller eit forslag – til statsråden. Eitt av dei viktigaste samferdselsmåla våre er å betre trafikktryggleiken. Det er veldig god samfunnsøkonomi, i tillegg til at det sjølvsagt er med på å redusere og forhindre mange tragediar og lidingar.

Det må så klart setjast inn eit breitt spekter av tiltak både overfor trafikantar, køyretøy og infrastruktur, og det ligg ei stor satsing i årets statsbudsjett, ei satsing som ein gjennom komiteens arbeid faktisk forsterka med

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

20 mill. kr. I det som dei 20 mill. kr skal brukast på, ligg midtdelarar og støtte til Trygg Trafikk.

Men eg vil i tillegg prate varmt om gang- og sykkelveggar, særleg når det gjeld trygge skuleveggar. Det er faktisk ein inkonsekvens at vi utvidar skuledagen for å gi elevane meir fysisk aktivitet, samtidig som foreldra ofte må køyre barna på skulen. Her er det ikkje berre spørsmål om pengar. Utfordringa ligg fyrst og fremst i at vegane no blir på tre ulike forvaltningsnivå. Eg vil oppfordre statsråden til å ta eit initiativ overfor fylkeskommunen og kommunen til at ein for det fyrste får kartlagt alle dei behova som måtte vere, og for det andre får laga ein plan for utbetring av dette som bør vere så gjensidig forpliktande mellom desse tre forvaltningsnivåa som mogleg, og òg ein finansieringsplan for det.

Det andre punktet eg vil oppfordre statsråden til, er å følgje opp det som fleirtalet i denne salen sa i førre periode, nemleg klart forby prestasjonsbasert lønn når det gjeld transportsektoren. Det er ikkje godt nok oppfølgt.

Det tredje, som eg trur har veldig stor økonomisk betydning, men som ikkje har med trafikktryggleik å gjere – det har kanskje noko med det å gjere òg – det er å få tilbakeført ei produksjons- og vedlikehaldsavdeling til Statens vegvesen.

**Lars Egeland (SV) [17:29:27]:** Regjeringa har doblet jernbanesatsingen i forhold til forrige regjering. Det har vært et kjempeløft, men det er ingen grunn til å hvile på laurbærene. Det har vært mange gode innlegg her om jernbane. Det er moro at jernbanen har kommet på dagsordenen, slik at det er flere som kappes med SV om å være jernbanepartier.

Bondevik-regjeringa bygde 6 km i året, nå bygges det 12 km. Men i jernbanens første år ble det bygd 50 km jernbane hvert år.

Jernbaneforum Sør representerer fylkeskommunene Vestfold, Telemark, Agder-fylkene og Rogaland, som nå står sammen for å kjempe for forsert jernbaneutbygging i Vestfold som et første skritt på SørVestBanen med sammenkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Det vil være et jernbanetilbud som vil dekke halve Norges befolkning. I dette området er et av jernbanens største problemer at de taper markedsandeler til bilen fordi motorveiene bygges raskere enn jernbanen. Det er bra når fylkesordførere bemerker det, og det bør vi også legge oss på sinne. Å få til en sammenhengende utbygging er viktig her, og jeg mener at man også da må kunne vurdere prosjektfinansiering.

For å få til en bærekraftig samferdsel må vi minst tre-doble bruken av person- og godstog. Det meste av denne økningen må skje på bekostning av bruk av bil. Jeg har pendlet på Vestfoldbanen i noen år. Man lærer å bli tålmodig av slikt, ikke minst gjelder det de siste dagene med opptil tre timers reisetid til Tønsberg. Det ble en suksess på TV å følge sju timers tur med Bergensbanen, men én time i mørke i Oslostunnelen er ikke like spennende. Det er altså signalanlegget det dreier seg om. Fredag ble 35 000 reisende forsinket. Det er klart samfunnskostnadene ved det er enorme, ikke minst drosjetu-

ren hjem for NSBs regning, som var dyrere enn måneds-kortet.

Men det er lys i tunnelen, og det er heldigvis ikke toget som kommer. Det var først i år at vi fikk til skikkelige økninger på vedlikeholdet. Jernbaneverket har lagt inn et nytt gir. Tallet på infrastrukturfeil er faktisk redusert med 20 pst., sjøl om det ikke alltid virker sånn.

I 2010 skal spor og kontaktledninger fornyes for over 1 milliard kr. I tillegg kommer nesten 0,5 milliard kr til Oslostunnelen. På nyåret starter arbeidet med å installere en ny type signalanlegg – akseltellersystem for togdeteksjon, som det heter – i Oslostunnelen. Det er et arbeid som skal være ferdig til sommeren. Det systemet har vært i bruk i Tyskland, hvor det har ført til at signalfeilene er redusert med 60–80 pst. I Oslo har vi altså fem ganger så mange signalfeil som i Tyskland.

Jernbaneverket lover ikke at alle problemer er løst i 2010, men vi pendlere kan være litt mer tålmodig når toget kjører sakte, når vi vet at det er på grunn av opprusting og vedlikehold og ikke signalfeil, som bare blir verre.

**Steinar Gullvåg (A) [17:32:50]:** Høyrepartiene mener åpenbart at liberaliseringen av norsk luftfart ikke har kommet langt nok. Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil nå slippe konkurransen løs på Flyplass-Norge, vel vitende om at det vil underminere hele Avinor-systemet. Følgen blir enten at staten må inn med betydelige subsidier eller så må avgiftene økes betraktelig ved flyplasser som går med underskudd, og/eller så må en rekke mindre og ulønnsomme flyplasser simpelthen legges ned. Sånn sett har Fremskrittspartiet vunnet fram. De har lenge villet legge ned ulønnsomme flyplasser.

Denne politikken manifesteres nå i et forslag om å endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge, slik at taket på antall flybevegelser fjernes, i den edle hensikt, som de sier, å gi lufthavnene på Rygge og Torp like konkurransevilkår – altså omkamp i en sak de tapte i vår.

Som så ofte ellers når konkurransen opphøyes til ideologi, blir resultatet katastrofalt. Det er ille nok at taket på Rygge er økt til 21 000 flybevegelser, hvilket tilsvarer godt over 2 millioner passasjerer årlig. Ryanair flytter nå mer og mer av sin trafikk fra Torp til Rygge, både på grunn av Rygges nærhet til Oslo og dessuten fordi Rygge, der staten selv er konsesjonær, åpenbart er i stand til å tilby gunstigere vilkår enn Torp. Det kan Rygge selvfølgelig gjøre så lenge Luftforsvaret dekker en stor del av driftskostnadene. Når to ulike flyplasser med ulike rammebetingelser skal konkurrere på like vilkår, er resultatet selvfølgelig gitt. Slik virker høyrepartienes frie konkurranse. Jeg er imidlertid litt forbauset over at høyrepartienes representanter fra Vestfold, Telemark, Buskerud og Agder-fylkene uten forbehold og med åpne øyne går inn for å svekke driftsgrunnlaget for deres egen flyplass på Torp.

Torp har aldri vært noen alvorlig konkurrent til Gardermoen, men Rygge er det, samtidig som Rygge er en konkurrent til Torp. Torp mister et sted mellom 100 000 og 300 000 passasjerer i 2010. Det kommer ikke til å stoppe der dersom taket på Rygge nå heves. Hva det eventuelt vil bety for Gardermoen, kan vi bare ane. Ledelsen

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1077  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

i Avinor kan selvfølgelig ikke sitte rolig og se på at en uhemmet vekst på Rygge erobrer en stadig større del av utenriksmarkedet.

Dersom denne politikken noen gang skulle vinne flertall i denne sal, vil alle som sogner til alle andre flyplasser enn Bergen, Trondheim og Stavanger garantert komme til å merke det.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

**Irene Lange Nordahl (Sp) [17:36:13]:** Jeg er stolt over den rød-grønne regjeringen, som nå bidrar til tidenes satsing på samferdsel. Dette er et budsjett som vil føre til at vi kan kjenne lukten av nylagt asfalt mange plasser i landet.

Til samferdsel er det i 2010 foreslått 27 milliarder kr, en vekst på 21 pst. sammenlignet med 2009. Gjennom forvaltningsreformen har vi styrket bevilgningene til det nye fylkesvegnettet med 1 milliard kr. Samlet aktivitetsvekst på fylkesvegnettet, eksklusiv midler til rassikring, blir dermed på hele 49,5 pst.

Fra Senterpartiets side ser vi fram til at Stortinget skal vedta bygging av Hålogalandsbrua. Dette vil gi et formidabelt løft for en hel region.

Bygging av Hålogalandsbrua vil også innebære mulighet til styrking av flyrutetilbudet i regionen ved at flytrafikken samles på Evenes flyplass, og at flyplassen i Narvik legges ned. Et bedre flyrutetilbud har stor betydning for folk og næringsliv, og er svært viktig for utvikling av Harstad som oljesenter og for reiselivet i regionen.

Vi ser også fram til videre satsing på samferdsel de kommende år, slik at vi får bygd ut de viktige områdene på E6 i Troms, og at vi får utbedret E8 fra riksgrensen til Finland og inn til Tromsø.

Senterpartiet er også glad for at det er innledet en dialog mellom Troms fylkeskommune, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet om å foreta nødvendige grunnlagsvurderinger for å vurdere en mulig jernbaneutbygging fra Tromsø til Narvik eller fra Tromsø direkte til Sverige, som et bidrag i en helhetlig transportutredning for nordområdene.

Senterpartiet støtter utredning av en eventuell jernbaneforbindelse til Tromsø, og vi vil påpeke at det er sterkt ønskelig at prosessen tilrettelegges slik at RDA-midlene som er avsatt i Troms, kan benyttes i dette arbeidet. En slik jernbane vil skape optimisme, og vi mener at fiskeeksportens og den øvrige godstransportens behov må vies særlig oppmerksomhet. Vi vil også understreke at persontransporter og turisme må tas med i disse vurderingene.

**Bendiks H. Arnesen (A) [17:38:47]:** Jeg er glad for at vi har en regjering og et stortingsflertall som ønsker at alle skal kunne bosette seg der de vil, og at det skal sikres likeverdige levekår og utviklingsmuligheter i hele landet.

I dette bildet er i høyeste grad samferdsel avgjørende viktig. Uten gode samferdselstilbud i alle deler av landet er ikke disse målene mulig å nå, og vi kan heller ikke få utnyttet alle de viktige ressursene som vi er så heldige å være i besittelse av. Derfor er det så enormt viktig at det nå

gjennomføres en historisk satsing på samferdselen i alle deler av landet.

Jeg registrerer at en del politikere og andre fortsatt bare vil telle hoder og ikke kilometer når de snakker om å bruke penger på samferdsel. Jeg hører også at det hevdes at pengene til samferdsel må brukes der folk bor, altså i de sentrale strøk og ikke i distriktene.

Ja, slike holdninger til distriktene ser vi dessverre også i de typiske distriktsfylkene. I Troms behandlet nylig fylkestinget med stor enstemmighet en veiplan som betyr en historisk satsing på samferdsel i hele fylket. Dette kunne fylkestinget gjøre takket være de betydelig økte rammene til samferdsel. I etterkant av vedtaket i Troms fylkesting var det svært mange positive reaksjoner både fra innbyggerne og fra media i fylket, men to sentrale aviser kom med betydelig kritikk. Landsdelsavisen Nordlys stilte spørsmål ved pengebruken i områder hvor det bor lite folk, og byavisen Tromsø omtalte vedtaket som «milliarder til blindtarmer».

Dette er utsagn og holdninger fra landsdelens talerør som både skuffer meg og gjør meg opprørt. Hvorfor ser man ikke på verdiskapingen, og at by og land og landsdeler må fungere sammen dersom ressursene skal kunne utnyttede, og dersom verdiskapingen skal kunne økes i landet vårt. Heldigvis har mange politikere, sentralt og regionalt, forstått dette.

La meg også i denne sammenheng uttrykke tilfredshet med at saken om jernbane i nord nå er på dagsordenen. Dette er en snart 90 år gammel sak, som også nå er et miljøprosjekt, og som nå må komme videre.

**Bjørn Lødemel (H) [17:41:46]:** Utbygging av vegar og annan infrastruktur er det viktigaste verkemiddelet vi har for å skape vekst og utvikling i landet vårt. Å satse maksimalt på å få velfungerande bu- og arbeidsregionar er nøkkelen til å skape næringsutvikling og sikre busetnad i alle delar av landet.

På Nordvestlandet har det skjedd svært viktige utbyggingar av vegnettet dei siste åra. Opninga av Eiksundsambandet var ei sterk vitamininnsprøytning for innbyggjarane og næringslivet på øyane på Søre Sunnmøre. 25 000 innbyggjarar fekk fastlandssamband mot Ørsta/Volda. Dei positive effektane av dette sambandet har vore langt større enn nokon kunne drøyme om, og det syner til alt overmål at ei slik satsing er heilt nødvendig.

For to dagar sidan gjekk den første salven på den lengste av tunnelane på Kvivsvegsambandet på ny E39 mellom Nordfjord og Sunnmøre. For meg som tidlegare ordførar i Hornindal var dette ein stor dag. Det er mange som fortener ros for det arbeidet som er gjort, og heile regionen gler seg til at dette sambandet opnar i 2012. Då vil vi også få full effekt av Eiksundsambandet, og vi får ein ferjefri Kvivsregion på nærare 70 000 innbyggjarar.

Eg er svært glad for at Høgre legg til rette for tidenes satsing på samferdsel. Eg er stolt over at Høgre løyver 1 milliard kr meir til vegbygging enn Regjeringa, at ein legg til rette for bygging av fleire OPS-prosjekt, og at ein opprettar eit vegvedlikehaldsfond på 50 milliardar kr som kan ta seg av etterslepet på vegvedlikehaldet. Dette betyr

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

tidens satsing på vegbygging, og Høgre er i førarsetet.

Høgre vil byggje Stad skipstunnel som OPS-prosjekt. Denne skipstunnelen vil vere svært viktig for tryggleiken for skipstrafikken langs kysten, og han vil vere eit viktig tiltak for å få ein velfungerande trafikkåre rundt det vêrharde Stad-området. Høgre ønskjer oppstart så snart planane er klare.

Vi må leggje til rette for næringsutvikling, og då er bygginga av 45-minuttregionen mellom Florø og Måløy eit svært spennande prosjekt. Dette er ein viktig del av kystvegen mellom Bergen og Ålesund. Sjølv om denne vegen er eit fylkeskommunalt ansvar, ønskjer Høgre å bruke 200 mill. kr av våre auka løyvingar til dette prosjektet. Det betyr at vi kan spele på lag med næringslivsorganisasjonane og kommunane i området og få til eit spleiselag som sikrar gjennomføring av prosjektet når planane er klare.

Høgre meiner det er heilt avgjerande at vi nyttar dei komande åra til å byggje infrastruktur, for det vil bli andre og større utfordringar når eldrebølgja kjem om ti år. Det er næringslivet som skapar dei inntektene som det offentlege nyttar til velferd. Det må vi aldri gløyme. Derfor vil Høgre satse maksimalt på vegbygging no. Når vi aukar løyvingane til bygging av vegar med 1 milliard kr, startar opp to–tre OPS-prosjekt i året og set av 50 milliardar kr til vegvedlikehaldsfond, held Høgre lovnadene frå valkampen og legg til rette for tidens satsing på samferdsel.

**Lillian Hansen (A) [17:44:58]:** Som yrkessjåfør i over tjue år – på smale, svingete og rasutsatte veier i Lofoten og rundt om i landet – tror jeg at jeg har en viss bakgrunn for å kunne gi mitt bidrag til denne debatten. I tillegg har jeg som ordfører jobbet mye med samferdsel.

Budsjettforslaget for 2010 er på et historisk høyt nivå, med en økning på 21 pst. sammenlignet med saldert budsjett. Selv det gjør ikke inntrykk på Fremskrittspartiet. Jeg tolker det sånn at det må være en ren ryggmargsrefleks som slår inn, når Fremskrittspartiet også nå kritiserer budsjettforslaget.

Hvordan slår dette budsjettet ut for nordlendingen? Veldig bra, vil jeg si. Jeg er for det første veldig glad for at ferjesambandet over Vestfjorden, Bodø–Værøy–Røst–Moskenes og Bognes–Lødingen, skal lyses ut på anbud med krav om gassdrevne ferjer.

E10 i Vest-Lofoten har vært et av de mest rasutsatte områdene i landet. I 2007 åpnet en 1,7 km lang tunell på E10, Fjøsdaalen. Resten av den rasutsatte strekningen er ferdig planlagt, og det er foreslått bevilget 15 mill. kr til prosjektering med sikte på anleggsstart i 2011. Selv har jeg stått der med bussen, med ras på alle kanter, og er svært glad for at denne strekningen nå er prioritert.

Også to rasutsatte punkter på E6 ved Sandnesbotn i Hamarøy kommune er prioritert.

I tillegg videreføres utbedringen av E6 ved Maja-vatn i Grane kommune. Strekningen ventes åpnet for trafikk i 2010. En rekke andre tiltak videreføres, bl.a. E6 ved Innhavet og utbedring av rv. 85 Kåringen–Lødingen. Det er også satt av penger til flere veiprosjekter i Nordland, som E6 Fauske–Nordkjosbotn, til prosjekt rv. 80

Røvika–Strømsnes og Løding–Vikan, som er en del av Veipakke Salten fase 2.

Når det gjelder havner og farleier i Nordland, foreslås det 10 mill. kr til slutføring av utbedringen av farleia i innseilingen til Svolve vestre havn. Arbeidet med utbedring av Stamsund havn er startet. Etter planen skal arbeidet slutføres i 2011.

Det gis også tilskudd til to fiskerihavner i Nordland. Disse prosjektene og en rekke andre gode prosjekter gjør dette budsjettet til et godt samferdselsbudsjett for de veifarende og sjøfarende, og ikke minst for næringslivet i Nordland.

**Åge Starheim (FrP) [17:48:05]:** I valkampen og i behandlingen av Nasjonal transportplan skapte regjeringens partia store forventinger innad i samferdslesektoren. På den bakgrunnen vart det sett i gang store vegprosjekt, også i mitt heimfylke Sogn og Fjordane.

Så kom statsbudsjettet, og då viste det seg at valkamplovnadene om midlar til samferdsle ikkje var innfridde.

Då er det rett tid å spørje samferdsleministeren og regjeringens partia når dei har tenkt å følgje opp lovnadene i Nasjonal transportplan. Vil vi sjå eit lyft i 2011 og 2012? Eller skal Regjeringa vente til 2013 med å fylle opp nokre av sine lovnader i Nasjonal transportplan, for på den måten å kjøpe seg stemmer for å vinne valet i 2013?

Når fylkes- og lokalpolitikarane skal prioritere, er det viktig at dei lovnadene som er gitt i langstidsplanane, vart følgde opp av Regjeringa.

Etter mi meining har det i mitt heimfylke dessverre skjedd ei feilprioritering. Eit dyrt bru-prosjekt, som var hjartebarnet til tidlegare samferdsleminister Navarsete, vart prioritert av fleirtalet. Når dei lovde midlane så ikkje kom, vil dette resultere i ei katastrofe for samferdslesektoren i Sogn og Fjordane i lang tid framover.

Det gjeld både for nødvendige nyinvesteringar for å skape vekst og utvikling langs kysten, samt viktige turistvegar, og ikkje minst vegvedlikehaldet. Fleirtalet i fylkestinget i Sogn og Fjordane har lagt opp til at enkelte vegstrekningar må bompengefinansierast, og i tillegg tok dei 80 mill. kr frå sårt tiltrengde vedlikehaldsmidlar for å finansiere investeringane.

Dei midlane som var løyvde til vedlikehald, var frå vegkontoret si side berekna til å kunne halde vegstandarden på dagens nivå. Dermed er det ikkje mogleg å ta igjen noko som helst av vedlikehaldsetterslepet. Tvert imot vil vegstandarden i Sogn og Fjordane verte langt dårlegare i tida framover.

Dette er nok ein situasjon som ikkje berre får negative konsekvensar for Sogn og Fjordane, men som også vil vere situasjonen rundt i dei fleste fylka.

Eg kan love at vi i Framstegspartiet vil følgje med utviklinga på vegsatsinga til den raud-grøne regjeringa, og vi vil bruke kvart eit høve til å minne regjeringens partia på kva dei har lova, og på manglande oppfølging av desse lovnadene.

**Tor-Arne Strøm (A) [17:51:02]:** Da vi tidligere her i dag hørte representanten Hareide fra Kristelig Folkepar-



10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1079  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

ti, skulle en tro at han ikke har vært i nærheten av verken Bondevik I- eller Bondevik II-regjeringen, for en slik klagesang når det gjelder Regjeringens satsing på samferdsel, og når det gjelder resten av opposisjonen, fins det ikke maken til.

Jeg har vært noen år i samferdselskomiteen – og jeg må minne om at man verken i Bondevik I eller i Bondevik II klarte å følge opp sin egen nasjonale transportplan. Etterslepet ble større og større, og forvitringen av transportsektoren ble enda verre. Det de var mest opptatt av, var å gi skattelette til dem som har mest fra før. Det var det man var opptatt av, ikke av å satse på samferdsel, ikke av å satse på kommuneøkonomi – og slik kunne jeg ha fortsatt.

Det vi gjorde, var at vi plussset på den forrige – for å minne om det – med 2,2 milliarder kr i 2005. Det kalte min gode kollega Jan Sahl fra Nordland – som var representant i forrige periode – for luftmilliarder. De luftmilliardene var kjempegode å ha, men nå snakker man ikke om luftmilliarder, selv om det nå er enda flere luftmilliarder hos enkelte av opposisjonspartiene.

Det har vært en utrolig sterk vekst i veiinvesteringer, og ikke minst i jernbanesatsing. Det er en formidabel økning når det gjelder rassikring, og det har også vært en formidabel økning når det gjelder havner, farleder og Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Nå må man snart komme til den erkjennelsen, og gå inn og lese det som står der om den satsingen denne regjeringen har gjort og fortsatt vil gjøre på samferdselssektoren. Jeg synes man har krav på at man tar det inn over seg, og så kan man heller si at man mislykkes og eventuelt har tenkt å gjøre andre ting, hvis man noen gang kommer til makten.

Det har også vært en stor satsing i nord. Det har vært sagt tidligere. Det har vært satsing på Nordlandsbanen og det har vært satsing på Ofofbanen. Det bygges bit for bit, det legges asfalt i mitt eget fylke, og det er en storsatsing på samferdselssiden som er utrolig viktig for bosettingen – ikke minst for det næringslivet vi har og som skal utvikles framover. Jeg kunne ha nevnt prosjekt på prosjekt, men jeg ser tiden holder på å renne ut. Men vi har et annet prosjekt som vi skal behandle senere i kveld som kalles vegpakke Helgeland fase 1 – med bl.a. Tøventunnelen. Det skal vi komme tilbake til.

**Presidenten:** Det føler presidenten seg ganske sikker på.

**Siri A. Meling (H) [17:54:03]:** Jeg er glad for at Høyre har valgt å fokusere på trafikkikkerhet både i sitt program for denne stortingsperioden, gjennom valgkampen og nå også i budsjettet som ligger til behandling i dag. Det er lett å være enig tverrpolitisk om at trafikkikkerhet er viktig, men det er noe mer krevende å bevilge ressurser til dette området i kampen om midler til nye prosjekter og vedlikehold.

Trafikkdrepte og skadde i trafikken er selvfølgelig først og fremst en stor belastning for dem det angår, for deres familier, venner og nærsamfunn, men det er også en belastning for samfunnet i form av store kostnader.

Fra mitt hjemfylke Rogaland er det spesielt ett tiltak in-

nenfor trafikkikkerhet som jeg har lyst til å fremheve. Det gjelder lyssetting på strekningen mellom fylkesgrensen til Vest-Agder og frem til Ålgård.

I dag er det sammenhengende belysning langs E39 fra Oslo til Flikka nord for Flekkefjord. Vegvesenet i Region sør har fått krisemidler til belysning fra Flikka frem til fylkesgrensen mot Rogaland, slik at nå gjenstår bare en strekning på ca. 80 km som ikke har lys mellom Oslo og Stavanger. Kostnadene ved å sette opp lys på denne strekningen er beregnet til om lag 58 mill. kr, men dessverre har ikke Regjeringen satt av midler til dette i 2010.

Vegvesenet har hatt en prosjektgruppe for å vurdere ulike trafikkikkerhetstiltak, og disse konkluderte med at det prosjektet hvor samfunnet ville få mest trafikkikkerhet igjen pr. investert krone i Rogaland, ville være å lyssette nettopp denne strekningen.

Høyre har avsatt midler til dette i sitt budsjett, men som sagt har ikke Regjeringen funnet rom for det samme. Det beklager jeg.

Lyssetting langs denne strekningen vil føre til økt trafikkikkerhet, det er et uomtvistelig faktum. Det er mye trafikk i dette området av E39, ikke minst gjelder dette tungtransport. Etter den nye godsterminalen kom på Ganddal, har tungtrafikken bl.a. med gods tilbake til Kristiansand økt kraftig langs veien. Denne veistrekningen har en del kurver, og strekker seg gjennom til dels ubeboede områder med høye fjell og daler. Det å kjøre etter mørkets frembrudd kan være ganske krevende, og det har jo også dessverre vært en del ulykker på denne strekningen.

Tallet på utforkjøring og møteulykker vil ventelig bli redusert hvis strekningen får lys. Dette er et viktig og riktig tiltak for å bedre trafikkikkerheten langs E39 i Rogaland, og jeg vil oppfordre samferdselsministeren og de rød-grønne partiene til å prioritere dette ved neste korsvei – nemlig i revidert budsjett til våren.

**Tove-Lise Torve (A) [17:57:11]:** Trygghet er et grunnleggende behov hos oss alle. I ulike sammenhenger blir både tryggheten og trygghetsfølelsen satt på prøve. Det har vel alle tanker om på en dag som denne når helikoptrene svever over hodene våre og det står politi med maskingevær på hvert gatehjørne. Noen føler trygghet – andre utrygghet.

Trygghetsfølelsen på veiene er et annet trygghetsaspekt. Flesteparten føler seg rimelig trygge når de kjører i bilen sin til og fra arbeid, fritidsaktiviteter osv. – selv om det ligger i bakhodet vårt at det finnes tullinger på veien som både kjører for fort, tar farlige forbikjøring eller kjører i ruspåvirket tilstand.

Det finnes en spesiell fare ved mange av våre veistrekinger som daglig svekker trygghetsfølelsen og livskvaliteten til folk, og det er rasfaren. Rv. 70, stamveien gjennom Oppdølsstranda i Sunndal, har i alle år vært en svært rasfarlig strekning. Strekningen er sterkt trafikkert, og daglig pendler mange hundre til jobb og skole.

I løpet av det siste året har det faktisk gått tre store steinras i Oppdølsstranda. Og det er et under at det ikke har gått liv. Mange mener vi har hatt englevakt.

Veien har vært stengt i kortere og lengre perioder, fak-

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

tisk nærmere tre måneder. Det er i dag kolonnekjøring på den femte måneden. Og når den nærmere omkjøringsmuligheten er hele 16 mil, sier det seg selv at dette er en krevende situasjon.

Som tidligere ordfører i Sunndal er jeg derfor evig taknemlig for at Regjeringen har vist et så stort ansvar og sagt at det skal komme tunnel i Oppdølsstranda så snart planarbeidet er ferdig. Det er satt av penger både til planlegging og oppstart av tunnelbygging i 2010. I tillegg er det bevilget penger til båtskyss forbi den rasfarlige strekningen fram til tunnelen er på plass.

Det gir stor trygghet for alle foreldre som har ligget nattevåkne i redsel for at skolebussen skal bli tatt av ras og havne på bunnen av Sunndalsfjorden. Nå slipper foreldrene og ungene denne belastningen.

Trygghetsfølelsen og livskvaliteten til befolkningen på Nordmøre er betydelig styrket takket være Regjeringens handlekraft. Jeg er så veldig glad for at vi har en regjering som tar rassikring på alvor.

**Svein Gjelseth (A) [18:00:06]:** Eg vil bruke mine tre minutt til å prate om kysten og moglegheitene. Ein av dei beste dagane eg har hatt i samferdslesamheng, var då dåverande fiskeriminister Helga Pedersen var i Ålesund og presenterte Nasjonal transportplan 2010–2019. Fiskeriministeren fortalde då om den historiske satsinga på kysten med ei auke i løyvingane innanfor dette feltet på nærare 80 pst. i høve til førre NTP.

Spesielt godt likte eg å høyre om stamleia frå Kirkenes til svenskegrensa, om dei ti sentralhamnene som skal utvidast til 31 stamnetthammer, vidare om vegnettet langs kysten som skal knytast opp mot stamnetthamnene og stamleia. Dette er som musikk for ein som tenkjer miljø, og som har sett moglegheitene som ligg i den vedlikehaldsfrie rv. 1 – nemleg leia langs kysten vår. Dersom vi meiner noko med det gode pratet om gods frå veg til sjø, må vi no vise det i praktisk handling og følgje opp NTP på dette området.

Vi veit at det går ca. 1 000 tunge køyretøy gjennom Gudbrandsdalen kvar einaste dag. Storparten av desse tunge køyretøya er vogntog med containarar som skal innom Oslo, Alnabru og vidare ned til kontinentet. Når vi så veit at eit moderne containarskip kan ta opp til 200 containarar, ser vi fort at det skal ikkje mange slike skip til før ein vil merke det betrakteleg på trafikken gjennom Gudbrandsdalen og på trafikktette vegar inn mot Oslo.

Vil vi noko med miljøatsinga vår, må vi nyttiggjere oss alle moglegheitene som finst. Gods frå veg til sjø er ei av desse moglegheitene – ei moglegheit som vil gje store utslag i høve til utslepp og i høve til trafikksikkerheit.

Tenk berre kor mykje kjekkare det ville vore ute på vegane våre om størsteparten av vogntoga var borte. I denne samanhengen er det fyrst og fremst tiltak som er grunngevrne med sikkerheit i høve til ulukkesutsette område, som er nemnde i NTP. I den samanhengen er eg veldig glad for at Stad skipstunnel er med i Nasjonal transportplan. Stadhavet er eit av dei farlegaste havstykkane i heile Europa, og tunnelen vil fjerne ei av dei verste barrierane vi har langs kysten.

Auka sikkerheit, større føreseielegheit og redusert ventetid er viktig både for brønnbåtar, containerskip, frakteskip, fiskebåtar, turistskip og ikkje minst for hurtigruta, som passerer to gonger i døgnet. I den samanhengen vil eg sitere hurtigrutekaptein Arne Gran Erntsen:

«Stad Skipstunnel vil, slik jeg ser det, sette turistmagneter som Lysefjorden, Hardangerfjorden, Sognefjorden, Geirangerfjorden, Lofoten med Trollfjorden og selveste Nordkapplatået i skyggen.»

Betere marknadsføring kan ein neppe få for eit nytt reiselivskonsept.

**Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [18:03:37]:** Som resten av Stortinget er klar over, har vi nettopp vært gjennom et stortingsvalg og en valgkamp hvor det kom mange løfter. Ikke minst også i mitt fylke, Akershus, kom det en rekke løfter om utbedring av sentrale veistrekninger.

En av disse strekningene, som også har vært en del av mange valgkamper tidligere, er rv. 22, den såkalte Fetveien. I valgkampen var det et større folkemøte på Østersund ungdomsskole i Fetsund hvor samtlige partier – bortsett fra SV, tror jeg – lovte at man nå skal jobbe for å få på plass igjen Glomma-kryssning. Så er det etter et valg på tide å begynne å evaluere hva partiene gjør med de lovnader man kom med i valgkampen.

Fremskrittspartiet har lenge sagt at vi ønsker å jobbe for å utrede en trasé når det gjelder Glomma-kryssning. Det er relativt små midler som skal til for å kunne få en slik mulighetsanalyse på plass. Derfor har vi fulgt opp vårt løfte og lagt inn en merknad i denne budsjettinnstillingen, der vi ber om at man får fram hvilke alternativer som er mulige når det gjelder å få en tilfredsstillende Glomma-kryssning.

Jeg har også registrert at da lederen for denne komiteen som har ansvaret for debatten i kveld, Knut Arild Hareide, ble valgt til Stortinget fra Akershus, gikk han tydelig ut og sa til Romerikes Blad den 1. oktober 2009 at han skal «jobbe for Fetveien». Det står videre:

«Jeg skal kikke regjeringen i kortene og passe på framdriften for ny riksvei 22, lover den nybakte komitélederen i det som tidligere gikk under navnet samferdselskomiteen.»

Når man ikke følger opp de valgløftene man kommer med, er det klart at man står igjen med liten troverdighet i lokalbefolkningen, som år etter år har kjempet for å få inn noe om sin strekning i statlige dokumenter. Nå er tiden kommet for å begynne å levere fordi vi nå er i begynnelsen av denne fireårsperioden. Skal vi få gjort noe med Glomma-kryssning, og få på plass det i løpet av denne perioden og inn i den neste nasjonale transportplanen, må partiene begynne nå. Man er nødt til å gå inn på gode merknader som partiene kommer med i budsjettinnstillingen.

**Irene Johansen (A) [18:06:55]:** I juni vedtok Stortinget en ambisiøs Nasjonal transportplan for de neste ti årene, som nå følges opp i budsjettet for 2010. Med dette kommer vi et godt stykke videre med å oppfylle de transportpolitiske målsettingene – å starte opp og gjennomføre mange små og store prosjekter innenfor vei, jernbane,

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1081 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

havner og farleder. I mitt hjemfylke Østfold har de nå fått en ny merkedag, nemlig 13. mars, da de endelig oppnådde å få videre utbygging av dobbeltsporet jernbane gjennom Moss inn i første del av NTP-perioden.

Hovedplanen er vedtatt og detaljplanleggingen er i gang, i første omgang finansiert med 25 mill. kr i forskuttering fra Østfold fylkeskommune og Moss kommune. Vi ser fram til at dette prosjektet følges opp i kommende budsjetter, og at vi også kommer videre med planleggingen av dobbeltsporet helt til svenskegrensen.

Klimautfordringene har hatt hovedfokus i forrige stortingsperiode, og vil ha det også i denne. Transportsektoren er en betydelig utslippskilde av klimagasser og annet utslipp. Å bidra til en bærekraftig, effektiv og sikker transport er derfor grunnleggende mål for transportpolitikken.

Økt satsing på jernbane som svar på klima- og transportutfordringene, og som en viktig premisse for samfunnsutviklingen, er en av strategiene i Nasjonal transportplan som nå følges opp i budsjettet. Det er et riktig og viktig grep. Etter flere års nedprioritering av vedlikehold av jernbanenettet, er det et stort behov for økt innsats på dette området. Med de problemene som er og har vært på jernbanen spesielt på Østlandet, har dette hatt førsteprioritet de siste årene og vil også ha det nå framover. Men det tar tid før vi vil merke resultatene, sier Jernbaneverket. Folk må kunne stole på at toget kommer og går når det skal. Det gjør det ikke i dag, og folk velger andre løsninger. For å sikre jernbanens konkurransekraft også framover er det viktig at det blir bedret driftsstabilitet fra 2010.

Over hele Europa satses det offensivt på utbygging av jernbanenettet og høyhastighetsløsninger. Gjennom dette flyttes transport av gods og personer fra fly og vei til bane og bidrar til en mer effektiv, sikker og bærekraftig transport. Norge er det landet med størst andel flytrafikk innenlands sammenliknet med andre europeiske land. Grunnen er bl.a. at vi ikke har alternativ som gir tilnærmet samme reisetid som med fly. Høyhastighetsbaner kan være et slikt alternativ. Regjeringen igangsatte flere utredninger av høyhastighetsbaner i forrige periode og har hatt en bred og god prosess. Dette arbeidet har Stortinget, med unntak av Fremskrittspartiet, tverrpolitisk støttet opp om og vært pådriver for. Det er derfor gledelig at det arbeidet følges opp av komiteen i innstillingen til budsjettet, og at det skal brukes betydelige ressurser på å følge opp NTP-vedtaket om utredning av høyhastighetsbaner med bygging som siktemål, fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan. Jeg gleder meg til å følge det arbeidet videre.

Regjeringen har også fulgt opp NTP-vedtaket om prosjektfinansiering av tre prosjekter, ett på jernbane og to på vei. Det vil gi disse prosjektene en forutsigbar og sammenhengende utbygging, som er viktig for å få gjennomført større prosjekter mer effektivt, slik vi også har lovt tidligere.

**Øyvind Halleraker (H) [18:10:14]:** Flere talere fra de rød-grønne har satt Bondevik II-regjeringens politikk og helt nødvendige skattelettopolitikk overfor næringslivet opp mot det å satse på samferdsel. La meg få minne om at et av de viktigste tiltakene denne regjeringen fore-

tok seg, var å ta bort investeringsavgiften for næringslivet. Det var en stor kostnad og en stor belastning for budsjettene våre, men det var helt nødvendig. Det bidro altså til en fornyelse i næringslivet som var helt fantastisk. Jeg vil gå så langt som å si at det løftet har kanskje vært med på å finansiere de mulighetene denne regjeringen har hatt til å bruke mer penger enn noen annen regjering har hatt. Så det går altså an å ha to tanker i hodet samtidig.

Så blir det hevdet at dette er en storsatsing og et taktskifte. Ja, i kroner og øre har vi aldri hatt så store budsjetter, men bevilgningsnivået er altså ikke det samme som resultater. Jeg minner om at det kommer rapporter fra etatene selv som sier at vi ikke får flere kilometer vei, at vi har dårligere vedlikehold på veiene, senest Riksrevisjonens rapport om at det faktisk går den gale veien. Så vi kan ikke måle utelukkende i kroner og øre – vi må også måle i resultater og hva vi får igjen for pengene.

Men det som er mest alvorlig, er at man ikke er villig til å ta i bruk nye løsninger – moderne løsninger som alle andre land som vi naturlig sammenlikner oss med, tar i bruk. Denne regjeringen har altså en ideologisk sperre som vi har valgt å kalle for «privat allergi», for å sette ord på det. Jeg tror faktisk det treffer ganske bra.

Så sier representanten de Ruiten fra Sørlandet at OPS faktisk gir oss mindre vei for pengene. Mon han får så mange på Sørlandet med seg på det, etter det vi opplevde med realiseringen av OPS-prosjektet E18 Grimstad–Kristiansand. Det var jo en jubelsang fra ende til annen i tre år da vi så hva som skjedde der nede.

Jeg vil bruke det siste halvminuttet av min taletid til statsråd Berg-Hansen. Det gjelder et helt spesielt prosjekt som faktisk har falt litt mellom to stoler, nemlig Fosnavåg fiskerihavn i Møre og Romsdal. Det som har skjedd der, er at fordi komiteen løftet fram et annet prosjekt i fjor, har man valgt å prioritere dette ned. Jeg håper å få et svar på det i løpet av debatten, at så ikke skal skje, og at man holder kontakten oppe for prosjektet, for det som har skjedd, var aldri meningen fra Stortingets side.

**Bård Hoksrud (FrP) [18:13:29]:** Jeg registrerer at i debatten i dag er det mange som har nevnt ordet «klima». Jeg registrerte at den amerikanske presidenten ikke nevnte ordet «klima» en eneste gang i talen sin, men han nevnte ordet «change» flere ganger, og det er nettopp det Fremskrittspartiet ønsker. Vi ønsker «change», vi ønsker forandring. Vi ønsker en skikkelig satsing på samferdsel i dette landet i 2010 og ikke de små skrittene med 12 km motorvei og 9 km midtdeler. Det er ikke «change». Det er omtrent det samme som det er i dag.

Til representanten de Ruiten vil jeg bare si at jeg tror ikke Albania er stedet å reise til, for de ligger langt foran oss. Jeg ville kanskje reise til et land som vi kan sammenlikne oss med, og som også tenker at de faktisk vil bygge motorvei eller annen type infrastruktur.

Og til dem som er opptatt av klima, og at det er viktig med Europa, synes jeg det er greit å ta med seg at i Europa bygger de motorveier og veier som aldri før, på tross av at de også skal løse de utfordringene man står overfor når det gjelder klima. Jeg er overbevist om at teknologis-

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

ke løsninger i framtiden vil sørge for at vi løser utfordringene knyttet klima. Da må vi sørge for å ha veier som gjør at andre typer biler – nullutslippsbiler – kan komme seg fram.

Så må jeg tilbake til trafikksikkerhet og representanten Bratli. Hun kan ikke ha lest innstillingen som vi har til behandling i dag, for hvis det er noen som er konkrete og tydelige på trafikksikkerhetstiltak, så er det Fremskrittspartiet. Dessverre velger det politiske flertallet å stemme det ned. Det er synd. Det er synd at man ikke vil være med på å evaluere føreropplæringen og snarest mulig øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten. Det handler om trafikksikkerhet. Det handler om forebygging. Man vil ikke be Regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om å øke trafikksikker atferd. Det handler om holdningsskapende arbeid. Det har Fremskrittspartiet fremmet forslag om. Det støtter Fremskrittspartiet helhjertet opp om. Det samme gjelder skoletransport. Regjeringen vil ikke sørge for at alle barn har en plass å sitte på når de skal til og fra skolen. Jeg synes det er trist, og jeg synes det er tragisk at man ikke vil være med på det. Det handler om trafikksikkerhet, og det vil Fremskrittspartiet være med på. Det har Fremskrittspartiet foreslått. Dessverre ser det ut som om flertallet vil stemme imot det i dag.

I siste del av innlegget mitt må jeg tilbake til regionsreformen – eller regionskandalen, som jeg vil kalle det, for det er faktisk det det er. Statsråden var i replikkordskiftet i stad veldig opptatt av at man hadde fått til så mye. Man skulle få 2 milliarder kr som låneopptak. Man skulle få 1 milliard kr ekstra. Telemark fylkeskommune får altså i 2010 220 mill. kr til å sørge for å oppruste det veinettet man har. Det er et etterslep på 2,2 milliarder kr – altså ti ganger så mye. De ti neste årene kan man altså ikke bruke én eneste krone til å ruste opp det forfallet som kommer om ti år. Vi må ta det forfallet som allerede har vært, og så blir det altså ikke én ny meter vei eller andre oppgraderinger.

Jeg skulle gjerne ha sagt noe om nødnettet, men det får vi komme tilbake til.

**Arne Sortevik (FrP) [18:16:41]:** Jeg har et par poenger nå litt ute i debatten. Det ene gjelder reising. Det er interessant å reise, men skal vi ha utbytte av å se på veisektoren, er det faktisk nok å reise til Sverige. De har ingen oljepenger. De har heller ingen bompenger. Men de har et langt, langt bedre veinett enn det Norge har.

Fremskrittspartiet kaller lyntoget for et luftslott. Det er vi ikke alene om:

«Lyntog med to og en halv times reisetid mellom Oslo og Trondheim er et luftslott.»

Det er det altså fylkesordfører Tore Sandvik i Sør-Trøndelag – jeg tror han representerer Arbeiderpartiet – som ganske klart gir uttrykk for.

Så til representanten Gullvåg, om flyplasser. Representanten Gullvåg og Arbeiderpartiet er bekymret for flyplassene og flyplassøkonomien. Men samtidig er det jo slik at Arbeiderpartiet og representanten Gullvåg helst vil at folk flest flyr minst mulig. I tillegg vil de bygge et ekstra raskt tog for å ta unna flytrafikken, slik at bekymrin-

gen for flyplassøkonomien i beste fall er en forskrevelse fra representanten Gullvåg og Arbeiderpartiet.

Bendiks H. Arnesen og andre snakker om partier som teller hoder og ikke kilometer. Det må være en feil beskyldning om den rettes mot Fremskrittspartiet. De som leser budsjettet, ser at vi satser på veier, ferjer og rassikring over hele landet.

Til Lillian Hansen, som snakker om at det må være en ryggmargsrefleks når Fremskrittspartiet kritiserer dette strålende budsjettet. Vi kritiserer fordi det er et enormt behov, og fordi dekningen er dårlig. Gapet mellom transportbehovet og standarden på transportnettet øker i stedet for å bli mindre.

Noe helt annet, men like fullt alvorlig og aktuelt til slutt. Det gjelder stamveien over fjellet. Oppstarten på vinterseasonen 2009–2010 har vært preget av mange stengte veier. I tillegg kommer rashendelsen ved Austmannalitunnelen på E134 den 20. november. Veien er fortsatt stengt. Som en beklagelig og merkelig hendelse stenges rv. 7 over Hardangervidda fordi brøytebilene har kommunikasjonsutstyr som ikke kommuniserer. Jeg kan jo legge til at rv. 7 over Hardangervidda varsles stengt i julehelgen.

Vi ønsker at høyfjellsforbindelsene skal holdes åpne. Vi ønsker at de skal være bedre rassikret. Og vi vil ha en vinterdrift som gir brukerne sikker transport og sikker informasjon også i dårlig vær. Vi vil ha klare mål for oppe-tid og kjøreforhold, og vi vil ha tydeligere måling av hva Statens Vegvesen faktisk leverer på vinterdrift.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [18:19:49]:** Det er jo velkjent arbeiderpartiretorikk at man i stedet for å forholde seg til dagens budsjett i stor grad forholder seg til hva som skjedde for fem–seks–syv–åtte år siden. Det er tragisk, for det er kanskje ikke den internmedisinen som vi holder på med i dag når vi diskuterer statsbudsjettet i denne sal, som til syvende og sist er viktig, det er faktisk hva som skjer, og som vil bli resultatet av statsbudsjettet der ute.

Jeg vil utfordre Regjeringen på at vi har ca. 250 drep- te i trafikken hvert år. Vi har 1 000 som er hardt skadde og lemlestede i trafikken hvert år. Tar vi dette i et 20-års- perspektiv, snakker vi om 5 000 døde, og vi snakker om 20 000 hardt skadde. Regjeringens forslag med hensyn til å bygge midtdeleere er 9 km, og så klarer man å stå på denne talerstolen og si at dette er en offensiv satsing! Dessver- re er det ikke det. Det er underlig at det kun er innenfor området helse og omsorg man skal tenke samhandling og forebygging. Her mangler Regjeringen en stor dimensjon ved å tenke på at disse tingene faktisk henger sammen og er sektorovergripende.

Til slutt vedrørende kystriksveien i Finnmark: Det er altså slik at 25 pst. av befolkningen har flyttet i løpet av 20 år. Jeg må si at hvis skredderøkonomene skal få lov til å bestemme den videre utviklingen i Finnmark rela- tert til kystriksvei, vil den komme på plass når hele be- folkningen har flyttet. Samtidig hevder arbeiderpartipoli- tikere fra Finnmark at vi må pent vente på vår tur. Vi har tålmodighet i Finnmark. Kystriksveien ble planlagt i 1939!

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1083  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

**Truls Wickholm (A) [18:22:32]:** I dag er Nobels fredspris akkurat blitt delt ut til Obama, og klimatoppmøtet pågår i København. En av tingene Obama trakk fram i nobelprisforedraget sitt, var klimautfordringene. Jeg vet ikke om grunnen til at representanten Hoksrud ikke fikk med seg dette, var at han satt langt unna høytaleren, eller at han – som sedvanlig – ikke er spesielt interessert i klimaet. Obama sa nemlig at klimaendringene vil kunne forårsake konflikt i framtiden, og at det må være vårt felles ansvar og mål å finne en løsning på denne utfordringen.

Samferdsel står for 1/3 av utslippene i samfunnet vårt. Det er utslipp som vi kan gjøre noe med. En av de største utfordringene for å kvitte oss med utslippene fra transportsektoren, er nettopp partiet Fremskrittspartiet. Det partiet er den største trusselen mot klimaarbeid på transportsektoren. Utslippene fra transport er ikke bare store, det er faktisk de som øker mest. Og det er i byene vi virkelig kan få til en skikkelig reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslippene fra transport. I byområdene er CO<sub>2</sub>-utslippene ofte 50 pst. av utslippene totalt. Oslo er ikke bare størst, men også kjernen i et enda større område, med hele 1,5 millioner innbyggere, der vi har store utslipp. Så noe av det viktigste er hva som skjer, eller ikke skjer, her i Oslo. Og her sitter Fremskrittspartiet med byråd for miljø og samferdsel, en byråd som tydeligvis tror at veiutbygging er løsningen, og som viser liten vilje til å satse på tiltak som kan begrense biltrafikken.

Belønningsordningen for kollektivtrafikk er en del av Nasjonal transportplan. Pengene derfra kan hjelpe Oslo til å nå målene om reduksjon i klimautslipp fra transportsektoren. Derfor er vi mange på Stortinget som er skuffet over at byråden ikke har gjort mer for å få belønningssmidler til Oslo. Det er skuffende at Fremskrittspartiet er mer opp-tatt av politisk spill enn av å opptre samlende for Oslo. Byråd Kallmyr klager over at Oslo ikke får nok penger fra belønningsordningen, men nekter å gå i dialog om det.

Biltrafikk prioriteres foran gående og buss. Det er en gjennomgående manglende vilje hos Fremskrittspartiet til å gi buss og trikk mer plass i bygatene, og i dag sier også byråden nei til å gi bussene mer plass på vei ut og inn av byen. Isteden kommer han med løfter om hva som kan komme til å skje – og hvor fort bussene kan komme til å gå om 20 år.

Fremskrittspartiet er en stor trussel mot klimaarbeid, både i Oslo og her i dette hus, og akkurat i dette spørsmålet er ikke Fremskrittspartiet i Oslo bare et parti med dårlige ideer og lite makt, men en farlig realitet for klimaet.

**Per Roar Bredvold (FrP) [18:25:58]:** Alle har en eller flere veier, men det er vel ingen som gjør så mye for sine som Fremskrittspartiet. Vi tør også å prioritere mellom jernbane og vei når det kreves. Derfor er jeg glad for at Fremskrittspartiet ønsker å bevilge mye penger til E6, som bl.a. går gjennom Hedmark. Ingen veistrekning har vel så mange ulykker, både med døden til følge og med alvorlig skadde. Dette er tall som vi må gjøre noe med – ikke minst raskt. De menneskelige lidelsene er store, og samfunnsregnskapet viser at det er god kost-nytte-verdi å utvide veien.

Også for næringslivet, som er avhengig av å få varene

raskt og rimelig fram, er E6 kjempeviktig. I dag er ikke varene på lager lenger, som tidligere, men nå er det lastebilen som er lageret. Når det gjelder E6, går denne også gjennom mange tettsteder og er dessuten hovedveien mellom Oslo og Trondheim. Når det gjelder disse to byene, blir også rv. 3 stadig viktigere. Den er blitt bedre etter at Fremskrittspartiet våren 2005 i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett fikk flertall for 40 mill. kr ekstra, samt at Vegvesenet også bidro med noen millioner.

For Fremskrittspartiet er samferdselspolitikk god distriktspolitikk. Skal folk leve ute i distriktene, må veiene være gode og ikke minst trygge. Derfor ønsker Fremskrittspartiet fortsatt å la rv. 3/25 være en av mange strekninger vi vil prioritere. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å bruke 84,7 mill. kr til strekningen Kolomoen–Ulsberg, derfor ønsker Fremskrittspartiet å bruke 42,4 mill. kr på Åsta bru og 4,2 mill. kr på Søndre Bjorå bru, nettopp for å skape bedre veier og bidra til en bedre distriktspolitikk og ikke minst levende bygger.

En fremskrittspartipolitiker fra Hedmark kan heller ikke unngå å nevne rv. 2. Denne må snarest bli ferdig. Strekningen Kongsvinger–Sverige må bli firefelts, slik som nettopp Fremskrittspartiet vil. Dette er av den aller største betydning for denne regionen.

Det er ledig kapasitet, både menneskelig og materielt. Vi har pengene, slik at det bare er å sette i gang.

**Ingjerd Schou (H) [18:28:32]:** Jeg tenkte jeg skulle berøre særlig to forhold, og gjøre samferdselsministeren oppmerksom på noe som er omtalt i budsjettinnstillingen fra partiene Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre. Det er strekningen E18 Retvedt–Vinterbro – i et fylke som ikke er mitt opprinnelig, Akershus. Men dette er altså den strekningen som ikke har en avklart plantrasé, og som nok kanskje kan komme til å berøre en liten utsikt fra en tidligere senterpartistatsråd. Desto viktigere er det å få avklart det som går på traséplasseringen, og komme i gang med både finansiering og utbygging. Det er en etappe som mangler avklaring på den strekningen på E18 Stockholm–Oslo.

Så til representanten Gullvåg, som får vondt av konkurranse, slik jeg hører hans innlegg. Det rare med representantens innlegg er at han liker konkurranse, men det er bare når det gjelder Sandefjord Lufthavn Torp. Med Moss Lufthavn Rygge er konkurransen noe han får vondt av, hvis denne konkurransen får fortsette, som han sier. Det vil si at jeg oppfatter at representanten Gullvåg er imot Moss Lufthavn Rygge, og at det blir de borgerlige partiene fra østfoldbenken som har ansvaret for å sørge for at denne saken hele tiden holdes varm.

Da tror jeg det er viktig at man ikke glemmer historien når det gjelder Moss Lufthavn Rygge, fordi Bondevik II-regjeringen ga konsesjon, men satte altså ikke noe tak. Lufthavnen skulle rapportere om både flyplassbevegelser og passasjerantall, men taket kom fra Stoltenberg II-regjeringen, i form av 15 000 flybevegelser – som det ble ganske mye bevegelse omkring, mildt sagt. Det nærmet seg valgkamp, og regjeringen Stoltenberg hevet det taket man innførte i forrige periode, til 21 000 flybevegelser.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Representanten Gullvåg sier at Moss Lufthavn Rygge og Sandefjord Lufthavn Torp ikke må ha de samme konkurransemessige vilkårene, i hvert fall vil da Moss Lufthavn Rygge, som representanten sier, konkurrere med Gardermoen. Jeg tror det er feil. Man konkurrerer med Gardermoen, ja, men i tillegg konkurrerer man med den tredje rullebanen som noen drømmer om på Gardermoen. Det er muligens der representanten Gullvåg ønsker at den nye satsingen skal komme.

Høyre, og også Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, er opptatt av at lufthavner skal ha like vilkår og ha de samme konkurransemessige forhold som resten av landet. Vi må ikke glemme at utgangspunktet for plasseringen av Moss Lufthavn Rygge, og konsesjonen, var at man i det fylket hadde desidert lengst vei til alt av lufthavner i hele landet.

**Aksel Hagen (SV) [18:31:38]:** Jeg skal snakke om kollektivtransport i distriktene, om noen regimer som må samordnes og noen nøtter og lovverk som må knekkes. Jeg snakker mye med utgangspunkt i erfaring fra Oppland som fylkespolitiker.

Et Distrikts-Norge som ensidig satser på privatbil, har ingen framtid, dels fordi mange av oss verken har tilgang til privatbil eller kjører privatbil, og dels fordi stadig flere av oss ikke ønsker å ha et dagligliv der en er avhengig av privatbil. Derfor er det bra at statsbudsjettet har i seg en satsing på kollektivtransport i distriktene og en samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten. Men SV mener at det trengs mer ikke minst av organisatorisk og kanskje også juridisk opprydding.

Tiden er overmoden med hensyn til å samordne offentlig betalte transportert som skoleskyss, TT-kjøring, syke- og pasienttransport, service- og bestillingsruter – gjerne også Posten, for den saks skyld. Mange har prøvd å gjøre noe med dette, men fortsatt opererer de fleste kommuner, fylkeskommuner, Nav og sykehusforetak i sine separate verdener som kjøpere av transporttjenester. Tilsvarende er det ikke et «sømløst» forhold akkurat, verken organisatorisk eller juridisk, mellom de ulike transportformene båt–buss–turvogn–drosje.

SV mener at her må noe gjøres i en situasjon der alle er tapere. Jeg velger å tro at det blir både billigere og bedre om alt offentlig samordnet seg fram til en felles transportbehovspakke. Jeg velger også å tro at transportbransjen, dvs. buss, turvogn og drosje, er tjent med at det offentlige står fram som én enhet. Det er forvirrende å måtte forholde seg til tre–fem ulike offentlige aktører, gjerne hver med sine særegenheter med hensyn til både kvalitet og kostnadsoppfatninger, og alle med useriøst korte anbudsperioder.

Jeg er også overbevist om at brukeren er tjent med at kollektivtransporten får en slags én dør-løsning. Hvorfor skal skoleeleven, pasienten, TT-brukeren og innbyggeren i ett og samme lokalsamfunn måtte forholde seg til ulike tilbydere?

Og kanskje viktigst og mest prekært for mange distriktskommuner i dag: I dagens system er det ingen som har ansvaret for helheten. Når det offentlige har fått sitt på

plass, står det gjerne igjen en liten restpott, dvs. den lokale, private etterspørselen etter transport. Hvis det lokale drosjeselskapet ikke har lyktes i å få tak i noe av den offentlige kjøringen, kan dette selskapet neppe overleve på denne marginalen, som gjerne er nede i bare 5–10 pst. av den totale kjøringen. I dag er det ingen som er pålagt å ta ansvar for at dette tilbudet blir opprettholdt, og det er alvorlig.

Vi vet at problemet er registrert hos departement og statsråder. Jeg skjønner vegringen med hensyn til å ta tak i et så innfløkt område. Men det blir ingen offensiv kollektivsatsing i distriktene før denne oppryddingen er gjort.

**Anne Tingelstad Wøien (Sp) [18:35:00]:** Dette er et godt samferdselsbudsjett. Etter å ha lyttet til debatten i dag kan en få inntrykk av noe helt annet. Faktum er at Regjeringa startet en snuoperasjon i transportpolitikken da den tok over i 2005. Perioden sett under ett viser at Regjeringa har oppfylt det som lå til grunn i NTP – ja, ikke bare oppfylt, men overopplylt den. Det har ikke skjedd før, og vi fortsetter med å satse på samferdsel.

Surmulinga fra opposisjonen forundrer meg. Det er jo ikke måte på. Og det posisjonen blir møtt med når en spør hvorfor opposisjonen ikke gjorde mer selv da den satt i posisjon, er svaret: Dere har så mye mer penger enn vi hadde. Ja, det er mer penger å bruke – på alt, også på økte utgifter. Jeg synes det er stusslig å høre på.

I over 20 år har jeg hørt ordfører Knut Hålien fra Vang i Valdres stå på årsmøter i Oppland Senterparti og prate om E16. Det var derfor nesten så en følte seg som julenissen den dagen i februar en kunne fortelle Knut at E16 nå kommer i gang. Ikke bare det, men Filefjell var også satt som egen post på budsjettet og er dermed et av tre prosjekter som prosjektfinansieres. E16 er en stor seier, som kun blir realisert fordi vi har en rød-grønn regjering og en sterk statsråd.

Ikke bare er Filefjell inne på egen post, men det er også avsatt midler til oppstart på E16 Fønhus–Bagn–Bjergo lenger sør samt rassikring.

E16 er for meg blitt et symbol på hva slags samferdselspolitikk Regjeringa fører. Vi skal ha sikre transportårer over hele landet. Vi skal knytte landet sammen. Dette prinsippet ligger også til grunn i den nye nasjonale transportplanen. Derfor er E16 ikke en sak kun for Valdres, men en sak som sørger for en vintersikker vei mellom Oslo og Bergen, ikke minst for næringstransporten. Det er på tide, flere tiår etter at det ble bestemt i denne sal at E16 skulle være stamveien mellom Oslo og Bergen.

Så vet vi at Rom ikke ble bygd på én dag. Flere tiårs unnlatesessynder koster penger og tar tid, enten det gjelder vei eller bane. Togtunnelen under Oslo er et svært godt eksempel på hva som skjer dersom en ikke passer på å vedlikeholde. Dovrebanen er et litt mindre kjent eksempel, men der er det altså sånn at skinnene sklir ut i svingene, slik at en må kjøre med mye lavere hastighet enn en skal. Det er ikke med på å knytte Norge sammen på en god måte. Det er tiltak på gang i Oslotunnelen, og det er bevilget penger til Dovrebanen.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1085  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Budsjettet er godt, og budsjettet har en god innretning. Jeg synes vi skal glede oss over det. Og så skal vi ha fokus på at vi fremdeles har store oppgaver foran oss.

**Gunvor Eldegard (A) [18:38:01]:** Eg har tenkt å snakka litt om jernbane, igjen, og spesielt om nytt dobbeltspor Oslo–Ski. Dette har vore ei utruleg viktig sak i Follo i mangfaldige år. Det er faktisk så viktig at alle kommunane og fylkeskommunane har hatt det som topp prioritet. Eg må seia at den dagen Regjeringa, ved Jens, Kristin og Liv Signe, var på toget til Ski og sa at no skal det byggjast, det var ein historisk og gledeleg dag for Follo, men òg for Oslo og faktisk for heile landet. Og i juni, då Stortinget handsama Nasjonal transportplan, vart det vedteke, som det største prosjektet i Nasjonal transportplan med prosjektfinansiering.

At det er brei semje om dobbeltsporet er klart. Det er mange rapportar om dette, og ekspertar som uttalar seg. Er det nokon stad det verkeleg er lønsamt med dobbeltspor, er det i Follo, seier ein rapport. Ein annan rapport seier at vi får ikkje kopla oss til Europa utan dobbeltsporet mellom Oslo og Ski. Det er også vegen frå Europa og til resten av landet, spesielt om vi skal få køyring av gods på sporet.

Me veit òg at effektiv og miljøvenleg kollektivtrafikk skjer der det er størst befolkning, og der mange menneske reiser på same tid. Nesten ein fjerdedel av befolkninga i landet er samla i Oslo og Akershus.

Me veit at kapasiteten på jernbanenettet i aust er sprengd. Store mengder av person- og godstransport som kunne gått med bane, må gå på veg. Nytt dobbeltspor vil bidra til langsiktig klimaberedskap, og det er eit første steg mot moderne togsamband til kontinentet.

Det er òg stor politisk semje no om at dobbeltsporet skal byggjast. Eg må seia at eg er veldig glad for det, men eg må likevel minna Stortinget om at under Bondevik II-regjeringa vart det ikkje lyfta ein finger for dobbeltspor Oslo–Ski. Eg var ordførar i Ski i den perioden. Me var og lobba, me var i Samferdselsdepartementet, me bad om nokre få millionar, så det i alle fall gjekk an å starta planlegginga, men det var ikkje snakk om. Venstre talar jo veldig varmt om dobbeltspor Oslo–Ski, og eg vil minna dei om at dei faktisk hadde samferdselsministeren i den perioden. Det var slik at det måtte ei raud-grøn regjering til. Etter det seier opposisjonen at dei er samde, men dei prøver å klaga litt og sutra – berre ein får OPS, vil det gjera det mykje betre. Eg seier det slik: Trass i alt, når dei ikkje greidde å utretta noko på eiga hand, er eg glad for at dei er komne på bana no, og at dei er samde no. Men som sagt: Det måtte ei raud-grøn regjering til.

**Gunnar Gundersen (H) [18:41:00]:** Samferdsel og kommunikasjon er helt sentralt i det å utvikle hele landet, men også i det å utvikle forbindelsen til våre naboer. Jeg noterer meg at før vår nygamle finansminister har signalisert tøffere budsjetttrammer framover, ligger denne regjeringen lagt bak egne mål i NTP. Mitt råd er derfor: Bruk OPS og konkurranseutsetting for å få mer samferdsel ut av hver krone.

Forventningene er store. For mitt fylke kan jeg bare nevne prosjekter som dobbeltspor til Hamar, rask utbygging av firefelts motorvei for E6, kontinuerlig utbygging av en smal firefelts rv. 2 til Kongsvinger, og det er flere, som i og for seg også representanten Bredvold var inne på. Samferdsel er helt sentralt for å utvikle fylket. Den strukturen vi har på samferdselen i dag, tåler ikke vekst.

Jeg registrerer at prosjektfinansiering aldri ble mer enn det statsministeren tidligere har sagt, at vi finansierer prosjektene, men det er faktisk altfor få av dem.

Grunnen til at jeg ville ta ordet i dag, er at jeg er ganske bekymret over at Norge ikke plasserer seg inn på de sentrale internasjonale utviklingsårene når det gjelder høyhastighetsbaner og samferdsel. Høyhastighet mellom de store norske byene nevnte Kjærnli i et tidligere innlegg i dag. Men det kunne kanskje være en fordel også å komme ut av landet. Nordisk triangel – forbindelsen Oslo–Stockholm–København – burde i så måte være helt sentral for Norge. Vårt utenforskap i forhold til EU er i den sammenheng nokså krevende. Hvis ikke vi er opptatt av å knytte oss til resten av Europa, tror jeg neppe Europa er så veldig opptatt av det. Jeg har vært på et par konferanser i den sammenheng og sett hvordan Europa-kartet i øst-vest-retning, krymper. I nord-sør skjer det nesten ingen ting når man snakker om reisedistanser. Det ville komme til å gi betydelige vekstimpulser til hele det sørøstlige Norge hvis vi fikk en helt annen forbindelse mot Stockholm. Så jeg leser om togforbindelse til Tromsø, mens en rød-grønn bastion som Sør-Hedmark ikke engang klarer å sette en nordisk triangel på kartet og slutte seg til Høyres merknad. Det synes jeg de burde ta inn over seg som forholdsvis dårlig. En god start hadde vært å konkurranseutsette Kongsvingerbanen og deretter få Stockholm inn på høyhastighetskartet.

Dagens æresgjest, Obama, som det er mange som står og ser på ute, måles opp mot store forventninger. Det samme gjelder denne regjeringen når det gjelder samferdsel. Jeg tror faktisk at Obama har større mulighet til å innfri.

**Knut Arild Hareide (KrF) [18:44:00]:** Det har vore ein god og engasjert debatt, sjølv om det kanskje ikkje er den debatten som vil gå over i historia som spesiell. Men ordet «historisk» er brukt mange gonger i dag frå regjeringspartia si side. Då har eg lyst til å minne om det handlingsrommet som denne regjeringa har hatt – over 220 nye milliardar på bordet. Likevel ser vi at avstanden mellom det som blir løyvd og det det er behov for på samferdselssektoren, er veldig stort.

Men eg har lyst til å kommentere noko av det representantane har sagt. Representanten Kielland Asmyhr påstod at eg har brukt ordet «valgflask» i ei utsegn eg skulle ha kome med i begynninga av oktober 2009. Det er ein stund til valet frå oktober 2009. Da har eg i alle fall fire år å levere det på. Eg kom med ei slik utsegn fordi eg er oppteken av at vegen i Fetsund må bli betre. Men eg har ikkje tenkt å ta lærdom av Framstegspartiet på dette området – det partiet som har vist avmakt når det gjeld vegar, og som stemmer imot vegar berre ordet «bompengar» er

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

med. Det gjør at me ikkje i realiteten får vegar fram, fordi dei har ein allergi mot eit verkemiddel som har vore med på å gi veldig mange vegar.

Når det gjeld vegen i Fetsund, er det viktig at kommunane grip fatt i det arbeidet. For det er ikkje i dag ei god planløsning på plass for Glomma-krysning. Det må jo vere jobb nr. 1. Eg kan love representanten Kielland Asmyhr at det kjem eg til å jobbe for. Eg meiner òg at det er naturleg. Første del av vegen i Fetsund er jo ein del av Oslopakke 3. Det bør òg den delen som representanten Kielland Asmyhr tek opp i sitt innlegg, bli.

Så seier representanten Strøm at leiaren av transportkomiteen kjem med ein klagesong. Eg har prøvd å vere nyansert, men på nokre område er eg oppteken av at me må få til ei betre ordning. Eg har nemnt TT-ordninga, og eg har nemnt universell utforming. Og eg er fornøgd med dei orda som statsråden har brukt her. Statsråden har sagt at på desse områda har det vore veldig mange festtaler, utan at det har kome handling. Eg er derfor fornøgd med dei signala som statsråden har gitt i denne debatten, på desse områda som eg har nemnt spesielt, der eg meiner det må kome forbetringar.

Så vil eg til slutt berre kommentere representanten Sønsterud sitt innlegg, som nettopp tek opp dette med dei frivillige og bruken av netta. Her er eg einig med ho. Eg synest tenkinga som representanten Sønsterud tek opp, er viktig. Mitt poeng er at Kristeleg Folkeparti er utolmodige etter at det skal skje så fort som mogleg.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:47:18]:** Det har vært interessant å sitte og lytte til alle innleggene i dag. Det har vært mange gode innlegg, men også veldig mange «sure» innlegg – når opposisjonen har blitt minnet om hva de faktisk har vært med på å gjøre selv.

Den rød-grønne regjeringen har fire år bak seg, vil jeg minne om, og vi vet hva vi har fått til. Vi viser det. Vi har overoppfylt Nasjonal transportplan, og det er et historisk gode at man har klart det. Det satses på investeringer, det satses på vedlikehold, det satses på utbygging av bruer og tunneller, utretting av kurvatur, og det satses på nye strekninger, som f.eks. E6 gjennom mitt eget fylke – og gjennom Nord-Norge. Det satses tungt på jernbane. Jernbaneverket sa rett ut, da vi besøkte dem, at midlene de fikk, var det de ba om. De hadde ikke mulighet til å ta unna mer.

Jeg mener det er rett at det utredes høyhastighetsbane, men jeg er også kjempetilfreds med at man skal satse mer på de lange godsbanene, som f.eks. Nordlandsbanen. Det er kjempeviktig for å få mer gods over på bane. Tromsbanen skal utredes, og vi skal fortsatt jobbe for å få etablert New Corridor. Jeg husker godt hva som kom til Nordland da Bondevik II regjerte – det var ikke store greiene. Jeg vet hva som har kommet de fire årene som har gått, og jeg vet hva som ligger i Nasjonal transportplan.

Jeg må en liten visitt innom trafiksikkerhet. Representanten Hoksrud ville ikke svare på hva man egentlig mente om: Skulle det være full fart? Skal man ikke ha politi? Eller hvordan stiller man seg til det med rus i trafikken? Det er de tre elementene som kanskje er det viktigste for å sikre at ikke flere liv går tapt. Og midtledere er viktig,

det er vi enige om, men samtidig hadde Fremskrittspartiet sjansen – i tre år – til å sørge for midtledere på norske veier, og det ble ikke mange meter med midtledere da.

Jeg kan med stor stolthet anbefale det samferdselsbudsjettet som er lagt fram av den rød-grønne regjeringen. Det ser jeg fram til at vi skal få jobbe med videre i årene som kommer.

**Presidenten:** Presidenten vil bare gjøre oppmerksom på at det skjer en del interessant også fra talerstolen. Og uten å kommentere enkelte innlegg, vil jeg si at herfra kommer det i alle fall gullkorn – president Obama vil ikke tale mer i dag.

Neste taler er Anne Marit Bjørnflaten.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [18:50:10]:** Med tanke på hvem som skal stå på balkongen rett over gaten om et par minutter, har jeg egentlig mest lyst til å starte innlegget mitt med å si: Mister President!

Bård Hoksrud avla Albania en visitt. Jeg har bare lyst til å replisere til representanten at det er altså slik at det norske samferdselsbudsjettet alene er større enn hele statsbudsjettet til Albania. Det sier kanskje noe om samferdselssatsingen i Norge.

Etter å ha hørt debatten slår det meg at opposisjonen egentlig har ganske enkle analyser på en del områder. Man peker på omorganisering og utskilling av statlig samferdselsetater, på OPS og organiseringen av enkelte veiprojekt. Men virkeligheten er ikke så enkel. Nå er Jernbaneverket i ferd med å bygge opp kapasitet og kompetanse, både for å få løst den uakseptable situasjonen vi har i dag, og for å møte prosjektene i den ambisiøse NTP-en. Skulle vi omorganisere Jernbaneverket til et statlig aksjeselskap nå, ville det innebære storstilt konkurranseutsetting pluss en omfattende omorganisering. Og jeg tror ikke at det er løsningen for Jernbaneverket i den krevende fasen de er inne i akkurat nå i forhold til omorganisering. Når det gjelder OPS, er det slik at det var Stoltenberg I-regjeringen som startet det første OPS-prosjektet. Dette har i ettertid vært evaluert, og det viser seg at det ikke er mulig å dokumentere at OPS har en besparende effekt.

Representanten Halleraker var inne på at våre naboland benytter seg av privat finansiering. Men våre naboland er jo ikke i den situasjonen som Norge er i, nemlig å ha penger på bok. Staten har penger nok. Får vi en OPS-løsning, skal altså private låne penger til staten, og skattebetalerne må betale rente og fortjeneste til private utbyggere. Prisen blir med andre ord større for staten, og vi legger kostnadene over på skattebetalerne, pluss at det binder opp samferdselsbudsjettet og prioriteringer mange år framover i tid. Derfor er vi veldig kritiske til den løsningen. Men som mange av oss har presisert tidligere i dag: Vi er ikke kritiske til å se på ulike måter å gjøre det på i forhold til prosjektorganisering.

Jeg synes det er påfallende at når Regjeringen nå gjennomfører store reformer og gjennomfører store prosjekter mer helhetlig, så slaktes det egentlig av opposisjonen. Jeg mener at opposisjonen hadde tjent mer på å vise ydmykhet. Stoltenberg II-regjeringen var den første regjeringen



10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1087  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

som oppfylte NTP-en. Vi fikk fornyet tillit fra velgerne, og vi har lagt fram en ny NTP som er meget ambisiøs, og som vi har helt klare målsettinger og forpliktelser om å levere i forhold til, og det har velgerne vist at de har tillit til at vi skal gjøre.

**Susanne Bratli (A) [18:53:12]:** Man må vel komme med noen store gullkorn nå hvis man skal klare å fange oppmerksomheten her i salen, men jeg minner om at talerstolen er her og ikke utenfor vinduene.

Jeg har lyst til å si noe om sammenhengen mellom retorikk og politikk, sammenhengen mellom liv og lære. Fremskrittspartiet snakker mye om trafikksikkerhet, men når det gjelder praktisk politikk, så gjenstår de kun med satsing på motorveier. Jeg gjentar gjerne det jeg sa tidligere i dag: Det er et stort spekter av tiltak og mange etater som må virke sammen for at vi skal få ned ulykkestallene ytterligere. Det handler om informasjon og opplæring, det handler om kontroll og overvåking, og det handler om tiltak på veien. Vi vil aldri kunne bygge oss ut av ulykkene. De skjer over hele landet, og ikke bare der Fremskrittspartiet vil bygge motorvei.

Hvis Fremskrittspartiet hadde fulgt med i timen, ville de fått med seg at når de nå foreslår å evaluere føreropplæringen, så sier vi velkommen etter. Statens vegvesen er allerede i gang med å evaluere føreropplæringen. Hvis Fremskrittspartiet hadde fulgt med i timen, ville de fått med seg at i den nylig fremlagte planen om tiltak mot ungdomsulykker er det en ekstra satsing på – og en samordning av – kampanjer rettet mot ungdom som ett av de viktige tiltakene. Og når høy fart er en medvirkende årsak til halvparten av alle dødsulykkene, så henger det ikke på greip at Fremskrittspartiet vil øke fartsgrensene – de foreslår å utrede høyere fart for mopeder – og de vil avvikle strekningsvis ATK, og de vil nedlegge Utrykningspolitiet. Dette henger ikke sammen, det er ikke sammenheng mellom retorikk og politikk, det er ikke sammenheng mellom liv og lære.

**Presidenten:** Arne Sortevik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Arne Sortevik (FrP) [18:54:58]:** Det som henger sammen, er at Fremskrittspartiet har finansiering til en mye hurtigere veitbygging utenfor rammene av et tolv måneders utgiftsbudsjett.

Det jeg tar ordet for nå, gjelder sak nr. 5 – der jeg er saksordfører – om endringer på Fiskeri- og kystdepartementets budsjett for 2009. Der er det et romertallsforslag fra et flertall:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en ekstern evaluering av Kystverkets operasjon i forbindelse med havariet til MV «Full City» utenfor Langesund i Telemark.»

Jeg ser at ministeren skal ha ordet etter meg, og jeg vil oppfordre henne til å komme med en kommentar til det. Dette ble gjort av den forrige fiskeri- og kystminister etter hendelsen med «Server». Etter litt påtrykk gjennom

Stortinget gjennomførte man både en egen evaluering, i Kystverkets regi, og en ekstern evaluering. Det bør vi også gjøre i dette tilfellet med «Full City». Jeg vil gjerne at statsråden kommenterer forslaget og eventuelt begrunner hvorfor man ikke ønsker en ekstern evaluering knyttet til at «Full City» havarete og sto på grunn.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [18:56:23]:** Først til spørsmålet fra representanten Halleraker vedrørende Fosnavåg havn. I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan i denne sal drøftet Stortinget prioriteringslisten Maritim infrastruktur og fiskerihavner. I Innst. S. nr. 300 for 2008–2009 fikk Fiskeri- og kystdepartementet i oppdrag å sørge for at tiltaket i Vannvåg havn ble lagt inn i første del av planperioden. Ettersom Fosnavåg var det prosjektet som hadde kommet kortest i planleggingsprosessen, så valgte vi å flytte det til andre del av planperioden. Det er jo sånn at når noe skal prioriteres opp, så må noe annet prioriteres ned, men det skal ikke prioriteres bort. Så Kystverket har nå startet arbeidet med prosjektering og tiltak i Fosnavåg, og legger opp til at tiltaket er ferdig planlagt i 2013.

Så til «Full City» og de spørsmålene som er reist om en ekstern evaluering av aksjonen. Der vil jeg vise til det som er sagt, at Kystverket er godt i gang med å gjennomføre en omfattende intern evaluering. Kystverket har engasjert et eksternt konsulentfirma for å bistå med å innhente informasjon og sammenstille den til en evalueringsrapport. Evalueringen som Kystverket gjennomfører, legger opp til å gi en systematisk gjennomgang og vurdering av hele aksjonen, slik at mulige forbedringstiltak og behov for tiltak blir synliggjort. Jeg ser derfor foreløpig ikke behov for at departementet igangsetter en ekstern evaluering av aksjonen. Man vil avvete Kystverkets evaluering, som etter planen skal legges fram tidlig i 2010.

**Geir Pollestad (Sp) [18:58:15]:** Regjeringen har levert på samferdsel. Dette er et godt samferdselsbudsjett. Jeg har kjørt bil i sommer, jeg har kjørt bil med vinduene nede, for jeg har nytt den gode lukten av nylagt asfalt. Det er det sikreste tegnet på en regjering som satser på samferdsel. Og satsingen, som har gått over lang tid, gjør at vi faktisk har trygge veier i Norge. Ulykkestallene er for høye, men sett i forhold til mange andre land, med mye bedre veier enn våre, så har vi lave ulykkestall i Norge.

Nasjonal transportplan varsler en ny tid for samferdsel, og det er to ting som denne regjeringen gjør, som jeg mener er viktig. For det første viser den vilje til å bevilge penger. Når en hører de store ordene som Fremskrittspartiet bruker, er det underlig at de øker overføringene til riksveginvesteringer med mindre enn 1 milliard kr. Og så framholder de rentekompensasjon som den eneste løsningen. I denne debatten har det vært brukt et eksempel om at alle som bygger hus, tar opp lån, og betaler over tid – at det er mest fornuftig. Ja, det er riktig, men folk flest har ikke 2 000 milliarder kr i banken, og hadde folk hatt så mange penger i banken, ville de betalt huset kontant. Det bør vi også gjøre med veiene.

Regjeringspartiene har vilje til å gjøre noe som er upo-

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

pulært, nemlig å gå inn for bompengeprojekter. Fremskrittspartiet trikser vekk bompengene i nysalderingen i 2009. Riktignok kan denne debatten bli lang, men jeg er sikker på at òg et vedtak i forbindelse med statsbudsjettet ville være mulig å iverksette fra 1. januar.

(Applaus på plenen utenfor Stortinget i forbindelse med Barack Obamas besøk)

Jeg hører applausen for innlegget mitt, det setter jeg pris på!

Den siste utfordringen går på forvaltningsreformen. Vi har gitt fylker mer makt, mer penger. Nå handler det om en vilje hos fylkene til å prioritere samferdsel. I Rogaland styrer Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. De har fått 130 mill. kr årlig i rentekompensasjonsmidler. Men har de valgt å bruke de midlene til å øke investeringene på veinettet? Nei, det har de faktisk ikke. Det viser noe om at når en har muligheten – hva er det da en gjør?

Jeg har også hørt i denne salen at en av representantene var særlig ivrig etter å snakke om landeveisrøveri og å flå bilistene. I sitt eget budsjett går Fremskrittspartiet inn for å senke dieselpriisen og bensinprisen med 50 øre. Er det 11,50 kr og 11 kr som er forskjellen på å flå og ikke flå bilistene?

**Presidenten:** Presidenten har sans for å ta applausen til inntekt for taleren. Man kan vel si det slik at det er ikke hver dag det er applaus på plenen utenfor Stortinget – så det gjør man helt rett i.

**Steinar Gullvåg (A) [19:01:34]:** President, jeg tror dette blir mellom oss og noen få til. For øyeblikket tror jeg det er svært vanskelig å få oppmerksomhet om noe annet enn det som skjer på plenen utenfor Stortinget.

Men når jeg tar ordet, er det fordi Fremskrittspartiet stadig driver med en dobbeltkommunikasjon hver gang de blir konfrontert med konsekvensene av sin egen politikk. Representanten Sortevik har eksempelvis ingen bekymringer for flyplassøkonomien, til tross for at Regjeringen gjennom budsjettet for 2010 har vært nødt til å treffe ekstraordinære tiltak for å styrke økonomien i Avinor-systemet, nettopp fordi konkurranseforholdene i norsk luftfart er blitt slik at Avinor-systemet utkonkurreres, bl.a. av den sterke veksten på Rygge.

Nå er jeg ikke spesielt overrasket over at Fremskrittspartiet har vanskeligheter med å erkjenne konsekvensene av egen politikk, det skjer på stadig flere områder. Men jeg synes ærlig talt at Fremskrittspartiet bør være redelige nok til å fortelle hva regjeringspartiene gjør når det gjelder høyhastighetstog, i forhold til de påstandene de stadig kommer med. Realiteten er at regjeringspartiene har sagt ja til en utredning om høyhastighetstog, og at regjeringspartiene ved behandlingen av neste transportplan skal ta stilling til de utredningene og resultatene av de utredningene som da kommer. For mitt vedkommende utelukker jeg ikke at det i framtida kan bli aktuelt med høyhastighetstog, spesielt da på én strekning, nemlig på strekningen Oslo–Göteborg, som åpenbart har et potensial for slik trafikk. Men det er i så fall prioritert nummer to, fordi nå gjelder det å bygge ut intercitytriangelet. Det vil bli nokså

krevende i løpet av de neste 10–20 årene. I mellomtida er det en annen ting som er svært viktig, og det er at nye jernbanestrekninger nå dimensjoneres slik at de er i stand til å tåle tog med hastigheter opp mot 250 km/t.

**Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [19:04:33]:** Jeg synes det er veldig positivt at representanten Hareide i sitt innlegg sier at han vil jobbe for rv. 22, den såkalte Fetveien. Når man gang på gang går ut i media og sier at man skal gjøre noe for den strekningen, må man ikke være overrasket over at folk etterlyser handling. Da blir det litt snodig når Fremskrittspartiet er det eneste partiet i dette stortinget som nevner denne strekningen i dette budsjettokumentet. Det viser bare det som mange har visst lenge, at i samferdselspolitikken i Akershus er det bare ett parti som har troverdighet, og det er Fremskrittspartiet.

Jeg har ikke beskyldt Hareide for å komme med valgflesk i oktober 2009. Hareides partifeller var på et møte før valget, hvor de lovt at man skulle komme med forslag til Glomma-kryssning. Da er det ikke unaturlig at man etterspør dette bl.a. i budsjettokumentet. Hareide sier så at kommunene må komme med en løsning på hvilken strekning som skal velges. Men dette er en mulighetsanalyse som staten må gjennomføre, fordi kommunene sitter ikke med noen penger her. Det er staten som må bevilge et lite antall millioner kroner for å få satt i gang denne analysen.

Så hevdes det at Fremskrittspartiet stemmer imot veier fordi man er imot bompenger. Da har man ikke fulgt godt med i samferdselspolitikken. Det er ikke noe parti i denne sal som har foreslått så mye penger til veier som det Fremskrittspartiet har gjort. Vi mener at finansiering av infrastruktur er statens oppgave og ikke innbyggernes oppgave, i motsetning til flertallet i denne salen, som mener at å finansiere veier i Norge er den enkelte innbyggers ansvar. Der har vi bl.a. Oslopakke 3, en pakke på over 50 milliarder kr, hvor bare en svært liten andel kommer fra statlige midler.

**Kenneth Svendsen (FrP) [19:07:29]:** De rød-grønne satser stort, de er stolte, og det er ikke måte på. Jeg har hørt flere talere som har vært her oppe og sagt at det lukter asfalt overalt. Det eneste det sier meg, er at en større andel av dette stortinget bor ved et asfaltverk. For jeg har kjørt omkring, og det luktet ikke mye asfalt omkring på veiene. Ja, de er stolte. 12 km motorvei er milevis bak de gamle østeuropeiske landene og milevis bak de fattige søreuropeiske landene, men vi er stolte. Ja, 10 km med midtdeler, også her milevis bak de østeuropeiske landene og de sør-europeiske landene, men vi er så stolte. De satser, og de er stolte.

Jeg hører flere fra de rød-grønne som sier: Vi er i rute. Nei, de er ikke i rute. Jeg tror de hadde frosset ganske lenge hvis de hadde måttet vente på den bussen de skulle på. Er 1 milliard kr etter NTP-en å være i rute? Er 850 mill. kr etter NTP-en på jernbane å være i rute? Nei, det er det ikke. Og det som er tragisk, er at det er langt etter en rute der budsjettet i utgangspunktet er altfor lite.

Bjørnflaten var innom statsbudsjettet i Albania, og viste til hvordan det norske samferdselsbudsjettet var i forhold

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- 2009 og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1089  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

til det, og hvor bra det var. Jeg lurer på om representanten Bjørnflaten ikke har fått med seg at Albania har bygd tre ganger så mye vei som Norge har gjort. Har det gått helt forbi representanten?

Her snakkes det om å prioritere, og så hører jeg den ene representanten etter den andre fra de rød-grønne fra Nordland her forteller hvor flott det har blitt i Nordland, og hvor lite vi i Fremskrittspartiet fikk gjennomslag for da vi satt i posisjon, ja, Fremskrittspartiet satt i posisjon som et støtteparti. Da fikk vi satt i gang det største prosjektet som har vært i Nordland på mange år, Lofast, vi fikk startet E6-bygging gjennom Narvik, vi fikk startet E6-bygging gjennom Fauske, og vi fikk startet E6-bygging gjennom Hemnes og Rana. Hvor mye bompenger har vi brukt der? Ikke fem flate øre.

Når det gjelder den skrytingen som foregår nå av de store satsingene, er det bompengeprojekt på Helgeland, bompengeprojekt i Salten og bompengeprojekt i Narvik. Altså: De forteller oss hvor flinke de er til å reise til Oslo og Stortinget, for så å sende regningen til dem som bor i Nordland – til innbyggerne i Nordland, og til næringslivet som skal sende varene sine ut til markedet på Østlandet, eller lenger vekk der de kommer enda dårligere ut enn de noen gang har gjort.

Så ble det sagt at Fremskrittspartiet har så dårlige ... (presidenten klubber). Der klubber presidenten, så da må jeg kanskje be om ordet en gang til.

**Presidenten:** Det er i hvert fall et forsøk verdt.

Øyvind Halleraker har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Øyvind Halleraker (H) [19:10:48]:** Merknaden min går på OPS og påstander om det fra talerstolen her. Det blir sagt at det vil man ikke gå inn for, for det betyr at skattebetalerne må betale renter. Ja, kanskje det, men det er ikke så uvanlig i mange andre investeringsprosjekter i samfunnet, heller ikke i offentlig sektor. Vi kan jo trekke inn sykehusinvesteringer som et eksempel, skoleinvesteringer i kommunene osv.

Regjeringsmodellen er at det er trafikantene som må betale rentene, for det er det som skjer gjennom den storstilte satsingen på bompenger. Så sier man at vi har jo nok penger, så vi behøver ikke sammenlikne oss med våre naboland. Ja, monn det, man bruker i hvert fall ikke så mye penger som man ville brukt om man hadde iverksatt så mange OPS-prosjekter som vi har lagt opp til i våre alternative planer.

Så sier man at man vil se på ulike former for prosjektfinansiering. Det er bra, for det har ikke Regjeringen villet. Da står det bare igjen å få Regjeringen med. Eksempelet som man kan bruke som studiecase, er Gardermotbyggingen.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [19:12:12]:** Representanten Gullvåg påstår at Fremskrittspartiet ønsker å svekke den økonomiske situasjonen til Avinor. Sannheten er motsatt. I mange år har Fremskrittspartiet hevdet at det er en mye bedre løsning at utbyttet til Avinor i større grad

blir lagt igjen for å bygge ut flyplasser, både i forhold til selve flyplassen internt og ikke minst i forhold til de sikkerhetsmessige oppgaver som Avinor har. Først i år krøp Arbeiderpartiet og Regjeringen til korset og innså at det er denne løsningen som er den rette løsningen.

En annen utfordring for regjeringspartiene som går rundt og drømmer om sitt lyntog, er at det vil kunne bli en katastrofe for finansieringsmodellen for flyplassene. Hvis ingen flyplasser lenger går med overskudd, hvem i all verden skal da i tilfelle finansiere flyplasser som går med underskudd? Og med underskudd går alle foruten fire. Derfor ønsker Fremskrittspartiet at staten i langt større grad enn i dag har et direkte finansieringsansvar for denne kryssfinansieringen.

**Freddy de Ruyter (A) [19:13:48]:** Først til representanten Svendsen: Ja, vi er stolt av det norske velferdssamfunnet, vi er stolt av den norske modellen. Vi er ikke fornøyd, alt kan selvfølgelig bli bedre. Men vi tror det er bedre å ha bompenger på vei enn å ha bompenger på helse, skole, omsorg osv. Det er jo det som er alternativet, som vi ser i andre land som har høyredominert styre.

Så til Halleraker når det gjelder OPS på E18 Grimstad-Kristiansand: Det var vi med på, vi ønsket å høste erfaringer. Vi tror neppe det blir et så billig OPS igjen. Der ble – for å si det rett ut – utenlandske entreprenører lurt til å bygge billig vei i Norge. De lar seg nok ikke lure en gang til, for å si det slik. Vi har høstet erfaringer fra det OPS-prosjektet. Vi har også høstet noen nyttige erfaringer i forhold til arbeidsforhold innen det OPS-prosjektet, som vi er sikre på at vi kommer til å debattere ved en senere anledning. Men det som er selve kjernen i vår motstand mot OPS, er jo at det binder opp budsjettet for lang, lang tid.

Apropos det med å få raskere vei med OPS – nei, jeg tror ikke det blir det. Eksempelvis ligger E18 Tvedestrand-Arendal, som representanten Godskesen har tatt opp, et stykke bak i køen i dag. Hvis en skulle gjennomføre OPS i stort monn, ville den komme enda senere. Det er jo det som blir en realitet. Det blir mindre vei for pengene, og veiene kommer senere.

Jeg tror nesten at vi må ta en komitetur til Albania og de andre østeuropeiske landene for å se på veistandarden, for jeg opplever at representantene fra Fremskrittspartiet fortsetter å si at veistandarden i Øst-Europa er atskillig bedre. Kanskje vi kunne se litt på de øvrige delene av de samfunnene også. Da regner jeg med at særlig representantene fra Fremskrittspartiet kunne få med seg en del nyttige erfaringer hjem, slik at de kanskje kunne se at vi har det ganske godt her i landet totalt sett.

Helt til slutt til representanten Henriksen. Jeg registrerer at han er livredd for å bli målt på hva Fremskrittspartiet faktisk har gjort. Jeg synes kanskje det er litt uetisk å legge skylden på dagens regjering når det gjelder antall trafikkdrepte, sårede, osv. Det er omtrent like uetisk som at jeg skulle spørre hvor mange som ble drept og såret i trafikken de tre av fire årene Fremskrittspartiet støttet Bondevik-regjeringens budsjett. Det kommer jeg ikke til å spørre om.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

**Gorm Kjernli (A) [19:16:45]:** Jeg kan forsikre representanten Kielland Asmyhr om at Arbeiderpartiet også er opptatt av Fetveien og rv. 22. Men som representanten Har-eide påpekte i stad, eksisterer det ingen konkrete planer for endelig trasévalg for en ny Glomma-kryssing. De planene må komme på plass. Det er ikke kommunenes ansvar, men kommunene har også en jobb å gjøre der. Fetveien er en del av Oslopakke 3. I det siste kan det virke som om de blå partiene i Oslo og Akershus har vært mer opptatt av å få på plass ny E18 vestover enn andre prosjekter som ligger i Oslopakke 3.

Så sier representanten Kielland Asmyhr at Fremskrittspartiet er det eneste troverdige partiet i Akershus når det gjelder samferdsel. Vel, Oslopakke 3 ble behandlet i Fylkestinget tidligere i høst. Fremskrittspartiet stemmer ikke imot vedtakene som ligger der, og handlingsprogrammet for 2010, men de har en protokolltilførsel som sier at de er imot inntektsgrunnlaget for Oslopakke 3. Det er en dobbeltkommunikasjon, og skal man ta dem på alvor, så betyr det at de egentlig er imot Oslopakke 3 og imot alle de gode tiltakene for både veiutbygging og, ikke minst, kollektivtrafikk som ligger der.

Punkt 2: Fremskrittspartiet skal være det eneste troverdige partiet når det gjelder samferdsel i Akershus. Her har jeg også en liten visitt til representanten Hoksrud. Hoksrud var bekymret for fylkene og overføringen av øvrige riksveier i forbindelse med forvaltningsreformen. Vel, i Akershus er Fremskrittspartiet en del av posisjonen. Her ønsker Fremskrittspartiet og Høyre å bruke pengene de får, på helt andre ting enn på vei og kollektivtrafikk. Så du må kanskje ta en prat med dine egne før du beskylder regjeringspartiene, som i Akershus ønsker å bruke pengene på vei og kollektivtrafikk, for ikke å gjøre det som det er forutsatt at man skal gjøre med forvaltningsreformen. Jeg vil oppsummere med å si at Fremskrittspartiet i Akershus har ingen troverdighet når det gjelder samferdsel.

Så helt til slutt til Halleraker og OPS, med lån og renter. Jeg tolker det slik at Høyres nye slagord er: Vi gjør det å bygge samferdsel i Norge dyrere.

**Presidenten:** Presidenten vil minne om at talen må rettes via presidenten, og ikke i du-formen.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:19:30]:** Eg skal fyrst få tre inn i eit oppdrag som eg har på vegner av næringsministeren, som er setjestatsråd for justisministeren. Det handlar om naudnettet. Det var eit spørsmål tidleg i debatten frå Bård Hoksrud om ein no kunne ha tillit til at alle kostnader var komne fram når det gjaldt Naudnett trinn 1, som er to år forseinka. La meg seia at når Regjeringa no har bestemt seg for å auka kostnadsramma med 110 mill. kr, så er det eit resultat av forhandlingar som er førte mellom staten og leverandøren, og formålet er nettopp kontrollert avslutning på fyrste byggjetrinn. Så seier Justisdepartementet at dei vil koma tilbake til Stortinget i samband med auka løyvingsbehov knytt til auka kostnadsramme i 2010.

Det har vore interessant for meg å lytta til denne debatten. Lat meg kvittera ut eit par punkt som er etterlyste.

Dei strekningane som her vart diskuterte, trur eg vi får ta i tur og orden, eg kan ikkje kvittera ut alle dei.

Når det gjeld breiband, er det overraskande å få kritikk frå Høgre for at Regjeringa er for defensiv på breiband, for eg har no trudd at Høgre var for at det var marknaden som skulle løysa slike spørsmål. Men eg kan forsikra om at i Soria Moria er det ei god formulering om breiband, som skal følgjast opp, og som seier at vi skal sørgja for tilstrekkeleg kapasitet til å møta framtidige behov for skule, helse, næringsliv og hushald. Og det er faktisk slik at det er breiare breiband, tilstrekkeleg kapasitet, det no handlar om. Det er jo 99,8 pst. som har tilgang i ei eller anna form.

Til sykkel: Ja, der er det ei offensiv satsing i Nasjonal transportplan. Det er ikkje så mykje til neste år, men det er ei ekstraordinær satsing i inneverande år på 1 milliard kr. Det er viktig der, trur eg, å samordna kreftene, altså på kommune, fylke og stat, for å få mest mogleg for pengane.

Så er det nesten freistande for meg å bruka uttrykket «du skal høyre mykje»: Det er sterkt når Arne Sortevik står her og seier at ingen har grunn til å vera fornøgd med samferdselsbudsjettet for neste år.

Då må eg berre seia at eg har allereie møtt folk som er glade og forventningsfulle, og eg trur vi skal få møta fleire når ein ser kva som skal realiserast i 2010. Det har vore mange års forsømmingar, men det er ikkje tvil om at statsbudsjettet på samferdsel vil spreie mykje glede i 2010.

**Tor-Arne Strøm (A) [19:22:59]:** Jeg har hatt ordet før – det var egentlig representanten Kenneth Svendsen som fikk meg til å ta ordet igjen. Det er to ting jeg først ønsker å minne om.

En gang i sommer sa Siv Jensen, lederen for det partiet Kenneth Svendsen tilhører, til en eller annen avis i østlandsområdet – nå husker jeg ikke hvilken – at man måtte satse på samferdsel i det sentrale østlandsområdet. Til da hadde det vært lite satsing ute i distriktene. Det var sikkert fordi Bondevik II-regjeringen, med støttepartiet Fremskrittspartiet, nesten ikke fikk til noen ting. Det var ikke satsing på samferdsel i distriktene i det hele tatt.

Det andre jeg synes man i hvert fall skal minne om – fordi korttidsminnet er så som så – er at nestlederen i Fremskrittspartiet var ute og tegnet et kart hvor han skulle legge ned mye av kortbanenettet, dvs. flyplassene, ute i distriktene, noe som ville vært en katastrofe, for kortbanenettet er en av bærebjelkene ute i Distrikts-Norge. Det var altså det andre man skulle gjøre hvis man fikk råde grunnen. Jeg er sjeleglad for at man ikke har fått råde grunnen og fått satt i gang de prosjektene man ønsket, for da hadde det vært lite samferdselskroner til Distrikts-Norge.

Så må jeg også minne om at vi startet denne storsatsingen i 2005, i forbindelse med Nasjonal transportplan. Ved å støtte Bondevik II-regjeringen var Fremskrittspartiet i tre av fire budsjetter, fra 2001 til 2005, ikke i nærheten av den satsingen man skulle jobbe fram. Så jeg skjønner ikke hvilken bygging det er Kenneth Svendsen snakker om når det gjelder Nordland. Han ramset opp Lofast og en del andre prosjekter. Det er mange som har vært med på de prosjektene, og fått dem realisert.

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 1091  
3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

Så til bompenger. Fremskrittspartiet i Oslo er for bompenger. Ordføreren i Os er for bompenger. Dette er lokale initiativ som man har tatt inn over seg – man har løst det med bompenger. Jeg synes representanten Freddy de Ruiten sa det på en veldig god måte her i stad, da man snakket om bompenger i forhold til helse, omsorg og annet.

Jeg tror man bør se på hva man selv har gjort, før man går til frontalangrep på posisjonen, som virkelig har lagt til rette for at man skal få et samferdselsløft her i landet, både når det gjelder bosetting, og, ikke minst, når det gjelder næringslivet og den infrastrukturen som vi har begynt å bygge ut.

**Jenny Klinge (Sp) [19:26:06]:** Å satse på samferdsel er å satse på framtida. Regjeringas storsatsing innanfor dette området vil gjere vegane våre mindre kronglete og humpete. Nye gang- og sykkelvegar, midtrekkverk og rasiseringsprosjekt vil gjere det lettare og tryggare å ferdest langs vegane våre.

For meg blir det spennande å sjå korleis fylka grip fatt i dei utfordringane dei får når dei frå nyttår får overført eigarskapen til og ansvaret for mesta alle dei vegane vi pr. i dag kjenner som «øvrige riksveger». I Nasjonal transportplan, som blei vedteken før sommaren, understrekte fleirtalet i komiteen – altså dei raud-grøne regjeringspartia – det ansvaret staten har for å sikre at fylkeskommunane er i stand til å løyse oppgåvene sine på ein god måte.

Dette handlar sjølv sagt om pengar. Den ekstra milliard som kjem til fylka frå og med 2010, er ein god start. Men målet vidare må vere å sørgje for at vedlikehaldsetterslepet kan takast att på fornuftig vis, og at fylka får rom til å gjere viktige investeringar framover.

Eg vil vidare vise til at fylka tek over ansvaret for 78 av totalt 94 riksvegferjesamband. Ferjekaiene på ein del av desse sambanda er ikkje i god stand eller eigna for å handtere nye ferjer med større kapasitet. Det kostar å gjere noko med desse, og eg vil peike på at det i fordelinga av midlar mellom fylka framover må takast omsyn til dei utfordringane ferjefylka har, både med omsyn til investeringar og med omsyn til drift.

Den splitter nye rentekompensasjonsordninga, med ein lånepott på 2 milliardar kr årleg, er kjærkomen for fylka. Eg er spent på å sjå korleis denne ordninga vil fungere. Kanskje er det òg fornuftig å vurdere å auke løyvingane til denne ordninga i åra som kjem.

Å satse på samferdsel er – som eg sa i starten – nett opp å satse på framtida, og fylka må setjast i stand til å gjere framtidsretta investeringar i samferdsel. Det er også ein spennande tanke eventuelt å lage ei tilsvarande låneordning for store prosjekt på stamvegane. For somme viktige prosjekt kan dette vere utløysande for at dei kan bli bygde.

**Presidenten:** Steinar Gullvåg har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Steinar Gullvåg (A) [19:28:44]:** Så fikk vi oppleve at representanten Fredriksen slapp katta ut av sekken. Frem-

skrittspartiet vil rett og slett finansiere underskuddene på norske flyplasser gjennom skattene. De vil altså sende regningen til skattebetalerne, og ikke til flypassasjerene, slik situasjonen er i dag.

Nå kjenner vi selvsagt Fremskrittspartiets omgang med skattebetalerne midler – det er ingen grenser noen steder. Når det gjelder dette området, har Fremskrittspartiets nestleder, Per Sandberg, fortalt oss hva han vil gjøre med flyplassene i Distrikts-Norge – han vil legge ned en hel rekke av dem. Det er konkurransens pris. Dette handler nemlig ikke om et frislepp på Rygge, det handler om mye, mye mer.

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt presidentplassen.

**Bård Hoksrud (FrP) [19:29:54]:** Steinar Gullvåg har klart og tydelig dokumentert at det er sprit, alkohol, tobakk, og kanskje litt parfyme som skal avgjøre hvordan de regionale flyplassene i Nord-Norge skal finansieres, innenfor den ordningen vi har i dag. Den store forskjellen er kanskje at vi tror det er bedre å la andre ting enn alkohol og sprit avgjøre om man får en regional flyplassstruktur eller ikke.

Men det jeg egentlig tok ordet for, er også det at flere av representantene som har vært på talerstolen i dag, er veldig opptatt av at vi nå er i rute. Jeg har lyst til å minne om at vi vedtok en veiplan i 1962 om at vi skulle bygge 785 km vei før 1980. Nå er vi i 2009 – vi har bygget ca. 240 km, og vi skal bygge 12 km til neste år! Det er ikke veldig historisk, og det er langt unna andre land. Kanskje vi burde reist til Albania for å vise representanten de Ruiten hvor fine og flotte veier de bygger, til tross for at de ikke har de samme økonomiske forutsetningene som vi har her i Norge.

Så til nødnettet, for representanten Sønsterud lurte på hvordan man hadde fått disse tallene, 75 pst. Det er tall vi har fått fra Lørenskog kommune, og jeg forutsetter at rådmannen i Lørenskog kommune gjør utregninger man kan stole på. Dette er også offentlige dokumenter man fint kan få tak i i departementet, hvis man vil. Jeg har likevel lyst til å si at jeg synes det er trist at statsråden når vi diskuterer dette nødnettet, i hvertfall når det er statsbudsjettbehandling, sjelden møter opp. Det er ganske alvorlig, fordi dette er noe som ikke er på skinner, men som burde vært på skinner for lenge siden.

**Presidenten:** Hans Frode Kielland Asmyhr har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [19:31:52]:** Representanten Kjernli sa at det var kommunene som måtte avgjøre hvilken trasé rv. 22 skulle ha over Glomma. Det er feil, og det vet representanten Kjernli. Det er staten som må initiere det. Statens vegvesen har sagt offentlig at de er klare til å gjøre det, bare pengene kommer på plass.

Fremskrittspartiet har ikke vært imot Oslopakke 3. Det er riktig at Fremskrittspartiet har stemt imot finansierings-

10. des. – 1) Bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings- og administrasjonsdept. og Justis- og politidept. 2) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdept. 2009 3) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Justis- og politidept. 4) Endringer i statsbudsjettet for 2009 under Fiskeri- og kystdept.

grunnlaget for Oslopakke 3, men enhver årvåken stortingsrepresentant vet samtidig at Fremskrittspartiet har her i denne sal fremmet forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, fordi vi mener det er feil å sende regningen til folk flest, som allerede har nok regninger å betale.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [19:32:58]:** Jeg brenner for, i motsetning til representanten de Ruiten, at E18 Arendal–Tvedestrand skal bli ferdigstilt så fort som overhodet mulig, med statlig finansiering. Vi har penger nok, så det burde ikke være noe problem. Det ble sagt her på talerstolen at prosjektet ville bli forsinket med OPS, men fra Regjeringens side har denne strekningen omtrent ikke vært påtenkt ennå. Det kan opplyses at opposisjonspartiene i Arendal og Aust-Agder i nærmere 40 år har prøvd å få til en ny vei her, men har blitt forsinket av bl.a. Arbeiderpartiet. Dette viser at det burde være på tide å få den på plass en ny vei her. Det viser også at det har vært lite asfaltlukt i Aust-Agder.

**Kenneth Svendsen (FrP) [19:33:57]:** Det som fikk meg til å ta ordet nå, var selvfølgelig representanten Tor Arne Strøms innlegg, der han prøver å gjøre et poeng ut av at Fremskrittspartiets leder, Siv Jensen, ønsker å bruke mesteparten av pengene på Østlandet, og følgelig veldig lite penger ute i distriktene.

Det er faktisk sånn i dag at mesteparten av pengene brukes på store investeringer på Østlandet. Men vi har klart å ha to tanker i hodet samtidig. Vi ønsker å bygge ut på Østlandet der det er store befolkningskonsentrasjoner, og der det er veldig mange dødsulykker. Men vi ønsker også å bygge ut i distriktene, fordi vi ser at det er et enormt behov for å få transportert varene som vi produserer der ute, inn til markedet på en rask, effektiv og billigst mulig måte. Det er jo tydelig at representanten ikke har satt seg inn i de planene vi har lagt fram.

Representanten Tor Arne Strøm gjør et voldsomt poeng av at representanten Per Sandberg har foreslått at det på sikt skal legges ned en del flyplasser. Her igjen har han ikke lest hva det dreier seg om. Representanten er jo fra Nordland, så han vet godt hvor disse flyplassene ligger. For å ta noen eksempler: Det ligger en flyplass på Leknes og en i Svolvær og det er ca. 6 mil mellom de to flyplassene. Når Fremskrittspartiet vil bygge vei med fartsgrense på 90 km/t imellom de to flyplassene, bør de fleste forstå at det er unødvendig å ha to flyplasser.

Det er ca. 8 mil mellom Mosjøen og Mo i Rana, 6 mil mellom Sandnessjøen og Mosjøen – og der er det tre flyplasser. Hvis det bygges vei med fartsgrense 90 km/t mellom disse stedene, er det selvfølgelig rom for å legge ned flyplasser. Det er jo det Per Sandberg fra Fremskrittspartiet har sagt. Vi ønsker en massiv satsing på veibygging. Når disse veiene er ferdige, slik at folk trygt og raskt kan komme seg til nærmeste flyplass, kan vi begynne å legge ned enkelte flyplasser. Men der det er behov for å ha småflyplasser, der skal vi ha det i framtiden også.

Jeg har lyst til å kommentere litt til Bratli, som var inne på det med sikkerhet, og som sa at Fremskrittspartiet ikke hadde nok fokus på sikkerhet, bare mer fart. Ja vel.

I Vestfold – på en tidligere dødsvei med 70 km/t fartsgrense – har det etter at man bygget ny vei med 100 km/t fartsgrense, ikke skjedd dødsulykker, dvs. det har vært én dødsulykke siden den gang. Det samme ser man i Østfold og i Akershus. For egen regning kan jeg fortelle at i Salt-dal kommune i Nordland, var det en vei med fartsgrense 60 km/t som ble bygget ut til fartsgrense 90 km/t. Der har politiet sluttet med kontroll, for det fins ikke ulykker der – men det var altså ulykkesveien før.

Jeg er enig i at det er mange ting som bør gjøres i tillegg når det gjelder trafikksikkerhet, men det meste som gjøres i den forbindelse i dag, er for å dekke over de dårlige veisystemene vi har i Norge. Derfor må vi investere i nye veier, slik at vi kan ha et godt land å bo i – som Freddy de Ruiten sa, og som jeg er helt enig med ham i. Men det må gå an å tenke videre og bygge videre, slik at vi får et enda bedre land å bo i.

**Freddy de Ruiten (A) [19:37:28]:** Jeg tror både representanten Godskesen og jeg er veldig interessert og engasjert i å få veien mellom Tvedestrand og Arendal ferdig så fort som overhodet mulig. Der tror jeg vi er ganske enige.

Problemet med Fremskrittspartiet, er som alltid, at de ikke ønsker å finansiere med bompenger. Det tror vi er helt urealistisk. Da tror jeg ikke vi får noen vei, verken E18 mellom Tvedestrand og Arendal eller andre steder i landet.

Som jeg sa i et tidligere innlegg: Jeg tror faktisk det er bedre at vi har litt bompenger på vei enn at vi får det på helse, skole og omsorg, slik som vi ser i andre land hvor vi har et privatisert samfunn, slik som Fremskrittspartiet ønsker.

**Presidenten:** Representanten Tor Arne Strøm har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Tor-Arne Strøm (A) [19:38:33]:** En kort kommentar til Kenneth Svendsen.

Når vi snakker om satsing på veiutbygging, er det faktisk slik, hvis jeg ikke husker feil, at med de planene som Fremskrittspartiet la fram for å bygge ut veiene og E6 i Nordland og Nord-Norge, skulle det ta 25 år. Men vi hadde planer om at vi skulle ta dette i løpet av 15 år, gjøre det stykkevis og delt. Det har Fremskrittspartiet helt motsatt seg, og da vil det ta mye lengre tid.

Til slutt: Når Siv Jensen går ut og sier at man skal ha en storsatsing i det sentrale østlandsområdet, bli det i hvert fall oppfattet slik – og jeg tror det er riktig også – at da blir det kanskje mindre til distriktene, man har ikke mulighetene.

Hvis vi skulle bruke 25 år på veiene i Nord-Norge, bygge ut E6 over 25 år, betyr det at man ikke har noen storsatsing på veiene i den nordlige landsdelen. Det er faktisk det det handler om.

**Tone Merete Sønsterud (A) [19:39:41]:** Det var vel Fredriksen som snakket om Avinor, og som ville at staten skulle ta et mer direkte ansvar. Det er et interessant

utspill. Fremskrittspartiet er veldig ute etter å AS-ifisere. De snakker om jernbane, Vegvesenet, Kystverket osv.

Avinor er en virksomhet utskilt fra Luftfartsverket. Hvis det er slik at staten nå skal inn igjen og ta et mye større ansvar, at de bare skal kjøre pengene inn, ja hadde det ikke da vært en like god idé å ta dem tilbake til forvaltningen og la dem gå inn i Luftfartsverket slik det var en gang? Det hadde vært en mye bedre idé enn at staten bare skal overføre penger direkte inn dit. Jeg synes den biten også er lite berørt i debatten i dag, så egentlig var det bra at representanten ga meg sjansen til å kunne snakke litt om det.

Så til Albania. Albania er blitt en stor sak i denne salen. Det er et litt søkt eksempel, jeg må si det. Det veinettet er litt forhistorisk, kanskje, for å si det på den måten. I tillegg er det noen som tror at Albania finansierer alle veiene sine selv. Det gjør de slett ikke! De har god støtte fra utenlandsk kapital, naboland, EU osv. Det er ikke sånn at man kan si at de har så mye mindre penger enn vi har, men likevel bruker så mye mer penger på vei enn det vi gjør. De betaler tross alt ikke alt sammen selv.

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

**Kenneth Svendsen (FrP) [19:41:22]:** Jeg har lært en ting til i dag, og det er at likheten mellom Albania og Norge er at begge to har et forhistorisk veinett.

Det var Tor-Arne Strøm som fikk meg til å ta ordet. Jeg synes det er veldig hyggelig å få lov til å ta ordet når han har hatt ordet, for jeg regner dette som en liten opplæring av representanten Strøm, siden han ikke har fått med seg det vi har framlagt.

Det Fremskrittspartiet har foreslått, er å bygge en tofelts motorvei med 90 km/t hele veien fra Trondheim og videre, og firefelts motorvei hele veien fra Oslo til Trondheim. Det skal vi totalt bruke 25 år på. Det er en helt annen standard enn det Strøm legger til grunn, der han skal bygge stykkevis og delt, der det skal gå mellom 60 km/t og 80 km/t. Ingen av de nye veiene som det legges opp til, skal bygges med 90 km/t eller 100 km/t fartsgrense for framtiden. Det skal bygges med gammel standard.

Siden jeg har begrenset med taletid, anbefaler jeg representanten Strøm om å ta kontakt med meg etterpå, så skal jeg forklare han det!

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:42:46]:** Eg forstår at uttrykket «historisk lyft» har provosert enkelte. Eg meiner det er grunn til å snakke om eit historisk lyft når ein ser ein auke på eit budsjett på 21,2 pst. frå det eine året til det andre. Så forstår eg at uttrykket «i rute» òg er provoserande for nokon. Det er altså varsla i Nasjonal transportplan at Regjeringa kjem til å føreslå ei gradvis opptrapping. Det er òg noko som stortingsfleirtalet har slutta seg til, og som er følgt opp. Difor er ikkje dette delt på dei komande fire åra, men ei opptrapping som kan målast i 21,2 pst. auke frå 2009 til 2010.

Så vil eg takka for det engasjementet som har vore i

denne salen rundt dei ulike tema. Det er godt å ha med i mitt vidare arbeid. Det er slik at Regjeringa totalt sett har lagt fram ein svært ambisiøs nasjonal transportplan – 322 milliardar kr dei komande ti åra. Med dei forsømingane som har vore, og med dei utfordringane som er framover, er det nok slik at ikkje alle behova er løyste – heller ikkje etter dei ti åra. Men her vil det bli mykje – reduserte avstandsulemper, meir tryggleik og ikkje minst meir miljøvenlege løysingar framover.

Lat meg berre heilt til slutt seia at eg har på den korte tida som samferdselsstatsråd no lært å kjenna kloke leiarar både i departementet og i underliggjande verksemdar. Det har vore eit fokus her i dag særleg på veg og bane. Difor kan eg altså seia at eg har møtt kloke leiarar, og eg har møtt flotte konstruktive fagfolk, i Statens vegvesen, i Jernbaneverket og i anna verksemd, som er innstilte på å gjera eit godt arbeid, og som har fått ei klar melding: De får endå meir å gjera.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 2, 3, 4 og 5.

(Votering, se sidene 1118, 1127, 1128 og 1129)

Sak nr. 6 [19:45:30]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 78 Holand–Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn og rv 78 Halsøya–Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1) (Innst. 52 S (2009–2010), jf. St.prp. nr. 90 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [19:47:03]** (ordfører for saken): Dagens rv. 78 har dårlig standard, den er smal og svinget. Enkelte steder er den under 6 m bred. I tillegg er vegen rasutsatt.

Den utbyggingen som her foreslås, vil korte ned avstanden mellom Sandnessjøen og Mosjøen med 8 km, og kortere reisetid mellom Mo i Rana og Sandnessjøen blir det også.

I tråd med vedtak i Nordland fylkeskommune forutsettes det at ferjesambandet Hemnesberget–Leirvika legges ned når ny veg mellom Holand og Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn åpner for trafikk.

Det innsparte ferjetilskuddet vil inngå som en del av finansieringen av utbyggingen.

Dette er det en samlet komité som står bak.

Videre skal prosjektet i tillegg finansieres med statlige og fylkeskommunale midler, bompenger og kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift.

Flertallet i komiteen, bestående av Arbeiderpartiet, Høyre, SV, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har sluttet seg til det. Fremskrittspartiet har en annen finansieringsløsning for prosjektet, som jeg regner med at de selv kommer til å redegjøre for.

Komitéfartallet har også vist til vedtak i Nordland fylkesting i forbindelse med behandlingen av saken, der fylkestinget forutsetter at fastboende på mellomliggende steder mellom Hemnesberget og Leirvika fortsatt skal ha et tilfredsstillende tilbud. Komitéfartallet forutsetter at dette ivaretas av Nordland fylkeskommune. Fremskrittspartiet har også en ordlyd om det, men med en annen formulering, som går fram av innstillingen.

Jeg har lyst til å komme med noen få betraktninger som nordlandsrepresentant og som beboer i dette området.

Dette vegprosjektet vil knytte Helgeland sammen på en helt annen måte enn i dag. Det er, som jeg innledet med, en meget rasutsatt veg, smal og svinget, og det er vegen til sykehuset for veldig mange, ikke minst for de fødende, som på sommertid ofte har måttet bli transportert til Sandnessjøen. Det er ikke noen lystlig sak når veien er sånn som den er.

Ved å få den nye vegforbindelsen med tunnelen og tilslutningsvegene vil det være mulig med arbeidspending mellom Mosjøen, Sandnessjøen og Mo i Rana. Det vil være et veldig godt grep for å sikre at man får større regionale positive effekter framover. Det vil også gi en mye tryggere veg for dem som skal ferdes der, og ikke minst vil det støtte opp under næringslivet på Helgeland og annet næringsliv, som benytter vegen flittig.

Vi ser at trafikken øker sterkt. Ikke minst er det en økende trailertrafikk i takt med at det satses sterkt i næringslivet, både i Sandnessjøen, i Mosjøen og i Mo i Rana. Framtidens forhåpentligvis økte ringvirkninger av olje- og gassaktiviteten i Norskehavet vil også gjøre at trafikken langs denne vegen vil øke. Det er ikke noen andre transportmuligheter enn veg. Det vil i framtiden kanskje være mulige å tenke seg at man kan ha mer av trafikken på kjøll. Men sånn som det er i dag, er vegen den eneste løsningen. Ved å få den nye forbindelsen får man et mye bedre tilbud til dem som er yrkessjåfører.

Det er med andre ord veldig mange gode grunner til at prosjektet ble initiert. Det har hatt et ganske langt svangerskap. Historikken går faktisk over flere tiår, fra de første tankene om det. Nå er svangerskapet over, fødselen står for tur. Jeg vet at hvis det ikke hadde vært kveld og mørkt, hadde flaggene gått til topps i veldig mange flaggstenger.

Om ikke mange minutter kan vi gratulere Helgeland. Jeg benytter sjansen nå.

Jeg anbefaler herved komiteens tilråding.

**Tor-Arne Strøm (A) [19:51:51]:** Jeg får innlede med å si at jeg synes saksordføreren og komiteen har gjort et godt arbeid. Endelig har denne saken kommet til Stortinget, og vi får sluttbehandlet den i dag. Den har jo ligget over fra ferien til nå i høst.

Jeg registrerer også med glede at vi har to av de berørte ordførerne i de respektive kommuner til stede her i dag, fra Leirfjord kommune og fra Vefsn kommune. Det er veldig hyggelig, for det er folk som har vært utrolig opptatt av å få gjennomført dette prosjektet, sammen med mange andre.

I Helgeland Arbeiderblad, lokalavisen, stod det i dag følgende: Obama endrer tidspunktet for behandlingen av Tovensaken. Jeg måtte si til meg selv da jeg så det i morges, at når det ikke ble en større utsettelse, var det to ting som gledet i hvert fall meg – og sikkert flere – i dag, nemlig Obama-besøket og ikke minst Toven-prosjektet. Så det har vært en stor dag i dag, for å si det slik, også for en representant fra Helgeland.

Dette prosjektet er helt nødvendig for å løse de transportutfordringene som ikke minst kysten og fiskeeksporten har hatt i mange år. Dagens trasé, rv. 78, er en særdeles viktig transportåre for privatpersoner som skal reise både til Mosjøen og til Mo i Rana osv., men ikke minst er den viktig for næringslivet på Helgelandskysten. Sammen med E6 binder veien sammen ikke minst bo- og arbeidsmarkedet i regionen, med de mulighetene man har nå, altså Sandnessjøen–Mosjøen–Mo i Rana.

Det kommer til å bli en stor heving av standarden på veien mellom Helgelandskysten og E6, ikke minst med hensyn til at også reiseavstanden reduseres.

I tillegg arbeider kommunene i Helgeland nå med et opplegg for fase 2 av Vegpakke Helgeland, som er tenkt å omfatte en helhetlig utbygging av E6 på Helgeland. Det er også nødvendig. Her diskuterer man også en eventuell bompengefinansiering av en utbygging av traseen, men det forutsetter som sagt lokal enighet. Et slikt opplegg er man i gang med nå, og jeg har tro på at dette også kommer til å gå bra. Ting tar tid!

Som jeg også tidligere sa: Utbyggingen vil korte transportavstanden mellom Sandnessjøen og Mosjøen med ca. 8 km. Det er ikke lite. I tillegg blir det som sagt også kortere reiseavstand fra Sandnessjøen til Mo i Rana sammenlignet med dagens alternativ.

Toventunnelen kommer til å bli en berikelse for disse kommunene. Hvis vi går litt tilbake i tid, var det faktisk slik at på begynnelsen av 1990-tallet var det i Alstahaug kommune, Rana kommune og Vefsn kommune enighet om tre store prosjekter. Det ene prosjektet var å få gjennomført utbyggingen av E6 Korgfjell-tunnelen. Det andre prosjektet var E12, tunnel, Umbukta. Det tredje prosjektet var Toven-tunnelen. Nå er man i ferd med å realisere det siste prosjektet, som man har vært veldig opptatt av, og det taler for seg.

Dette kommer til å bli en happening, og jeg gratulerer både Helgeland og ikke minst Nordland fylke med det prosjektet man skal starte snarest, og som skal være ferdigstilt i 2013–2014.

**Arne Sortevik (FrP) [19:55:52]:** Så er Stortinget i gang igjen.

I løpet av forrige periode behandlet Stortinget over 30 saker med bompengefinansiering. Tar vi med Oslopak-



ke 3, ble investeringer for totalt 90 milliarder kr godkjent med en varierende grad av bompengefinansiering. Den totale bompengeregningen ble 68 milliarder kr. Med tillegg for finansieringskostnader og innkrevingskostnader – det er nemlig kostnadene for å kjøpe vei på avbetaling – på i alt 13 milliarder kr ble altså bompengeregningen 81 milliarder kr, 4 milliarder kr til investering i kollektivtransport og 10 milliarder kr til drift av kollektivtransport.

Jeg minner om at grunnen til at disse sakene behandles i Stortinget, er at Stortinget gjennom behandling av hver enkelt sak godkjenner bruk av særskatt. Bompenger er særskatt – en ekstra skatt og særlig en skatt på transport og mobilitet.

I et av verdens rikeste land, med et finansfond på 2 600 milliarder kr, bruker alle de andre partiene – Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre – særskatt på biltransport når det bygges nye veier, særskatt på biltransport når det bygges kollektivanlegg, og særskatt på biltransport for å betale for drift av bussbasert kollektivtransport.

Nå er Regjeringen og Stortingets brede flertall i gang igjen. Dette er den første av mange saker, den første av to saker i dag, to saker som gir en samlet ny bompengeskatt på 2,6 milliarder kr, knappe 2 milliarder kr som tilskudd til finansiering av prosjektene og nesten 650 mill. kr til renter og innkrevingskostnader, altså et avbetalingstillegg på 650 mill. kr.

I budsjettinnstillingen som vi nettopp har gjort ferdig, sa regjeringspartiene bl.a. at «det er viktig å sikre mest mulig infrastruktur for skattebetalernes penger». Bilistene kan med rette spørre om det er mest mulig infrastruktur for skattebetalernes penger når de skal betale 650 mill. kr ekstra for å bidra med 2 milliarder kr. Det er dyrt å kjøpe vei på avbetaling.

Igjen er det Fremskrittspartiet alene som anbefaler prosjektene, og som også anbefaler statlig finansiering. Igjen er det de andre partiene i denne salen som uten noen innvendinger eller betenknninger godkjenner bruk av ekstraskatt. Jeg vet at disse partiene viser til såkalte lokale initiativ. Det kaller vi politisk utpressing.

Jeg tar med et lite klipp fra Haugesund bystyre, da de for et par år siden behandlet Haugalandspakken:

«Haugesund bystyre ser seg derfor tvunget til å akseptere bompenger for å få løst flere veiprosjekter, raskere (...)»

Det var vedtatt med stemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Venstre, Senterpartiet, SV og Kristelig Folkeparti.

Det er etter Fremskrittspartiets syn ingen grunn til at en søkkrik stat skal tvinge lokale og regionale politikere til å akseptere bompenger og til å akseptere kjøp av vei på avbetaling. Staten har penger, og staten bør finansiere en del av innbyggernes penger i veibygging, slik vi i vårt alternative statsbudsjett for 2010 har vist at vi vil gjøre.

Fremskrittspartiet gleder seg over prosjektet, men gremmer seg over finansieringen. Fremskrittspartiet støtter prosjektene i Helgelandspakken. Vi foreslår statlig finansiering, som inkluderer finansiering i anleggsperioden. Vi vil legge inn 30 år med fergeavløsningsmidler. Fremskrittspartiet peker likevel på at det er noe spesielt å fjerne

en internferge i en kommune for å bruke den som delfinansiering av et veianlegg og flere prosjekter et godt stykke unna. Jeg minner om rammen for fergeavløsning:

«(...) delfinansiering av samband som gjer ferje overflødig.»

Dette finner vi i St.prp. nr. 67 for 2002–2003.

Fremskrittspartiet legger til grunn at de som har behov for sjøtransport som i dag dekkes med fergen, også får det i fremtiden. Fremskrittspartiet legger inn i sin finansieringspakke ferdig utbygging av rv. 808 frem til Hemnesberget ferjekai med de 50 mill. kr vi har fått opplyst at dette vil koste.

Fremskrittspartiet registrerer også at Hemnes kommune føler seg satt på siden gjennom behandling av saken.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:01:11]:** Eg er fornøgd med at Stortinget i dag vil gje si støtte til forslaget om å byggja ut og finansiera vegpakke Helgeland fase 1. Som det går fram av både innstillinga og av drøftinga så langt her i dag, er alle partia, med unntak av Framstegspartiet, einige om å følgja opp det vedtaket som er gjort av Nordland fylkeskommune.

Her er gjort godt greie for sjølve saka frå saksordførar Janne Sjelmo Nordås. Representanten Tor-Arne Strøm har følgd opp med den lokalkunnskapen som han har, og som han deler med saksordføraren. Eg føler det difor er unødvendig å gjenta ein gong til kva sjølve prosjektet omfattar. Men lat meg seia: Eg gratulerer med dagen – til dei innbyggjarane, til det lokale næringslivet som får del i dette prosjektet, og som får oppleva, bokstaveleg talt, betre framkomst. Eg ser på denne saka som eitt av fleire eksempel på at Stortinget tek lokaldemokratiet på alvor. Det er altså lokale initiativ som gjer omfanget av bompengefinansiering mogleg. Det er lokale initiativ, lokale instansar, som tek initiativ til enten å forsera eit prosjekt som ligg i ruta lenger ute, eller for i heile teke å realisera eit prosjekt. Slik sett får vi totalt sett meir samferdsel for pengane. Etter den debatten vi hadde i førre saka, statsbudsjettet for 2010, så skulle alle i denne salen gleda seg over akkurat det.

**Presidenten:** Det blir åpnet for replikkordskifte.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [20:03:36]:** Dersom Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet får fortsette, vil norske bilister betale 700 milliarder kr i bilavgifter, drivstoffavgifter og bompenger på riksveiene de neste ti årene. Senterpartiet liker å snakke om et sterkt lokaldemokrati, men velger i sak etter sak å gjøre det stikk motsatte. Fergeforbindelsen mellom Hemnes–Leirvika på rv. 808 er forutsatt nedlagt i forbindelse med åpningen av ny trasé rv. 78, og enkelte husstander mister den naturlige forbindelsen med sitt kommunesenter i Leirfjord kommune. Mener statsråden at dette er en god måte å ivareta lokaldemokratiet på, eller vil statsråden vurdere et initiativ der grensene mellom Hemnes og Leirfjord kommune justeres i tråd med forslag Fremskrittspartiet har fremmet lokalt?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:04:29]:** Eg

synest det er vanskeleg, for ikkje å seia heilt umogleg, å ta Framstegspartiet på alvor i deira reknestykke, særleg når eg høyrer kva uttrykk dei her har brukt om det historiske statsbudsjettet som er lagt fram for samferdsel for det komande året, og dei utrekningane Framstegspartiet har gjort for dei komande ti åra.

Så til lokaldemokratiet. Når det gjeld kommunegrensar, så er det nettopp lokalt ein søker råd om akkurat det. Det er det som er praksis, så det blir òg ei sak å handtera for lokaldemokratiet – på same måten som det å forsera eit samferdselsprosjekt eller å realisera eit samferdselsprosjekt med ein lokal dugnad der bompengar er ein del av finansieringa, og så er å ta lokaldemokratiet på alvor.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er over. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.  
(Votering, se side 1129)

Sak nr. 7 [20:05:41]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 (Innst. 82 S (2009–2010), jf. St.prp. nr. 98 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter, og at taletiden fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [20:07:00]** (ordfører for saken): Kristiansand er Norges femte største bykommune, og det forventes stor vekst i årene som kommer. Byen har allerede store trafikkproblemer, så noe må gjøres.

Utbygging og finansiering av samferdselspakke for Kristiansandsregionens første fase innebærer en ny 2,2 km firefelts veg fra Kolsdalen og ut i Lumberkrysset. Veien ligger vest for Kristiansand og vil ha forbindelse med E39. Den har oppstart høsten 2010. I tillegg er det innbakt en myk pakke med ca. 2 500 m gang- og sykkelstier. Denne pakken omfatter Kristiansand og de omkringliggende kommuner, også et par kommuner i Aust-Agder.

Veibiten Timenes–Kjevik må også rustes opp. Det er hovedveien til Kjevik flyplass. Veien ligger i pakken. Veien er dårlig, men siden løsning til ny adkomstvei for Kjevik ikke foreligger, er det i første omgang lagt opp til utbedring av gang- og sykkelsti langs nåværende vei.

Jeg regner med at de andre partiene selv vil redegjøre for sitt syn i denne saken.

Mens Fremskrittspartiet mener at staten skal finan-

siere infrastruktur, har regjeringspartiene først og fremst fokus på hvordan bilistene skal tappes for penger. Hør bare hva regjeringskameratene skriver i skatte-, avgifts- og tollvedtak for 2010:

«Engangsavgiften har først og fremst til hensikt å skaffe staten inntekter.»

Fremskrittspartiet er imot enhver form for unødvendig byråkrati og sløsing med skattebetalernes penger og mener at Norge kan greie seg fint uten administrative fylker og regioner. Overføringene til fylkene av de 17 000 km dårlig vedlikeholdte veier staten ikke ville ha, er et skritt i feil retning og vil belaste bilistene enda mer. I vegloven § 20 står det klart og tydelig at det er det offentliges ansvar å planlegge, bygge, utbedre, vedlikeholde og drifte veiene. Dette er helt i tråd med Fremskrittspartiets politikk.

Det er uhørt at staten fraskriver seg ansvaret, slik de gjør her i Kristiansandspakken. Men når lokalpolitikkerne gir etter gang på gang og påfører innbyggerne ekstraskatter på ekstraskatter, er det jo ikke rart at regjeringspartiene kan gni seg i hendene, for de behøver ikke å finansiere veiene over statsbudsjettet. Et eksempel: Det lokale flertallsregimet i Kristiansand ville i utgangspunktet gi rabatter på hyppig bruk av bommene, men da de ble forespurte fra Regjeringens side om å gå bort fra rabatteringen, var det tydeligvis helt greit. På toppen av det hele blir bompenger og veiskatt mange steder også brukt til andre formål enn veier, som f.eks. kollektivtransport eller gang- og sykkelstier. Er det rettferdig at bilistene i Kristiansand skal betale for gang- og sykkelstier rundt i distriktet, slik planen er i Kristiansand-området? Nei, det kan det umulig være!

Fremskrittspartiet støtter de prosjekter og tiltak som ligger i denne Kristiansandspakken, men vi støtter ikke bruk av bompengefinansiering. Det er ingen tvil om at det som ligger i denne samferdselspakken, har Kristiansandsregionen stort behov for, men et trygt og godt veinett her i regionen er det staten som må betale.

I Kristiansandspakken er det også snakk om køskatt som en del av opplegget knyttet til prosjektene. Fremskrittspartiet ser på dette som en ekstra skatt på transport. Ja, det er en skatt på toppen av bompengene.

Veibiten Kolsdalen–Lumber blir for øvrig det første prosjektet i denne perioden som etableres på det nye fylkesveinettet, hvor staten altså gir 17 000 km dårlig vedlikeholdte veier til fylkene, uten at det følger nok penger med. Staten har altså ikke klart å vedlikeholde veiene selv og lemper dem over på fylkene. Ansvarsfraskrivelse, akkurat som da Pontius Pilatus i gamle dager toet sine hender, er det de rød-grønne her kopierer.

Det er med sorg i hjertet jeg ser at ingen fra Vest-Agderbenken stiller på denne debatten her i dag.

Til slutt vil jeg få lov til å ta opp det forslag Fremskrittspartiet har lagt inn i saken.

**Presidenten:** Representanten Ingebjørg Godskesen har tatt opp det forslag hun refererte til.

**Gorm Kjernli (A) [20:11:08]:** Denne saken omhandler flere prosjekter for både vei, gang- og sykkelveier og

kollektivtrafikk i Kristiansandsregionen. Pakken er den første av to faser, og ved å dele den opp sikrer man at man kommer raskt i gang med de prosjekter som er kommet lengst i planleggingsfasen.

Samferdselspakken legger opp til å bedre veien til Vågsbygd, der omtrent en tredjedel av befolkningen i Kristiansand bor. Den myke delen av pakken vil føre til store forbedringer når det gjelder tilgjengelighet og framkommelighet for gående og syklist. Det legges opp til ytterligere å styrke kollektivnettet og bygge ut trafikksikkerhetstiltak. Tiltakene vil gjøre det lettere å veksle mellom det å være bilist, syklist og bruke kollektive transportmidler i Kristiansand. Kristiansand er i likhet med de andre større byene i landet i vekst, og tiltakene vil være med på å møte de utfordringene man står overfor når det gjelder transport lokalt.

Når det gjelder finansiering av pakken, er det lagt opp til både statlige midler og bompenger. Det er et bredt flertall, med unntak av Fremskrittspartiet, som ønsker dette. I forbindelse med forvaltningsreformen og overføringen av øvrige riksveier til fylkene vil de aktuelle riksveistrekningene i pakken bli omklassifisert til fylkesveier. Det forventes derfor at Aust- og Vest-Agder fylkeskommuner dekker de statlige bidragene med de pengene de får fra staten.

Regjeringspartiene på Stortinget har merket seg at departementet i proposisjonen påpeker rabattstrukturen i bomringen. Regjeringspartiene på Stortinget deler departementets syn på at hovedregelen for nye bomringer i by, med flat rabattstruktur begrenset til brikkebrukere, må følges ved framtidige endringer av rabattsystemet og ber om at departementet medvirker til en slik revidering lokalt. Samtidig innser vi at de lokalpolitiske vedtakene knyttet til denne saken, ble gjort før den nye hovedregelen var en realitet. Eventuelle endringer forutsetter selvfølgelig at det gjøres lokale vedtak. Vi vedtar ikke endringer i rabattsystemet gjennom merknaden vi har i saken, men vi ser så klart gjerne at man lokalt vurderer å gjøre endringer i rabattsystemet. Dette har også en sammenheng med den fireårige avtalen Kristiansandsregionen har inngått med departementet om midler fra belønningsordningen. Her er bilbegrensede tiltak en del av avtalen. I avtalen mellom Kristiansandsregionen og departementet om belønningsordningen står det bl.a.:

«Den samlede biltrafikken i området skal ikke øke fra 2010, og helst reduseres.»

Det står også i avtalen, signert av ordføreren i Kristiansand og departementet, at rushtidsavgift eller andre tiltak med tilsvarende effekt skal utredes nærmere med sikte på gjennomføring i 2011. Det er dette regjeringspartiene henviser til i sine merknader.

Jeg har merket meg at Høyre og Kristelig Folkeparti beskylder oss for å ha omgjort belønningsordningen til et virkemiddel for å overtale byene til å innføre veiprising. Til våre to klimaforliksvener har jeg da to ting jeg vil si:

For det første står det i avtalen mellom Kristiansandsregionen og departementet at rushtidsavgift skal utredes. Dette er ikke noe nytt som vi har funnet på nå.

For det andre: Hva er bakgrunnen for det? Jo, nå skal jeg sitere fra klimaforliket mellom regjeringspartie-

ne, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Under 6.5, belønningsordningen for kollektivtransport, står det bl.a. følgende:

«Partene er enige 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.»

Vi doblet belønningsordningen i 2009, men – merk – med bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk.

Videre står det:

«Byområder som ønsker å utprøve veiprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak skal prioriteres. Veiprising er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres veiprising uten lokal tilslutning.»

Dette er heller ikke noe nytt. Veiprising er nevnt i klimaforliket, men det forutsetter selvfølgelig også lokal tilslutning og lokalt vedtak. At Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å fjerne seg fra dette gjennom merknader både i denne saken og i budsjettet som vi debatterte tidligere, kan ikke jeg tolke som annet enn at de er i ferd med å bevege seg vekk fra klimaforliket.

**Knut Arild Hareide (KrF) [20:16:00]** (leiar i komiteen): Eg har behov for å kommentere to av dei tinga som Kjærnli tek opp i sitt innlegg.

Det eine som representanten tek opp, er det som går på rabattsystemet. Det som kom fram i innlegget, synest eg var veldig klarleggjande, at her må det vere ei lokal tilslutning før ein legg om systemet. Det synest eg var eit veldig godt signal frå regjeringspartia.

Den andre saka er det som går på det klimaforliket som me har inngått. Kristeleg Folkeparti er positiv til rushtidsavgift. Me står fast ved vedtaka våre, men me har inngått eit klimaforlik. I det klimaforliket står det altså:

«Veiprising er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres veiprising uten lokal tilslutning.»

Det held me oss til. Da reagerer me på at belønningsordninga blir brukt som ei brekkstong for på ein måte å påverke alle lokalt for å gå inn på det. Nettopp for å klarleggje det har me derfor valt å ikkje støtte merknaden frå Høgre, fordi me tek ansvar for det klimaforliket me er med i, sjølv om Kristeleg Folkeparti har eit primærstandpunkt som er veldig tydeleg. Me ser rushtidsavgift som eit positivt virkemiddel, men me tek ansvar for klimaforliket. Der var regjeringspartia med, der var Høgre med, og der var Kristeleg Folkeparti med. På Statsministerens kontor blei det einigheit om dette, og det vel Kristeleg Folkeparti å halde seg til, sjølv om me har eit anna primærstandpunkt.

**Øyvind Halleraker (H) [20:18:00]:** Jeg tegnet meg sent, fordi jeg i grunnen ikke hadde tenkt å si så veldig mye i denne saken. Men det var Gorm Kjærnli som fikk meg til å ta ordet.

Nå sa i grunnen Hareide det meste av det som var nødvendig å si. Også etter min mening snudde Kjærnli denne saken fullstendig på hodet. Det er andre som nå forsøker å gå bort fra klimaforliket, som vi altså var helt enige om, og

forutsetningene som vi la inn, som utmerket ble redegjort for fra Hareides side. Jeg vil minne om at det også var de borgerlige partiene som brakte belønningsordningen inn i klimaforliket, og det var også vi som la premissene for at den skulle doubles. Vi var også veldig tydelige på det, og veide alle ordene på gullvekt, fordi vi skulle være enige og stå sammen om dette. Men når man nå begynner å uthule dette og nærmest tar til orde for at det var en slags forutsetning at man kunne gjøre dette, så er det andre enn oss som går bort fra klimaforliket. Jeg synes man skal tenke seg meget nøye om før man fortsetter på dette.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [20:19:26]:** Eg hadde ikkje tenkt å ta ordet i denne saka, men når det går an å misforstå det Kjernli sa, så forstår eg absolutt ikkje hva Kristeleg Folkeparti og Høgre held på med. Kjernli las opp det som står i klimaforliket, og som deira partileiarar har skrivne under. Det er utvitydig. Eg treng ikkje sitera meir enn den siste delen, for me har jo innfridd første delen, om ei dobling:

«(...) forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk.»

Det går ikkje an å seia det enklare enn det, og det var det Kjernli gjorde. At det går an å misforstå det i forhold til den saka me har i dag, har eg inga forståing for. Det er ein forpliking som Høgre og Kristeleg Folkeparti har vore med på, og som eg håpar dei framleis er med på – for klimaet sin del!

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:20:40]:** Eg vil gleder meg òg over dette tiltaket, denne pakka fase 1, som er ei oppfølging av ein lokal dugnad. Eg synest det er bra at det er så brei semje om dei initiativa og det arbeidet som no går føre seg i Kristiansand-området.

Så er det jo slik at det er snakk om to fasar. Fase 1 består fyrst og fremst av ei mjuk pakke – av gang- og sykkelveggar supplert med ein del kollektiv- og trafikktryggleikstiltak i Kristiansand og omkringliggjande kommunar. Her er det altså eit nært og konstruktivt samarbeid mellom Kristiansand og kommunane rundt, som bl.a. vil medføra eit samanhengande gang- og sykkelvegnett, som vil bidra til at Kristiansandsregionen får eit transportsystem der ein lettare kan veksle mellom å vera bilist, kollektivtrafikanter, fotgjengar og syklist. Slik sett er dette prosjektet eit eksempel til etterfølging for mange andre.

Og så kjem ein då til fase 2. Der legg lokale styresmakter opp til bygging av ny E39 mellom Gartnerløkka og Søgne og ei ytterlegare satsing på tiltak innfor programområdet. Det vil òg bli vurdert tiltak for å dempa veksten i personbiltrafikken. Konsept, val, utgreiing og ekstern kvalitetssikring skal leggjast til grunn for fase 2.

Så til det som blir diskutert her. Eg må innrømme at eg vart overraska over representanten Halleraker sitt innlegg i samband med budsjettet med påstandar om at ein snik seg vekk frå eller lurar folk med på endringar i belønningsordninga og dei krav som er stilte der. No er det føreteke opplesing fleire gonger. Lat meg då berre minna om at det punktet 6.5 som vi diskuterer her, inneheld fem avsnitt. Det kan ikkje vera tvil frå nokon si side her at det er eit

mål med belønningsordninga å få på plass både betre kollektivtransport og mindre bilbruk. Det er òg sagt at byområde som ynskjer utprøving av vegprising, differensierte bompengesatsar eller andre trafikkregulerande tiltak, skal prioriterast, at vegprising er eit lokalt verkemiddel og at det ikkje blir innført vegprising utan lokal tilslutning.

Eg vil inderleg håpa at alle framleis står bak alle fem punkta. Det er i ein slik kontekst eg òg opplever representanten Gorm Kjernli når han tolkar korleis merknaden i denne saka om å sjå på rabattordninga skal følgjast opp. Det han seier, er at vi vedtek ikkje endringar i noko som er innført, men han ber departementet sjå på dette i neste omgang. Det vil då bety, slik eg ser det, at ei endring i rabattsystemet f.eks. kan leggjast fram som ein del av samferdselspakka for Kristiansandsregionen fase 2. Der er, som eg allereie har sagt, førebuinga i gang, og det er sagt at det bl.a. skal vera ei utgreiing av ei rushtidsavgift.

Lat oss i dag gleder oss over det engasjementet og det interkommunale samarbeidet som er i Kristiansand på eit felt der alle brukar fine ord om og seier at dei er opptekne av det. Lat oss gleder oss over det, og lat oss òg bruka dette eksemplet i våre diskusjonar i forhold til andre byområde.

**Presidenten:** Det åpnes for replikkordskifte.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [20:25:44]:** Jeg var hjemmeverende med fire små barn i mine yngre dager. Når barna trengte nytt tøy og jeg hadde penger på bok, var det aldri i mine tanker at jeg skulle la være å kjøpe det de trengte – for så heller å spare til mine barnebarn!

Det er derfor vanskelig for meg å forstå det når Regjeringen sier at de ikke kan bruke mer statlige penger på trygge veier, som vil komme oss til gode alle sammen, fordi de skal spare penger til neste generasjon, eller til sin egen alderdom, eller de bruker andre unnskyldninger. Derfor lar altså Regjeringen heller innbyggerne betale for veiene i form av ekstraskatter. Dette ses jo tydelig i Kristiansandspakken.

Mitt spørsmål er da: Hvorfor betaler ikke staten selv regningen på veinettet, når det står i vegloven § 20 at det er det offentliges ansvar, og er det satt i gang utredning på strekningen Søgne–Ålgård i Vest-Agder/Rogaland som statsråden lovet?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:26:39]:** Lat meg ta Søgne–Ålgård fyrst. Søgne–Ålgård er ein KVVU som vil bli bestilt no ved årsskiftet, i lag med ei rekkje andre KVVU-ar som då går til bestilling. Der er eg klar over at 2010 er rett forut, og kjem til å følgja det opp.

Så opplever eg at resten av replikken går på statsbudsjettet totalt sett. Lat meg då gjenta at det eg synest er veldig viktig i samferdselssammenheng, er å bidra til at ein får anten forsert eller realisert prosjekt som elles ville kome lenger ute i køen når det blir teke lokale initiativ. Eg oppfattar òg denne pakka fase 1 som ein stor lokal dugnad som det blir veldig spennande å følgja med på vidare.

**Øyvind Halleraker (H) [20:28:00]:** Jeg vet at jeg var litt spiss i ordbruken i mitt hovedinnlegg i budsjettdebat-

ten med referanse til denne saken. Det var ganske bevisst, fordi jeg opplever at Regjeringen beveger seg fra det som vi var enige om, som skulle være – skal vi kalle det – en gulrotordning som skulle friste kommuner, fylkeskommuner og de som hadde mulighet for det, til å søke belønningsordningen for å iverksette tiltak som skulle medføre de punktene som statsråden nevnte. Det er helt riktig.

Mitt spørsmål til statsråden i denne replikken blir: Hvorfor nevner hun ikke andre mulige bilreduserende tiltak i en sak som gjelder noe helt annet, nemlig å finansiere vegutbyggingen rundt Kristiansand?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:29:00]:** Eg kommenterte den saka som no ligg føre. Eg kommenterte òg ein merknad som vi skal følgja opp. Eg gjev honnør til Kristiansand og omliggjande kommunar for det arbeidet som dei no driv med.

Så er det slik at i belønningsordningane ligg det er over 300 mill. kr, og eg antek at det òg er slik for Høgre som det er for Regjeringa at dette ikkje er pengar som skal brukast einsidig for å oppretta eit buss- eller eit kollektivtilbod. Det skal faktisk følgjast opp med bindande avtale om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Det er det eg har heldt meg til. Avtalen er inngått når det gjeld Kristiansand, og det som departementet her har bede om, er at ein tek kontakt og ser kva ein får på plass av lokale vedtak i samband med fase 2.

**Øyvind Halleraker (H) [20:30:05]:** Jeg skal være litt mer presis i spørsmålet mitt, for det dreier seg ikke om hva statsråden har sagt her i kveld. Det dreier seg om hva departementet skriver inn i proposisjonen – en proposisjon som handler om en finansieringsløsning for Kristiansandspakken. Så velger man altså å trekke ut en mulig ordning innenfor belønningsordningen, som til og med krever et lokalt ønske for å kunne få ordningen på plass. Så trekker man fram det og ikke alle andre mulige tiltak som kommune og fylke kunne benyttet seg av, og som vi vet at veldig mange andre fylker har benyttet seg av. Man velger altså å trekke ut én ordning, og det er da vi kaller det for en utidig påvirkning av kommuner og fylker i en retning som ikke var meningen i klimaforliket.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:31:08]:** I klimaforliket er det nemnt vegprising, differensierte bompenge-satsar eller andre trafikkregulerande tiltak. Det er sagt at byområde som ynskjer å utprøva desse ordningane, skal prioriterast.

Etter no å ha sett litt på denne belønningsordninga – i desse dagar fører vi samtalar med Buskerudbyen, og det er inngått avtale med Trondheim – synest eg faktisk at det er andre storbyområde der vi kunne ynskt endå større engasjement for å få til kombinasjonar som går både på å satsa meir på kollektiv og samtidig oppnå «mindre bilbruk», som det står.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er over.

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

**Kari Henriksen (A) [20:32:33]:** Kristiansandspakken er fantastisk flott! Først er det jobbet godt lokalt for å få til et bredt forlik, både politisk og geografisk, for et veinett som skal glede hele byen. Spesielt gledelig er det med det sammenhengende gang- og sykkelnettet i Kristiansand. Det er godt for klimaet, godt for helsen og godt for trafikksikkerheten.

Hvordan kan man drepe en god nyhet? Jo, ved å koke suppe på en spiker. Den spikeren viser seg faktisk å være ganske så rusten. Nå er det bompengavgiften som blir den store saken i denne store saken i Kristiansand. Det er flere som har vist til det her, og jeg skal ikke gjenta det, men de lokale avtalene ligger til grunn, og det skal de fortsatt gjøre når det gjelder å utvikle veinettet. Og klimaforliket ligger fast.

Jeg merker meg også det optimistiske signalet i komiteens innstilling om at det er behov for investeringer i infrastruktur i transportkorridoren mellom Oslo og Stavanger. Det er behov for et bedre veinett. Dette, sammen med midler til planlegging av Samferdselspakke 2, var våre valglofter til innbyggerne i Vest-Agder.

Jeg registrerer at høyresiden er opptatt av løfter i forhold til klimaforliket, men de kan ikke være særlig opptatt av løfter som de selv ga i valgkampen. Jeg kan bare registrere at de lovte tre OPS-prosjekter til Agder, og så vidt jeg kan se, ligger det i en uprioritert liste med til sammen 22 veistrekninger, hvorav E39 – kyststamvegen er merket: «Oppdelt i hensiktsmessige enkeltstrekninger.»

Representanten Halleraker fra Høyre viste til at Kristiansands innbyggere og folk i Vest-Agder ville merke seg at vi hadde gått bort fra løftet om OPS-finansieringstiltak. Jeg tror velgerne i Kristiansand i mye større grad vil merke seg at Høyre har løpt fra sine veilofter i Vest-Agder. Høyres troverdighet i denne saken er ikke stor.

**Bård Hoksrud (FrP) [20:34:59]:** Det er jo slik at nesten alle har sagt at de ikke hadde tenkt å ta ordet i denne saken. Det hadde egentlig ikke jeg heller. Men når foregående representant sier at det er noen som prøver «å koke suppe på en spiker», og at det er en dårlig spiker, skjønner jeg at folk i Kristiansandsregionen reagerer når de plutselig finner ut at her er det faktisk en bomregning som kommer som blir ganske mye større enn forutsatt, og i hvert fall enn det var opplyst om på forhånd. Jeg skjønner det like godt som jeg skjønner dem i Vestfold som får en bompengeregning på 66 kr på en bitteliten strekning på fire kilometer. 66 kr for å kjøre en lastebil fire kilometer! Så jeg forstår dette veldig godt.

Dette viser noe: Jeg har ikke lov til å si det, men jeg tenker veldig ofte på landeveisrøveri når jeg ser hvilke konsekvenser de sakene som vi behandler i denne salen, får for vanlige folk. Her kommer det kraftige økninger i kostnadene for den enkelte, og det er plutselig. Når folk virkelig oppdager hva som ligger til grunn, og når man tar bort noe av det man har solgt inn som en god greie – at det skal være en god rabattordning – skjønner jeg veldig godt at folk reagerer. Jeg skjønner godt at folk i Kristiansandsregionen i dag er overrasket over det som nå plutselig blir servert på et fat, og hva som faktisk er i ferd med å skje.

**Freddy de Ruiter (A) [20:36:33]:** Det fagfolk uttaler til Fædrelandsvennen i dag, er at det blir mindre endringer. Noen endringer blir det, ja – noe lavere rabatt, sannsynligvis, på sikt, men også kanskje lavere passeringpris. Det kan hende at regningen blir høyere for noen, men lavere for andre.

Jeg ønsker å trekke en tråd tilbake til den budsjettdebatten vi hadde tidligere i dag, for det er det Fremskrittspartiet tydeligvis legger opp til hver gang man diskuterer slike saker, at man skal diskutere bompengepolitikken generelt. Det kan vi godt gjøre. Men jeg kunne ønske at Fremskrittspartiet satte det inn i et fordelingsmessig perspektiv. For med den privatiseringspolitikken Fremskrittspartiet ønsker å gjennomføre i det norske samfunn, er det å betale noen kroner i bompenger for å kjøre på vei bagateller i forhold til hva du må betale etter hvert for andre offentlige velferdstjenester som skole, helse og omsorg. Det ser vi i land som kjører en slik liberalistisk politikk. Så jeg ønsker meg et fremskrittsparti som kanskje er mer opptatt av å diskutere det og se ting litt i sammenheng, og diskutere fordelingspolitikk, og ikke bare trekke ut den ene saken og lage populisme på det.

**Øyvind Halleraker (H) [20:38:09]:** Jeg må ta ordet nok en gang, for jeg forstår at jeg har fått en visitt fra Kari Henriksen om at vi ikke følger opp Nasjonal transportplan og det vi har sagt om OPS-løsninger. Da synes jeg kanskje at Kari Henriksen bør finne fram budsjett-dokumentene og se hva som står der. Det må være et minstekrav at man har noenlunde peiling på hva man snakker om iallfall. I finansinnstillingen står det uttrykkelig at vi går inn for å OPS-finansiere tre prosjekter. Vi la inn 200 mill. kr til ekstra planlegging og prosjektering for å få det til. Vi har Høyres transportplan, som alternativ til Nasjonal transportplan, med en lang liste over – riktignok uprioriterte – strekninger, som vi kommer til å legge inn hvert år framover. Og slik vi har budsjettpraksis i dette stortinget, kan ikke vi fremme de samme prosjektene i dette fagbudsjettet. Det er slik vi har ordnet oss, men de står i finansinnstillingen.

**Arne Sortevik (FrP) [20:39:28]:** Jeg ble litt trigget av representanten de Ruiter som nå flere ganger har fortalt den samme historien – og sikkert kommer til å gjøre det igjen – om betalingssamfunn og Fremskrittspartiet. Man skal lytte til representanter fra sosialdemokratiet og fra Det kongelige norske Arbeiderparti når de snakker om betalingssamfunn, for det er de eksperter på. Vi har et betalingssamfunn innen sykehussektoren, hvor man altså kan kjøpe seg vekk fra dårlige offentlige tjenester. Man har høye egenandeler innenfor det offentlige systemet og økende egenandeler etter fire år med sosialdemokratisk styre. Det var den ene kommentaren.

Den andre kommentaren går på det som representanten de Ruiter fortsatt ikke vil forstå, at Fremskrittspartiets løsning når det gjelder finansiering av investering i infrastruktur, er å koble Norges oljerikdom sammen med en låneordning og avkastning fra fond, som også andre partier enn Fremskrittspartiet etter hvert begynner å se mulighe-

ten for å bruke, men først og fremst låneordningen, og så betjene den låneordningen gjennom årlige bevilgninger på statsbudsjettet. Når vi bruker en slik fremgangsmåte, klarer vi altså å koble oljerikdom til behovet for store investeringer i anlegg – i veianlegg og i jernbaneanlegg – som vil vare lenge. Da klarer vi å komme oss ut av den tvangstrøyen som et ettårig utgiftsbudsjett er i Stortinget, og som gjør at vi står her år ut og år inn og hakker frem noen ekstra skarve kroner til å bygge noen veistumper med. Det vi trenger, er et helt annet system. Vi trenger en fornyelse når det gjelder finansiering av investering i infrastruktur, og det er tydelig at enten skjønner ikke representantene fra Arbeiderpartiet det, eller de vil ikke skjønne det.

Jeg gjentar da at det som Fremskrittspartiet anbefaler å gjøre, er å bruke kjente virkemidler som amortiseringsordning – altså rentekompensasjonsordning – for å dekke de årlige utgiftene til å betjene lån med, og vi vil bruke fondsavkastning. Vi vil bruke en del av den avkastningen som kommer fra oljeformuen. Begge de to metodene er i bruk, men vi vil altså bruke dem i betydelig større omfang. Vi vil bruke dem for å investere i infrastruktur, bygge nye veier og nye jernbaner mye hurtigere og i mye større omfang enn det Arbeiderpartiet vil. Det er den store forskjellen, men det betyr ikke at vi med Fremskrittspartiets modell skal begynne å betale for andre offentlige tjenester som helsetjenester, sosiale tjenester eller utdanningstjenester. Vi skal iallfall ikke betale mer enn det man allerede gjør med Arbeiderpartiets styre.

**Presidenten:** Presidenten ønsker å minne om at det er ikke noe som heter Det kongelige norske Arbeiderparti. Derimot har vi Det norske Arbeiderparti.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.  
(Votering, se side 1130)

Sak n r. 8 [20:42:53]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Per Sandberg, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om eventuell implementering av direktiv 2006/24/EF («dataagringsdirektivet») i norsk lov (Innst. 64 S (2009–2010), jf. Dokument 8:5 S (2009–2010))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 40 minutter, og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [20:44:24]** (ordfører for saken): Utgangspunktet for denne debatten i dag er en eventuell implementering av datalagringsdirektivet. Forslagsstillerne ønsker at Stortinget skal få seg forelagt bl.a. lovverket som berører de prinsipielle spørsmålene som de mener direktivet reiser.

Flertallet i komiteen, bestående av de rød-grønne partiene og Høyre, viser til at Regjeringen har signalisert at man tar sikte på at et høringsnotat skal bli klart og sendes ut på en ordinær høringsrunde før jul. Regjeringen vil deretter, etter en grundig gjennomgang av besvarelserne, legge fram en anbefaling for Stortinget med sikte på behandling innen utgangen av 2010. Stortinget vil med andre ord få anledning til å ha en bred og grundig debatt om en eventuell implementering av direktivet i løpet av neste år. Flertallet foreslår derfor at saken vedlegges protokollen.

Engasjementet er stort i saken om direktivet, og det er bra. Et demokrati må alltid ha en levende debatt om hvordan vi best ivaretar personvernet, og det er statens ansvar å sikre det. Men staten har også et ansvar for å bekjempe kriminalitet og skape trygghet og sikkerhet for innbyggerne. Det er også personvern. Derfor er det viktige avveininger som må tas i debatten om datalagringsdirektivet. Dette er også bakgrunnen for at Arbeiderpartiet ønsker å implementere direktivet i norsk lovgivning, forutsatt at det ikke fremkommer klare negative konsekvenser for personvernet i den høringsrunden som nå skal i gang. De tre regjeringspartiene er som kjent delt i synet på direktivet.

For tiden rulles det opp en grov overgrepssak i Bodø. Der fortviler politiet over at lagringsreglene vi har i dag for trafikkdata, forhindrer politiet fra å identifisere flere av ofrene i saken. Dette er dessverre ikke et enestående eksempel. I forbindelse med en politiaksjon i Mellom-Europa i juni fikk Kripos oversendt 709 unike norske IP-adresser som var benyttet til å utveksle overgrepssaker av barn. Det betyr at svært mange personer i Norge har mottatt eller sendt filer med barnepornografisk innhold på dette nettverket. Ingen nordmenn ble tatt. Ifølge et nylig pålegg fra Datatilsynet var alle IP-adressene slettet. Det var ikke mulig for politiet å spore personene som hadde lastet ned bilder. Representanter for både politi og påtalemyndighet er alvorlig bekymret for at Norge kan bli et land som kriminelle vil komme til å operere fra, fordi vi har begrenset adgang til å bruke verktøy som er nødvendig for å bekjempe alvorlig kriminalitet. På samme måte som vi alle har fått nye verktøy som gjør det lettere å kommunisere, har også kriminelle fått det. Hensikten med direktivet er å sikre at vi har tilsvarende verktøy til å bekjempe denne kriminaliteten.

Også i dag lagres trafikkdata i Norge. I tillegg har Stortinget pålagt telekomselskapene å utlevere denne type informasjon til politiet. Trafikkdata har vært viktig for oppklaringen av alvorlige kriminalsaker, som lommemannsaken, Munch-saken og NOKAS-ranet. Også IP-adresser lagres, men Datatilsynets nye pålegg har altså ført til at en rekke saker ikke kan avdekkes. Arbeiderpartiet mener derfor at direktivet er viktig for å bekjempe kriminalitet,

og at det ikke minst er viktig å harmonisere lovverket vårt med våre nabolands lovverk.

Så har Arbeiderpartiet presisert et viktig forbehold: Personvern hensyn skal veie tungt. I dag flyter for mye sensitiv personinformasjon rundt i samfunnet. Det er flere eksempler på at teleselskaper har lekket fødselsnummer og andre personopplysninger på grunn av manglende sikkerhet. Derfor er det nødvendig med en diskusjon om hvordan vi bedre enn i dag skal sikre personvernet, i tillegg til å diskutere f.eks. lengden på lagringstiden. Arbeiderpartiet har også sagt at det bør innføres krav om domstolskontroll ved implementering av direktivet.

Den 5. desember 2007 stilte representanten Jan Arild Ellingsen et skriftlig spørsmål til samferdselsministeren der han understreket viktigheten av at Norge implementerte direktivet, og begrunnet det med hensynet til en effektiv kriminalitetsbekjempelse. I ettertid har Fremskrittspartiet gått bort fra dette synet, og det beklager jeg. Jeg undrer meg også over hvorfor Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ønsker å avvike fra den ordinære behandlingen av direktivene til andre EØS-relevante saker, slik som forslaget er utformet. Flertallets oppfatning er at vi vil ha det best mulige kunnskapsgrunnlaget for å ta stilling til spørsmålet om implementering etter at Regjeringen har gjennomført høringsrunden.

**Bård Hoksrud (FrP) [20:49:35]:** Når jeg står her i dag og skuer utover Stortinget, tenker jeg på 1814 og mennene som ga oss Norges grunnlov. Eidsvollsmennene var forut for sin tid om viktige temaer som individets frihet, ytringsfrihet og rettssikkerhet for alle – 134 år før Menneskerettighetserklæringen fra 1948 fulgte opp de samme ideene. Eidsvollsmennene visste nemlig veldig godt at den som ofrer friheten for trygghet, får ingen av delene.

En av paragrafene i Grunnloven, som ikke har blitt endret siden 1814, lyder som følger:

«Hus-Inkvisitioner maa ikke finde Sted, uden i kriminelle Tilfælde.»

Dette skrev eidsvollsmennene i Grunnloven § 102 hele 192 år før EUs datalagringsdirektiv, men de har utvilsomt like rett i 2009 som de hadde i 1814.

Hittil har Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet innført fotografering av alle bilister i de nye fotoboksene, utlevert sensitive opplysninger om folks inntekt og formue til hele verden, og siden 1. januar latt Sverige overvåke norsk nettrafikk gjennom FRA-loven. Når Regjeringen sannsynligvis innfører datalagringsdirektivet i Norge, blir det enda verre. Staten vil lagre informasjon om tekstmeldinger – SMS – telefonsamtaler, posisjonsdata og internettrafikk i inntil to år.

Enkelte overvåkingstilhengere hevder at datalagringsdirektivet vil gjøre det lettere å bekjempe kriminalitet, men glemmer at man enkelt kan unngå overvåking ved å bruke Skype, Hotmail eller mer sofistikerte datametoder. Tyske Bundeskriminalamt anslo i 2007 at datalagring bare vil øke oppklaringen av kriminalitet fra 55 pst. til 55,006 pst. Hvor mye skal den enkeltes frihet begrenses for at vi skal kunne føle oss litt tryggere? Storbritannia gir 653 offentlige instanser tilgang til dataene. Det går ut over person-

vernet til folk flest, mens de kriminelle kan fortsette som før.

Fremskrittspartiet er villig til å bruke Norges reservasjonsrett. Vi mener at datalagringsdirektivet i det minste skal få en grundig behandling i Stortinget, inkludert det aller viktigste, nemlig personvernspørsmålene. Dette burde være en selvfølge.

Da Fremskrittspartiet inviterte til møte om datalagringsdirektivet den 26. november med Datatilsynet, TeleNor, Stopp Datalagringsdirektivet og IKT-Norge, etter å ha bedt om en høring i komiteen, valgte ingen av de andre partiene å delta. Jeg frykter at det kan vise hvor langt dagens storting har beveget seg bort fra idealene Norge er bygd på.

Jeg tror eidsvollsmennene hadde fått sjokk dersom de hadde fått kjennskap til den rød-grønne regjeringens lemfeldige omgang med personvernet og sensitive opplysninger. Grunnloven levner ingen tvil om hva eidsvollsmennene mente om ytringsfrihet, personvern og den enkeltes rett til frihet.

Jeg er glad for at Kristelig Folkeparti støtter Fremskrittspartiets forslag, men hadde håpet at Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet også kunne sluttet seg til. Mener virkelig regjeringspartiene at Stortinget ikke skal få behandle datalagringsdirektivet på en grundig måte, som skal omfatte de personvernmessige forhold?

Jeg er glad for at det i hvert fall fortsatt finnes partier i Norge som kjemper for demokrati, frihet og retten til et liv uten snoking og utlevering av privatlivet.

Jeg vil herved ta opp forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

**Presidenten:** Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Ingjerd Schou (H) [20:53:14]:** Denne saken gir god anledning til en diskusjon om datalagringsdirektivet – om personvern på den ene siden og om det som går mer på å bekjempe kriminalitet på den andre siden.

Når Høyre er med i flertallet om at vi vil avvente behandlingen av denne saken, er det rett og slett fordi vi mener at vi ikke vet hva Regjeringen mener. Regjeringen har ikke framlagt noe om denne saken. Regjeringen sitter både på en kapasitet og en kompetanse, og har tilgang til et apparat som tilsier at vi avventer hva Regjeringen kommer til å mene, og Regjeringen har også signalisert at de vil komme med et høringsnotat før jul. Det er jo ikke lenge til – det er lovet før jul, men det forutsetter jo at Regjeringen bestemmer seg for et høringsnotat.

Nå vet vi at det er en såkalt intern opposisjon i Regjeringen også under denne saken, og det kunne jo vært greit å få opplyst hvilken statsråd som vil være konstitusjonelt ansvarlig, og om man kan forvente at Regjeringen opptrer samlet i denne saken.

Det har også vært ulike signaler fra Regjeringen om når saken skal behandles i Stortinget – til våren eller til høsten. Det hadde også vært greit å få avklart. Og Høyre – i motsetning til en rekke andre som har tatt standpunkt i

saken, og som er nok opplyst – understreker at det er viktig at vi har en bred høring. Viktig er det også at man får belyst både det som går på personvernssiden – det er allerede startet med en rekke ytringer – og også at man får inn det som går på etater og organisasjoner innenfor justis- og kriminalitetssektoren og en rekke organer, som Kripos, Politiets sikkerhetstjeneste, riksadvokaten med flere. Det er også viktig at Regjeringen synliggjør en tidsplan og hvem som skal håndtere denne saken – og hvordan. I tillegg oversendte partileder for Høyre, Solberg, et brev til Regjeringen 13. november med en rekke spørsmål – sentrale spørsmål – som vi forventer svar på. Når Regjeringen har bestemt seg og den brede høringen er foretatt, skal vi også delta i den materielle behandlingen av saken. Men slik representantforslaget nå foreligger, avventer vi Regjeringens behandling av saken – og jeg hører at flertallet har innstilt på det – og foreslår at saken vedlegges protokollen og at vi kommer tilbake til en dyp og grundig debatt når Regjeringen har kommet med sitt.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [20:56:27]:** Normal prosedyre for regjeringspartia er ofte at når det kjem Dokument nr. 8-forslag fra Framstegspartiet, vurderer ein om ein skal bruka tid på dei. For dei kjem ofte år etter år – om igjen og om igjen – dei same forslaga. Og då kan det vera litt misbruk av Stortinget og regjeringspartia si tid å ta debatt på debatt om same tema.

Det er ikkje akkurat sånn i denne saka. Men det var faktisk sånn at regjeringspartia hadde ei drøfting om dette med statsråden, og me blei einige om at me ikkje skulle bruka tid på dette forslaget, fordi me meinte at Regjeringa hadde ein prosess for dette, som gjorde at me fekk den behandlinga me trong for å koma fram til det standpunktet ein måtte koma fram til gjennom høyringar og samarbeid i regjeringsapparatet.

No registrerer eg til mi forundring at ein likevel frå det største regjeringspartiet dreg i gang debatten om det prinsipielle, ut frå eit forslag frå Framstegspartiet. Iallfall verkar det sånn at det har blitt ein bevegelse i det fraksjonsleiaren sa, og det har ho for så vidt varsla. Men eg lurar på om dette er lurt, iallfall synest eg det er litt betimeleg å seia frå om at me i den raud-grøne fraksjonen faktisk hadde blitt einige om ein prosess, som no ikkje blir følgd opp. Men så ser eg at Arbeidarpartiets parlamentariske leiing også har meldt seg på talarlista, så då ventar eg eventuelt med politiske innlegg til etter det innlegget har vore halde.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [20:58:26]:** Regjeringen har signalisert at man skal ha et høringsnotat som skal sendes ut på høring før jul i år. Jeg legger meg likevel på minne at det er en reell høring, og at det faktisk er tre måneder som instansene har mulighet til å bli hørt. Jeg mener at en sånn høring er klokt, jeg mener at det er viktig at instansene får sjansen til å melde tilbake om de hensyn og utfordringer man ser i forhold til direktivet. Etter høringsrunden er det lagt opp til at man skal ha en bred gjennomgang, og da får vi saken tilbake med en anbefaling fra Regjeringen og får en debatt om det i Stortinget. På den bakgrunn har Senterpartiet vært del av det flertallsforslaget som ligger



fra komiteen, men vi mener det er nødvendig og viktig å høre hva høringsinstansene mener. Likevel er jeg ikke i tvil om at forsamlingen vet hva som er Senterpartiets primære standpunkt i forhold til datalagringsdirektivet. Men den debatten ønsker vi altså å ta når høringsinstansene har fått sjansen til å si sitt. På den bakgrunn støtter vi forslaget om at saken vedlegges protokollen.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

**Knut Arild Hareide (KrF) [21:00:09]:** Eg har lyst til å seie at me frå Kristeleg Folkeparti si side går grundig inn i alle dei sakene som blir behandla i denne salen. Det gjeld saker frå Regjeringa, og det gjeld saker som blir fremja av andre parti.

Det har me òg gjort i denne saka. Men vi synest at Framstegspartiet lyftar ein viktig debatt. Me ser at med framveksten av eit informasjonssamfunn er det veldig viktig med både ei tydeleg og prinsipiell halding. Me må spørje oss: Kva er våre rettar? Dette gjeld både yringsfridom og personvern – ja, eg vil òg bruke ordet menneskeverd. Samfunnet skal ikkje overvake oss utan grunn. Her er det på ein måte lagt eit prinsipp til grunn om at me alle er mistenkte til det motsette er bevist. Her skal alle kontrollertast – ja, her skal alle med.

Kristeleg Folkeparti er svært kritiske til ordningar som rokkar ved menneske sin rett og fridom til å kommunisere fritt utan å bli overvaka. Problemet her er at det blir summen av alle ordningar, alle enkeltsaker, som er med på å lage problemet. Ja, det er faktisk summen av dei gode hensiktene i seg sjølve som er med på det å lage problemet.

Eg vil òg seie, når representanten Bjørnflaten seier at dette er ei anna saksbehandling samanlikna med EØS-saker, at eg synest at nettopp det forslaget legg opp til, er veldig viktig og veldig bra, fordi ein ber om at me får ei grundig utgreiing av dette i Stortinget, sånn at vi kan sjå kva eventuelt alternativet er til å implementere dette direktivet. For det me opplever, er at mange som er tilhengjarar av direktivet, seier at viss ikkje Noreg implementerer dette direktivet, vil me bli ei frihamn for diverse ting f.eks. på nettet. Men då har me ikkje vurdert kva som er alternativet til å implementere dette EØS-direktivet.

Så Kristeleg Folkeparti vil støtte det gode forslaget frå Framstegspartiet. Framstegspartiet lyftar ein viktig debatt med dette forslaget, og me imøteser denne debatten når Regjeringa omsider får bestemt seg og kjem med ei sak til Stortinget.

**Borghild Tenden (V) [21:03:14]:** Det tør være kjent i denne sal hvilket engasjement Venstre har for personvernet. Et sterkt personvern er avgjørende for den enkeltes frihet og for demokratiet, og er en liberal kjerneverdi. Derfor hegner vi i Venstre om personvernet.

Men personvernet er under kontinuerlig press. For eksempel er Norge nå ifølge Datatilsynet den mest teleovervåkede nasjon i verden. Det er bare britene som er mer overvåket enn oss. Det er ett utviklingstrekk. Samtidig har Internett gitt en hel verden mulighet til å kommunisere

med hverandre. Det er en unik mulighet vi aldri har hatt før, men med den kommer det også utfordringer. Å sikre at sensitiv informasjon om privatlivet vårt ikke kommer på avveie, er en av disse utfordringene. Det er også en grunnleggende rett å kunne kommunisere anonymt.

Det er bl.a. av denne grunn at vi i Venstre har programfestet at vi vil arbeide for å hindre at EUs datalagringsdirektiv blir en del av norsk lov, og om nødvendig bruke reservasjonsretten i EØS-avtalen. Det har vi gått til valg på, og det står vi på.

Jeg skal ikke forlenge debatten med å repetere de mange betenkelighetene ved direktivet, annet enn å bemerke at innstillingen inneholder en rekke henvisninger til både Personvernkommissjonens og Datatilsynets anbefalinger med hensyn til datalagringsdirektivet. Venstre stiller seg bak disse anbefalingene, som vi mener veier svært tungt.

Jeg varsler med dette at Venstre vil støtte forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:05:20]:** Eg er tilfreds med at fleirtalet i komiteen ynskjer å venta til Regjeringa har behandla saka om datalagringsdirektivet, og difor føreslår at saka blir vedlagd protokollen.

Proessen knytt til datalagringsdirektivet har vore lang og krevjande. Det går mange diskusjonar om kva direktivet omfattar, og om kva konsekvensane av ei eventuell gjennomføring av direktivet i norsk rett vil bli.

Regjeringa sin politiske plattform fortel at datalagringsdirektivet er ei kontroversiell sak for Regjeringa. Eg siterer frå Soria Moria II:

«Arbeiderpartiet vil implementere datalagringsdirektivet forutsatt at det i utredningen ikke framkommer klare negative konsekvenser for personvernet. Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil av personvernmessige hensyn gå mot implementering av EUs datalagringsdirektiv i norsk rett. SVs og SPs statsråder og stortingsrepresentanter stilles fritt i denne saken.»

For å få et best mogleg grunnlag for å ta ei avgjerd om direktivet skal gjennomførast i Noreg, vil vi senda saka på offentleg høyring. Lagring av data, slik det går fram av direktivet, gjeld både Samferdselsdepartementet, som har ansvaret for Ecom-lova, Fornyings- og administrasjonsdepartementet, med ansvar for personvernlova, og Justisdepartementet, med ansvar for straffeprosesslova. EØS-relevans er naturleg heimhøyrande i Utanriksdepartementet.

Departementa arbeider no fram eit felles høyringsbrev. Det har vore spørsmål om kven som har ansvaret for den koordineringa. Det er samferdselsministeren.

Høyringsbrevet vil innehalde ein gjennomgang av direktivet og rammene det legg for nasjonal gjennomføring. I tillegg vil høyringsbrevet fremja forslag til korleis direktivet eventuelt kan gjennomførast i norsk rett. Høyringsinstansane vil bli bedne om å uttala seg om synspunkt som kjem fram i høyringsbrevet, om problemstillingar knytte til nedkjemping av kriminalitet og om personvern.

Vi tek sikte på å få saka ut på offentleg høyring så raskt som mogleg. Vi ønskjer ei brei høyring, der vi skal ha tre månaders svarfrist. Etter den offentlige høyringa vil Re-

gjeringa ta endeleg stilling til om direktivet bør implementerast eller ikkje. Saka vil deretter, i tilfelle, bli lagd fram for Stortinget på eigna måte.

I Dokument nr. 8-forslaget er òg Personvernkommissjonen sin rapport omtalt. Når det gjeld NOU 2009:1 Individ og integritet, vart den levert til Fornyings- og administrasjonsdepartementet januar 2009. Etter dette har rapporten vore ute på brei høyring med høyringsfrist ultimo august 2009. Det har kome inn mange og omfattande høyringssvar.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet arbeider no med rapporten. Dei vurderer korleis kommisjonens ulike tilrådingar kan følgjast opp. Det er eit omfattande arbeid. Det vil difor neppe vera mogleg å leggja fram rapporten for drøfting i Stortinget før eit framlegg om eventuell implementering av datalagringsdirektivet.

Men Regjeringa har merkt seg Personvernkommissjonens sitt syn på datalagringsdirektivet og tek desse synspunkta med seg i arbeidet med høyringsnotatet.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bård Hoksrud (FrP) [21:09:24]:** Det kan være greit å komme med en refleksjon først, og det er at det virker som at partiene har et rimelig avklart forhold, kanskje med unntak av ett parti, ut fra de innleggene som har vært tidligere i debatten.

Jeg har lyst til å utfordre statsråden på hvorvidt Datatilsynet har vært med i prosessen med tanke på det høringskrivet som nå går ut. Det er interessant å ha med seg alle sider når man skal sende noe ut på høring. På tross av at jeg har fått svar fra statsråden om at de har vært inne i prosessen, har jeg fått bekreftet fra Datatilsynet at de oppfatter det som at de ikke har vært en del av den høringsprosessen så langt, og ikke fått komme med innspill. Så jeg vil veldig gjerne at statsråden kan redegjøre for hva som er det faktiske forhold.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:10:18]:** Det er rett som representanten Hoksrud seier, at eg har svart tidlegare at Datatilsynet har kome med innspel til det arbeidet som ein no gjer. Datatilsynet vil vera høyringsinstans på line med andre. Så det er nytt for meg at tilsynet seier at dei ikkje har vore inne i prosessen. Det må eg i tilfelle få moglegheit til å oppklara noko nærmare overfor Datatilsynet, i forhold til det eg har svart. For eg er sjølv sagt ikkje interessert i å gje feil opplysningar til Stortinget.

**Ingjerd Schou (H) [21:11:27]:** I diskusjonen forut for saken og i saken som er framlagt i dag, har det vært litt motstridende opplysninger om når man kan forvente at høringsnotatet skal foreligge. Det har vært lovet før jul. Nå sier statsråden at det skal foreligge så snart som mulig. Mine spørsmål er: Når vil det foreligge – vil det foreligge før jul? Når kan Høyre få svar på de spørsmålene som er stilt i brev datert 13. november? Det er mulig forvaltningsloven gjelder også her, men vil svar på brevet foreligge før høringsutkastet går ut?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:12:17]:** Eg oppfattar det ikkje som særleg motstridande opplysningar i forhold til det høyringsutkastet som vi arbeider med. Eg meiner å hugsa at utanriksministeren i spontanspørjetimen svarte: før jul. Eg følgde det opp med å seia at vi har som ambisjon: før jul. Det er framleis vår ambisjon. Så er det heldigvis slik at både Ingjerd Schou og andre her er kjende med at notatet er klart når det er klart. Slik er det arbeidet vi held på med. Den ambisjonen står framleis fast. Difor brukte eg det uttrykket eg gjorde.

Så til Høgre: Det er ikkje samferdsleministeren som er mottakar av brevet. Men eg er kjend med innhaldet, og eg trur Høgre vil få mange svar når høyringsbrevet blir sendt ut.

**Knut Arild Hareide (KrF) [21:13:30]:** Eg forstår det slik at det er Samferdselsdepartementet som er det koordinerende departementet. Eg har eit spørsmål knytt til det konstitusjonelle. Det er veldig mange saker departementa må koordinere seg imellom. Men mitt spørsmål er: Kva departement vil det vere som fremjar denne saka for Stortinget? Vil det òg vere Samferdselsdepartementet? Det er det eine spørsmålet. Det andre spørsmålet eg har, gjeld prosessen vi diskuterer i kveld. Vi som ønskjer å gå imot dette direktivet, vil vite om det føreligg gode alternativ til det å implementere direktivet, når saka blir fremma for Stortinget.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:14:23]:** Eg ber om forståing for at eg no held meg til den prosessen som ligg i Regjeringa når det gjeld eit høyringsnotat. Høyringsnotatet er det samferdsleministeren som koordinerer arbeidet med. Der er det tre andre departement som er inne.

Spørsmålet om kven som vil ha ansvaret for ein eventuell endeleg proposisjon, skal eg få lov til å koma tilbake til. Det vil i tilfelle vera snakk om to proposisjonar. Det som heiter ein – eventuell – innlemmingsproposisjon, er det praksis for at Utanriksdepartementet har ansvaret for. Ansvaret for direktivet og ein eventuell proposisjon i den samanhengen skal eg få lov til å koma tilbake til på eit seinare tidspunkt.

**Arne Sortevik (FrP) [21:15:42]:** Jeg merket meg at statsråden i slutten av sitt innlegg snakket om Personvernkommissjonens rapport, og at man skulle merke seg synspunktene der i arbeidet med datalagringsdirektivet. Det er en skuffende håndtering av Personvernkommissjonens rapport. Det er etter vårt syn å sette tingene i feil rekkefølge. Det viktige må jo faktisk være at Stortinget får en stortingsmelding basert på Personvernkommissjonens rapport. Det er en ganske omfattende rapport som har gitt ganske klare anbefalinger, og som også har anbefalt å grunnlovfeste personvernet i Norge. Vårt syn er jo at det bør Stortinget forholde seg til først, og på den måten legge rammene for direktiver – både datalagringsdirektiv og andre umulige og mulige direktiver fra EU vi skal forholde oss til.

Hvorfor vil ikke statsråden gjøre dette i riktig rekke-

følge, og la Stortinget få en bred og god debatt om Personvernkommisjonens rapport først?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:16:46]:** Det er rett som representanten Sortevik seier, at her er det mange spørsmål fra Personvernkommisjonen si side som bør vera gjenstand for breiare drøfting. Det som er dilemmaet, er at denne kommisjonen sitt arbeid har vore ute på høyring, med frist ulitimo august, og det har kome inn mange omfattande høyringssvar. Det vil nok bli vel krevjande å gjera dette i den rekkjefølgja som Framstegspartiet her ber om, med heile det arbeidet.

**Presidenten:** Replikordskiftet er avsluttet.

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

**Arne Sortevik (FrP) [21:17:54]:** Det gir meg anledning til å fortsette med det som det ble svart på. Spørsmålet er: Hva er det krevende i forhold til? Er det krevende i forhold til at Stortinget bør ha en grundig og god diskusjon om personvernets stilling i Norge? Det burde være førende. Det burde ikke være vanskelig å imøtekomme det ønsket. Eller er det hensynet til tidsfristen satt av EU?

Nå er det slik, hvis jeg har oppfattet det riktig, at en rekke land har sluttet seg til dette direktivet, men ikke alle. Nå er det også slik at Norge uten å være EU-partner, EU-medlem, faktisk er blant de flinkeste guttene i klassen til nettopp å implementere direktiv som kommer fra EU. Det behøver vi ikke være. Og vi behøver slett ikke være det i tilfellet med overvåkings-, nei, datalagringsdirektivet – det var en ønsket og tydelig forsnakkelse – vi oppfatter dette som overvåkning mer enn datalagring. Mitt poeng er at Stortinget enstemmig gikk inn for å oppnevne Personvernkommisjonen. Den har lagt frem sin rapport. Den har klare anbefalinger, og ikke minst en anbefaling om å styrke personvernet i Norge gjennom en grunnlovfesting av det. Et enstemmig storting bør nå forlange at kommisjonens rapport behandles i Stortinget, og at det skjer før vi på noen som helt mulig måte tar stilling til hva andre ber oss om å gjennomføre i eget land.

Fremskrittspartiet har et klart og tydelig standpunkt mot dette direktivet. Vi skjønner fra tidligere, og vi skjønner det også fra den smule debatt som har vært her i kveld, at det er en vanskelig sak for SV, det er en vanskelig sak for Senterpartiet, det er i beste fall en uavklart sak for deler av Høyre. Men det virker som om Arbeiderpartiet har bestemt seg, ganske klart og tydelig.

Fremskrittspartiet er villig til å bruke reservasjonsretten dersom det er nødvendig. Vi mener at eventuelle svakheter ved Regjeringens kontrollmekanismer, som er et av de spørsmål jeg vet er stilt fra andre partier, trenger man egentlig ikke å stille spørsmål om, for de er der allerede i dag – når vi ser på hvordan Regjeringen håndterer tilgang til f.eks. data fra bomplassering, som skattemyndighetene får, og at Nav kan sjekke opplysninger i pasientjournaler uten å informere pasienter. Denne listen kan jeg gjøre lengre. Det er en rekke eksempler på at dagens politikk, styrt med et flertall fra Arbeiderpartiet, Senterpar-

tiet og SV, tar lett på omgangen med sensitive personopplysninger. Det er ingen trygghet, med utgangspunkt i at vi snart skal behandle et datalagringsdirektiv.

**Martin Kolberg (A) [21:21:25]:** Jeg merker meg at flere av representantene, spesielt fra Fremskrittspartiet, forsøker å skape det inntrykk at Regjeringen i denne saken ikke er innstilt på en grundig og demokratisk behandling. Det brukes veldig store ord, og det henvises også til 1814.

Det er å si at slik som statsråden nå har redegjort for dette overfor Stortinget, kan vi alle sammen føle oss veldig trygge på at denne saken vil bli behandlet meget grundig. Det redegjøres her for en veldig systematisk gjennomgang fra Regjeringens side. Saken håndteres på en ordinær og grundig måte, og selvsagt er det slik at Stortinget vil bli invitert og få muligheten til å diskutere denne saken på alle måter, også de aspekter som for så vidt reises i den saken som vi nå har til behandling.

Jeg vil si det slik at dypest sett handler denne debatten om nødvendigheten av organiseringen av det jeg vil kalle det moderne samfunn. For etter hvert som verden endrer seg, etter hvert som den teknologiske utviklingen skyter fart, vil også, slik vi har sett det, kriminaliteten endre seg. Det er allerede skjedd. Det er mange eksempler på at kriminelle miljøer er blitt internasjonalisert, og at en bruker den moderne infrastruktur i samfunnet fullt ut. Men det som ikke endrer seg, er behovet for å finne balansen mellom de to dimensjonene, som den tidligere justisministeren fra Venstre, Odd Einar Dørum, så fint formulerte det da han sa: Vi må finne balansen mellom «beskyttelse av borgere mot overgrep fra staten og beskyttelse av borgere mot overgrep fra andre borgere».

Jeg vil si det slik at det forsøkes – helt uriktig etter min mening – å skape et inntrykk av at dette handler om overvåkning av den norske befolkning. En eventuell implementering av datalagringsdirektivet vil bety at trafikkdata, som også i dag lagres – av helt andre grunner – skal lagres i noe lengre tid enn det som er tilfellet i dag. Det handler ikke om, slik det forsøkes å gis inntrykk av, lagring av innholdet i disse data. Ingen vil heller kunne se hvilken internettside den enkelte har vært inne på. Begrunnelsen for pålegget er at politiet skal få tilgang til slike data når det foreligger skjellig grunn til mistanke om alvorlig kriminalitet. Jeg vil her, allerede i denne debatten, gjøre det klart at Arbeiderpartiet også vil være tydelig på at det vil være krav om domstolsvedtak i hvert tilfelle der trafikkdata skal utleveres.

Til slutt bare dette: Jeg vil si det slik at jeg merker meg veldig tydelig at Fremskrittspartiet, som i så mange debatter hevder at de er det store lov og orden-partiet i dette landet, i dette tilfellet ikke lytter til politiets tydelige ønsker og krav om at dette direktivet må implementeres i norsk lov for at man skal kunne greie å møte den avanserte internasjonale kriminaliteten.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [21:25:06]:** Jeg har vært mye i land som tidligere var preget av kommunistisk styresett, med overvåkning, tysting, KGB, spionering på kolleger og nær familie og fravær av elementære fri-

heter. Dette gjør noe med folk og forringer livskvaliteten. Det er ikke mange i Norge som vet hvordan det er aldri å føle seg trygg. Men når Regjeringen vil innføre datalagringsdirektivet, risikerer vi noe av det samme i Norge.

I Tyskland ble det gjennomført en undersøkelse om hvordan innføringen av datalagringsdirektivet på telefoni endret folks telefonvaner. Halvparten av dem som ble intervjuet, svarte at de nå ville unngå å bruke telefon for å komme i kontakt med psykolog og ekteskapsrådgiver. I det østlige Tyskland ville to av tre helst unngå å bruke telefon.

I forrige periode behandlet Stortinget både bioteknologiloven, helseregisterloven og helsepersonelloven, hvor Fremskrittspartiet ivaretok både behovet for å ivareta personvernet og behovet for et humant, effektivt samfunn. De fleste vedtak som ble gjort, var med støtte fra Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet og Senterpartiet. EUs datalagringsdirektiv derimot inneholder ikke slike typer avveininger. Personvernet blir her fullstendig overkjørt.

Jeg er ikke noen tilhenger av det gamle Øst-Europa. Hvis – jeg gjentar hvis – det er slik at Datatilsynet og Personvernkommisjonen ikke får framlagt sine synspunkter på en anstendig måte for Stortinget, så må jeg spørre meg selv: Er vi allerede i det gamle Øst-Europa under dagens regjering? Kriminelle vet allerede i dag hvordan de skal omgå datalagringsdirektivet, og politiet har allerede adgang til å lagre elektronisk trafikk ved særskilt mistanke. De som vil bli utsatt for dette, er folk flest, som mister store deler av sin frihet, mens kriminelle kan gå fri.

Det er ikke nødvendigvis slik at Norge automatisk blir et totalitært samfunn dersom Regjeringen innfører datalagringsdirektivet, men det vil være et syvmlssteg i feil retning – en retning som jeg og Fremskrittspartiet vil kjempe imot.

**Håkon Haugli (A) [21:28:26]:** Når Fremskrittspartiet i dag snakker om Eidsvoll og trekker paralleller til Øst-Europa, vil jeg minne om at partiet så sent som i sommer forsvarte avlytting og ransaking i private hjem uten at noe kriminelt hadde skjedd i forkant. I Dagsnytt atten raste representanten Solveig Horne over at justisministeren hadde stanset den grunnlovsstridige praksisen som Bondevik-regjeringen foreslo i 2005. Samme år la Fremskrittspartiet selv fram forslag om å pålegge nettleverandører å lagre trafikkdata i tolv måneder, fordi det ville gi politiet et verktøy til oppklaring av alvorlige forbrytelser. Nå har partiet inntatt nøyaktig motsatt holdning. Når personvernet skal avveies mot andre hensyn, virker Fremskrittspartiet ute av stand til å innta en prinsipiell holdning, i alle fall en holdning som ikke går ut på dato etter seks måneder.

Representanten Hoksrud viste i sitt innlegg til tall fra Tyskland, som angivelig viser at oppklaringsprosenten vil øke fra 55 pst. til 55,006 pst. ved datalagring. Slik statistikk er en viktig del av argumentasjonen mot datalagringsdirektivet. Eirik Trønnes Hansen og Jan Olav Frantsovold i Politijuristene har dokumentert at tallene er tvilsomme og kommer fra andre kilder enn motstanderne oppgir. Tallet på 55,006 er ikke utregnet av det tyske politiet, slik det påstås. Det kommer fra en kampanjeorganisasjon mot da-

talagringsdirektivet. Et annet tall som brukes, 0,002 pst., skal visstnok komme fra Max Planck-instituttet, men finnes ikke i noen rapport derfra. I begge tilfeller sammenliknes saker hvor elektroniske spor var slettet, med hele kriminalstatistikken, alt fra veskenapping til grov vold telles med. Så regner man ut hvor mange prosent av alle straffesaker som hadde manglende elektroniske spor. Metoden har en åpenbar feilkilde: Politiet spør kun etter elektroniske spor hvis de forventer at slike data er tilgjengelige. Det blir som om Rimi skulle kartlegge behovet for søndagsåpne butikker ved å undersøke hvor mange som står utenfor og banker på en stengt dør.

Vi trenger debatt om personvern. Men utgangspunktet kan ikke være at personvern er en tilstand, noe vi enten har 100 pst. eller ikke har i det hele tatt. Lagring av trafikkdata innebærer i seg selv ingen innskrenkning av den enkeltes frihet. Det er mulig, nødvendig og det vil være opp til Stortinget å sikre at direktivet implementeres på en måte som ivaretar personvern hensyn.

**Geir Pollestad (Sp) [21:31:22]:** Jeg er litt overrasket over den debatten som vi hører her i salen, særlig at et parti som så tydelig gjør det klart at de vil vente på utredningen, på høringen, før de konkluderer, i dag har så bastante meninger. Jeg har vanskelig for å se at et så ufarlig virkemiddel skal være så uhyggelig effektivt. For det blir innført en lagringsplikt, og det er flere data enn i dag som skal lagres. Det er sånn at lagringstiden blir lengre, og at formålet med lagringen er nytt. Det nye er at prinsippet er at vi alle er potensielle kriminelle, og at vi derfor må overvåkes. I dag er all slik kontroll et alternativ, og stort sett alltid et alternativ med en fornuftig begrunnelse.

Personvernet er under press, og teknologi muliggjør overvåkning. Det kan alltid pekes på et godt formål for å lage nye regler, nye kontrollmekanismer. For Senterpartiet er det å leve et liv uten overvåkning en sentral rettighet, på samme måte som vi i dag sender brev uten at noen noterer hvem som sender brevet, eller hvem som er mottakeren. Skal vi dra dette lenger – for det er sånn det skjer, steg for steg – er det ikke noe annerledes enn å åpne for ubegrenset kameraovervåkning av uterom, skoler, arbeidsplasser og barnehager. Politiet vil da kunne gå til domstolene og få innsyn i denne informasjonen. Vi kan si: Vi som ikke gjør noe galt, vi har ingenting å frykte.

Vidar Refvik, assisterende politidirektør, skriver i desemberutgaven av bladet Norsk Politi en kronikk om dette. Jeg får inntrykk av en kjekt å ha holdning. Han skriver:

«Vanlige, lovlidige innbyggere i Norge kan sove trygt om natten om direktivet innføres.»

Ja, men det er feil spørsmål og feil påstand. Det vi må spørre oss om, er: Er det sånn at vi ikke vil sove trygt om natten hvis vi sier nei til datalagringsdirektivet? Vi må vente til Regjeringen har kjørt sin prosess, og jeg ser på Samferdselsdepartementet sine hjemmesider at det ligger en rekke utredninger, men jeg finner ikke en eneste utredning der politiet og justismyndighetene dokumenterer behovet for denne utredningen. Det er en kjekt å ha-ordning.

Helt til slutt: Representanten Bjørnflaten trekker fram 709 IP-adresser, og sier at dette handler om en mengde

mennesker. Jeg må be henne presisere om hun mener dette handler om 709 mennesker, eller om det manglet en kopling der. Faktum er at det er iallfall ikke 700 mennesker bak disse 709 IP-adressene.

**Snorre Serigstad Valen (SV) [21:34:37]:** Skulle jeg ønske å distribuere barnepornografi, planlegge terrorhandlinger over Internett eller drive mafiavirksomhet, hadde det kostet meg veldig lite innsats, og det kunne ha vært gratis å skjule min virksomhet, selv om datalagringsdirektivet var implementert. Enkelte partier framstiller følgene av direktivet som nærmest ubetydelige i forhold til dagens praksis. Det er både en stor selvmotsigelse og det er faktisk feil. For få timer siden jublet om lag 10 000 mennesker her ute for en president som leder et politisk system basert på det de kaller «checks and balances». Det hjelper ikke at makthaverne har de beste hensikter eller er snille og gode, en skal alltid ha kontrollmekanismer, motmakt og skepsis til dem som styrer. Derfor har vi også en helt fri talerstol her på Stortinget, slik at de folkevalgte skal kunne drive helt fri meningsytring uten frykt for forfølgelser fra regjering eller konge. Slik er det ikke fordi vi mistror Kongen eller regjeringen, men fordi det er slik makt skal fordeles og kontrolleres.

Å henfalle til retorikk av typen «redder vi bare ett barn, er det verdt det» er derfor veldig problematisk og drar nivået på debatten ned. Det er et ugyldig argument. Vi kunne alle levert inn vårt DNA og blitt pålagt å gå med elektroniske fotlenker. Vi ville ha reddet veldig mange mennesker fra kriminalitet og vold. Hvis vi bare strammer inn nok, kan vi faktisk få et samfunn helt uten kriminalitet. Men vi foreslår selvfølgelig ikke det. Derfor bør man ikke henfalle til den typen argumentasjon.

Vårt eget og EUs datatilsyn, eksperter på personvern i Norge og Europa, Personvernkommissjonen, har alle kraftige innvendinger mot direktivet. EU-kommisjonen sier de ikke vet om direktivet har hatt effekt, og har satt i gang en evaluering. Da undres jeg over skråsikkerheten og viljen til å konkludere veldig fort, som enkelte har. Den alvorlige internasjonale kriminaliteten representanten Kolberg sikter til, vil kunne unngå all loggføring med enkle virkemidler. Vi andre vil bli overvåket i et annet og større omfang enn det som er tilfellet i dag. Det trengs få minutter med Datatilsynets informasjonsmateriell for å vite dette. La oss i det minste ta debatten på sakens faktiske premisser, og ikke avdramatisere tiltak som beviselig er en økt grad av overvåkning, sammenliknet med dagens praksis.

**Ingjerd Schou (H) [21:37:24]:** Jeg holder meg fortsatt til anbefalingene for saken, nemlig at vi skulle ta den materielle behandlingen når Regjeringen hadde sagt sitt.

Det som gjør at jeg tar ordet likevel, var representanten Sortevik, som var opptatt av at denne salen burde få seg forelagt Personvernkommissjonens rapport, og ville ha den debattert i salen før vi fikk den materielle og endelige behandlingen av datalagringsdirektivet. Da tror jeg det er flere rapporter vi burde hatt i denne salen. Jeg forutsetter at Regjeringen tar hensyn til rapporten fra Personvernkommissjonen, men også til den rapporten som ble framlagt i

juni i år av Metodekontrollutvalget, som er en gjennomgang av de hemmelige politimetodene. Dette ble behandlet i Stortinget i 2004, og jeg var ordfører for den saken. Jeg har også sittet halvannet år i Metodekontrollutvalget, som har hatt en nitid gjennomgang av og et grundig arbeid om de hemmelige politimetodene – hvordan de er brukt, og hvilke anbefalinger, justeringer, endringer, korrigeringer og innstramminger som ligger i rapporten fra Metodekontrollutvalget i forhold til de metodene som ble innført i 2004.

Jeg regner med at de problemstillinger og anbefalinger som er i relevante rapporter og dokumenter, blir belyst underveis i høringen og i det høringsbrevet som skal sendes ut, og som ulike sentrale instanser på både personvernensiden og kriminalitets- og justissiden får god anledning til å belyse i høringen og behandlingen. Så forutsetter jeg at vi tar den grundige og nitide debatten når Regjeringen har kommet med sitt og den brede høringen er gjennomført, og alle relevante rapporter det har vært mulig å belyse gjennom det, er belyst.

**Arne Sortevik (FrP) [21:39:51]:** I Norge argumenter representanter fra politiet, og nå også fra Arbeiderpartiet, for at innføring av EUs direktiv er nødvendig av hensyn til kriminalitetsbekjempelse.

Slik vi har oppfattet det, er den opprinnelige begrunnelsen fra EUs direktiv en bekjempelse av terrorisme. Det er noe ganske annet. Jeg merker meg at lederen av Politiets Fellesforbund gjentar begrunnelsen om kriminalitetsbekjempelse. Jeg merker meg også at EuroCOP, som er en organisasjon i Europa der Politiets Fellesforbund er med, mener at direktivet ikke vil ha effekt, og peker bl.a. på at kriminelle med letthet vil kunne unngå dette som tiltak. Altså: Det vil ha liten betydning i arbeidet med kriminalitetsbekjempelse. Der er det nok andre tiltak som skal til, spesielt mer penger til politifolk, slik at de kan få oppklart kriminalitet.

Så tilbake til det som også foregående taler var innom, nemlig Personvernkommissjonen. I våre øyne er den rapporten ganske spesiell. Det var et enstemmig storting, etter flere ulike former for behandling utløst i Regjeringens IKT-melding, som enstemmig sluttet opp om at dette ville vi ha. Vi hadde faktisk flere gode prinsipielle debatter omkring personvernets stilling i Norge på bakgrunn av at mange føler som oss, at den stillingen er truet. Da må det være rimelig riktig at Stortinget får en bred og god debatt om de anbefalinger som Personvernkommissjonen har kommet med. De har kommet med en rekke anbefalinger på en rekke ulike områder. For oss er kanskje det aller viktigste at de faktisk foreslår å grunnlovfeste et personvern i Norge.

Vi kan vanskelig skjønne at vi på noen måte skal la oss tvinge til å ta stilling til et datalagringsdirektiv fra EU som EU selv etter hvert begynner å få en del reservasjoner og betenknninger mot. At vi skal la oss presse til å implementere og innføre dette i Norge før vi har tatt vår egen nasjonale grenseoppgang knyttet til personvern, blir å gjøre tingene i en skjebnesvanger feil rekkefølge. Det vil vi sterkt advare mot, og vi vil sterkt anbefale og oppfordre alle andre partier til å være like enstemmige når det

gjelder rekkefølge og ikke minst behandling av Personvernkomisjonens rapport som man var da man besluttet å oppnevne den kommisjonen. Vi vil gjerne få drøftet de tilrådingene som kommer derfra, og det må være viktigere enn å tilpasse seg EU.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [21:43:12]:** Er det én ting denne debatten har synliggjort, så er det at Fremskrittspartiet har snudd i synet på datalagringsdirektivet. Jeg har lyst til å presisere at Stortinget vil få anledning til å ha en veldig grundig debatt om direktivet. Det skal vi ha, og den bør være basert på kunnskap og ikke på den grad av faktatilsløring som jeg opplever at Fremskrittspartiet her prøver på.

Bård Hoksrud sa at oppklaringsprosenten er svært lav. Blant annet har Metodekontrollutvalget sett på det, og de kom fram til at lagrede trafikkdata var avgjørende for resultatet i 40 pst. av sakene hvor man valgte å bruke den metoden.

Sortevik var inne på at vi var i ferd med å få et overvåkningssamfunn. Da vil jeg igjen presisere at direktivet ikke vil tillate innsyn i innholdet. Det er kun lagring av trafikkdata vi her snakker om.

Jan-Henrik Fredriksen mente at dette vil føre til at folk ville unngå å bruke telefon, men allerede i dag blir alle telefonsamtalene vi foretar, registrert og lagret, og de kan også utleveres til politiet. Jeg klarer ikke å se den prinsipielle forskjellen på at denne typen informasjon i dag kanskje lagres i fem måneder, og med direktivet kanskje skal lagres i seks eller tolv måneder.

Så sa Sortevik at direktivet opprinnelig var for å bekjempe terrorisme, og det var noe helt annet. Der klarer jeg ikke å følge representanten i det hele tatt. Slik jeg og Arbeiderpartiet ser det, er terrorisme en av de aller alvorligste former for kriminalitet vi har. Det må være fullt legitimt å bekjempe terrorisme. Det var jo også begrunnelsen for at Fremskrittspartiets justispolitiske talsmann i forrige periode ønsket at Stortinget skulle implementere direktivet. Pollestad har ikke sagt at det var 709 mennesker, men at det var mange mennesker som ikke ble omfattet av den aktuelle saken.

Men det var heller ikke mitt poeng. Arbeiderpartiets bekymring, og mitt poeng, er at det ikke er et enestående tilfelle. Det har vært mange eksempler på at vi på grunn av manglende regler ikke kan oppklare alvorlig kriminalitet i Norge – senest saken i Bodø, hvor politiet ba om at vi måtte få datalagringsdirektivet.

Så har jeg lyst til å gi honnør til Høyre. Jeg synes Høyre har valgt en veldig bra tilnærming til saken. De har stilt gode og grundige spørsmål som jeg tror vil bli viktige i den prosessen vi skal ha.

Til slutt vil jeg bare si at det bør ikke være en overraskelse for noen at det er en uenighet mellom de tre regjeringspartiene i denne saken. Det varslet vi i Soria Moria-erklæringen. Jeg tror vi alle har vært ganske tydelige på hva vi mener, men vi står alle bak at vi skal ha en grundig høringsrunde om denne saken, og vi skal ha grundige debatter før Regjeringen legger fram en anbefaling.

**Bård Hoksrud (FrP) [21:46:42]:** Jeg er i hvert fall ikke i tvil om at representanten Bjørnflaten er veldig klar og tydelig på hvor hun står i denne saken. Jeg skjønner egentlig ikke hvorfor Arbeiderpartiet vil ha saken ut på høring. Det trenger man jo ikke, for man har egentlig konkludert med hva man mener.

Så sier representanten Bjørnflaten, og det er for så vidt riktig, at i dag skal man ikke kunne gå inn og få innsyn i dataene. Men hvor kan dette ende i framtiden? Jeg har bare lyst til å vise til at først var det sånn at man begynte å ta bilder når man kjørte for fort. Nå tar man gjennomsnittsmåling når man kjører for fort. Foreløpig sletter man bildene med en gang man har kjørt forbi, hvis man ikke har kjørt for fort. Men det finnes jo, med den argumentasjonen som kommer fra arbeiderpartirepresentantene fra denne talerstolen, hele tiden nye grunner til at man skal drive med ytterligere overvåking, ytterligere lagring av informasjon. Poenget er at det er ikke sikkert at det er farlig i dag. Men det kan være at det er veldig farlig i morgen, eller det kan være at opplysningene i morgen blir brukt helt motsatt av det de faktisk var tenkt å brukes til i dag. Og det er hele utfordringen med dette datalagringsdirektivet. Jeg tror ikke vi har sett konsekvensene hvis man nå velger å gå inn for dette.

Representanten Pollestad var veldig klar og tydelig på at hvis man ønsker å fjerne kriminaliteten, ja, så finnes det muligheter for det. Det kan man gjøre ganske enkelt. Men jeg tror ikke noen i denne salen er enig i at man skal ty til den typen overvåking.

Jeg er overbevist om at gamle folk i KGB, eller Stasi, eller hva de heter, i det gamle Øst-Europa, som drev med massiv overvåking av innbyggerne sine, ville vært stolte hvis de hadde fått dette direktivet på plass. For her kan man altså få alle opplysninger om hvem man har pratet med, hvem man har sendt melding til, når man sendte melding, og hvor man faktisk sendte meldingen fra. Man kan foreløpig ikke vite hva som står i meldingen, men jeg er overbevist om at det sikkert vil bli «kjekt å vite» når vi kommer litt lenger fram i tid, når man hører på argumentasjonen til dem som er for dette.

Det er faktisk sånn at det går an å skifte standpunkt når man begynner å se en utvikling i samfunnet som man ikke ønsker. Det er det vi ser nå med denne overvåkningen av menneskene i Norge, som altså ikke har gjort noe som helst galt.

Jeg har alltid syntes at man tar veldig lett på det. Senest for noen dager siden oppdaget jeg på Internett at man nå blir registrert, og at det blir lagret informasjon om forskjellige husstander. Nå kan bilforhandlerne sende informasjonen sin til den husstanden de vil skal være den som kjøper bilen, og ikke til naboen. Man driver med markedsføring overfor dem man vil, for å selge produktene sine. Dette skjer i stor grad. Det er et firma som gjør store penger på dette. Det er bekymringsfullt, og det er det dette handler om. Overvåking av enkeltborgere i Norge som ikke har gjort noe galt, vil vi oppleve mye mer av nå, dessverre.

**Snorre Serigstad Valen (SV) [21:49:56]:** Først vil

jeg rose presidenten for korrekt uttale av navnet. Det blir stadig bedre, og det er jeg veldig glad for.

Det er en prinsipiell forskjell og en praktisk forskjell på dagens praksis og pålegget om datalagring som følger av direktivet vi diskuterer. Det må slås utvetydig fast, for sånn er det, selv om det motsatte hevdes. Dette er ikke bare et spørsmål om tidsrommet data lagres, noe som i seg selv ikke er uproblematisk, slik en kunne få inntrykk av. Jeg har en rett til å ta en telefon uten at myndighetene vet hvor jeg befinner meg når jeg ringer, og hvor mottakeren befinner seg. Om en mener det motsatte, er jo veien svært kort til å bruke akkurat den samme argumentasjonen for å rettfærdiggjøre også lagring av innhold. Det er problemet med å gå fram på det viset som enkelte gjør.

Når det er sagt, og det sa jeg i en debatt om dette for et par uker siden i denne salen også, så mener jeg at framstillingen der paralleller trekkes til Nord-Korea og Sovjetunionen osv., kanskje først og fremst er respektløs overfor dem som levde under disse regimene. Jeg synes også det er ganske drøy kost overfor Arbeiderpartiet. Dette er saklig uenighet om hvilke tiltak vi skal benytte for å bekjempe alvorlig kriminalitet og terror, og det er en avklart meningsforskjell, som er varslet i Soria Moria II.

Det er ikke ofte jeg siterer Dagbladet, for jeg synes ikke det er en veldig bra avis, må jeg si, men Andreas Wiese skrev noe veldig klokt i Dagbladet for en tid tilbake, og det er det beste tilsvaret så langt til de stadige oppslagene der enkelthendelser av kriminell art hentes fram som argumentasjon for et direktiv. For det første er det en lite prinsipiell måte å forsvare et lovvedtak på. For det andre er det ikke en legitim måte å argumentere på, for som Andreas Wiese skriver i Dagbladet:

«Dersom vi alle leverte inn våre DNA-prøver, ville flere alvorlige forbrytelser bli oppklart. Voldtektsmenn ville blitt arrestert. Og ingen vil vel tro vondt om vårt politi. Men i 1937 visste ingen hvem som ville styre Norge i 1942.»

Det er ikke å dra pompøse historiske paralleller, men er helt grunnleggende prinsipper for hvordan vi fordeler makt og kontroll over mennesker i samfunnet. Og det synes jeg vi skal ta mye mindre lett på, i en tid da vi både frivillig og ufrivillig lagrer alle sider ved våre liv på Internett.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 1130)

Sak nr. 9 [21:53:04]

*Innstilling fra næringskomiteen om endring i akvakulturloven (Innst. 91 L (2009–2010), jf. Prop. 18 L (2009–2010))*

**Presidenten:** Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning

til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Irene Lange Nordahl (Sp) [21:54:17]** (ordfører for saken): Stortinget skal i dag behandle sak om endringer i akvakulturloven. Denne loven gir hjemmel for å ta vederlag for nye tillatelser for laks og ørret. Akvakulturloven fastsetter ikke en absolutt størrelse på tillatelsen. Det innebærer at det er mulig å øke størrelsen på nye tillatelser utover det nivået vi har i dag. Loven er heller ikke til hinder for å øke størrelsen på gjeldende tillatelse, dvs. økning av MTB, maksimalt tillatt biomasse. Det loven derimot ikke gir hjemmel til i dag, er å ta vederlag for å øke omfanget av en gjeldende tillatelse.

Begrunnelsen for å ta vederlag er at når oppdretteren blir tildelt en tillatelse som kan selges, og denne har en andrehandsverdi, er det rimelig at samfunnet, dvs. staten, får noe tilbake i form av vederlag. Dette har skjedd tidligere, ved tildelingen av tillatelser i 2002, 2003, 2006, i Finnmark, og i 2009. Dette hensynet gjelder også ved økning av størrelsen på gjeldende tillatelser som Regjeringen legger opp til i 2010. Jeg vil i denne sammenheng også vise til uttalelser fra FHL, en av havbruksnæringens organisasjoner, der også de uttaler at de ikke ser noen prinsipiell forskjell på salg av nye konsesjoner og salg av økt MTB-volum, og at de derfor deler Regjeringens oppfatning, at det bør kunne kreves vederlag også for vekst i form av økning i MTB.

Komiteens flertall støtter de foreslåtte endringene i akvakulturloven, og at denne blir endret slik at det kan tas vederlag for økt produksjonskapasitet ved gjeldende tillatelser.

Jeg har den senere tid registrert at fiskeri- og kystministeren har bestemt seg for å utsette avgjørelsen om kapasitetsøkning i 2010. I uttalelser fra statsråden er det vist til at bakgrunnen for dette er informasjonen om lakselussituasjonen langs kysten. Jeg har videre registrert at fiskeri- og kystministeren har uttalt hun vil ta denne avgjørelsen utpå våren, når hun har fått vurdert utviklingen i lusesituasjonen nærmere.

Jeg viser også til at komiteens flertall understreker at veksten i havbruksnæringen må skje innenfor rammen av hva miljøet tåler, i tråd med Regjeringens strategi for en miljømessig bærekraftig havbruksnæring.

Fra Senterpartiets side vil jeg også understreke den store betydningen oppdrettsnæringen har for verdiskaping, sysselsetting og aktivitet i distriktene langs kysten.

Sjømatproduksjon er en av Norges viktigste eksportnæringer, og havbruk utgjør over halve eksportverdien fra norsk sjømatnæring. Ifølge Eksportutvalget for fisk har norsk sjømatnæring eksportert for 40,4 milliarder kr i år, allerede før desember startet, og har dermed satt ny eksportrekord. Dette tilsvarer en økning på 15 pst. Bare i november 2009 ble det eksportert laks for 2,2 milliarder norske kr, en økning på 500 mill. kr, målt mot november i fjor.

Havbruksnæringen står for en årlig verdiskaping på 18,5 milliarder kr. 10,8 milliarder av disse skapes av ringvirkninger i andre næringer enn havbruk. Totalt skaper havbruksnæringen over 19 000 årsverk, inklusiv leverandørnæringene. Hovedvekten av disse er lokalisert i små kystsamfunn, hvor havbruk er bærebjelken for bosetting.

Komiteens flertall støtter de foreslåtte endringene i akvakulturloven, og at denne blir endret slik at det kan tas vederlag for økt produksjonskapasitet ved gjeldende tillatelser. Komiteens flertall slutter seg også til den framlagte proposisjonen.

**Terje Aasland (A) [21:58:16]** (komiteens leder): Siden det begynner å bli sent på kvelden, skal jeg gjøre dette ganske enkelt: Jeg kan helt og holdent slutte meg til det saksordføreren nettopp sa. Hun underbygde sakens realiteter og hadde gode argumenter for å gå for det lovforslaget som er framlagt.

Jeg vil bare understreke et par ting som saksordføreren nevnte. Det dette handler om, er muligheten til å kunne ta vederlag ved utvidelse av MTB, maksimalt tillatt biomasse, i eksisterende oppdrettsanlegg. Når man allerede i forskrift kan gi bestemmelser om tilpasning av produksjonen, bør en naturlig konsekvens være at en også kan vurdere vederlagssituasjonen, spesielt når det gjelder nye konsesjoner. Jeg synes den anførte begrunnelsen for lovendringen er god og riktig. Jeg synes også at de vurderingene som må gjøres i ethvert tilfelle, må tilpasses ut fra den faktiske situasjon.

Jeg vil avslutte med å gi en kort kommentar til et av de forslagene som Kristelig Folkeparti kommer til å fremme i saken. Det går på om vi skal – skal vi si – lage begrensninger i den fullmakt som allerede er tildelt regjeringen, gjennom eksisterende lov. Det synes jeg vil være noe merkelig, i den situasjonen vi er i.

**Per Roar Bredvold (FrP) [21:59:54]:** Oppdrettsnæringen er en viktig eksportnæring for Norge, og det er en viktig distriktsnæring. Det må legges til rette for vekst og utviklingsmuligheter for næringen, og veksten bør styres i forhold til hvilke mengder markedet kan ta imot. Den mest fornuftige reguleringen av oppdrettsnæringen er å erstatte konsesjonsregelverket med en godkjenningsordning som sier hvor stort volum som tillates.

Vi i Fremskrittspartiet støtter ikke Regjeringens forslag til endring i loven § 7 annet ledd, som gir departementet myndighet til å kunne kreve vederlag for utvidelse av gjeldende tillatelser i oppdrettsnæringen. Dette betyr at næringen blir pålagt enda en særavgift, i tillegg til en allerede stor avgiftsbelastning. Det er også urimelig at havbruksnæringen, i motsetning til andre næringer, skal betale en ekstra skatt til staten for å kunne øke egen produksjon.

Fremskrittspartiet støtter utvidelse av maksimalt tillatt biomasse med 5 pst., men er imot forslaget om at staten skal kunne ta et vederlag for denne økningen utover det som er gjeldende, innenfor det ordinære skatte- og avgiftssystemet. På denne bakgrunn vil Fremskrittspartiet stemme imot forslaget til endring i akvakulturloven. Vi vil også stemme imot de forslag som Kristelig Folkeparti fremmer.

**Frank Bakke Jensen (H) [22:01:37]:** I enkelte sammenhenger hevdes det at størrelsen ikke betyr noe, men i denne sammenhengen gjør den det.

Vi har fått klargjort prinsippene i saken. Når det gjelder næringen selv, har høringene vist at man er delt i synet, men i prinsippet støtter de fleste organisasjoner forslaget. Et poeng er at ved å likebehandle vederlaget for konsesjoner og økt biomasse slipper politikkerne, av hensyn til statskassen, å forskjellsbehandle disse to former for vekst. Man slipper altså næringen litt mer fri. Det er et viktig prinsipp for Høyre. Vi ser ikke noen prinsipiell forskjell på å ta honorar for økt biomasse kontra tildelt konsesjon. Det vi i utgangspunktet er mer skeptiske til, er å styre denne næringen gjennom en konsesjonsordning som ikke evner å tilpasse seg markedets behov for økt produksjon, raskt nok.

En regulering pr. lokalitet basert på miljømessig bærekraft ville vært en langt bedre løsning. Høyre mener derfor at veksten i næringen bør styres av hvilke mengder markedet kan ta imot. I tillegg må næringen reguleres i forhold til prinsippene om bærekraft og miljøhensyn. Vi vil hevde at dette best ivaretas om vi går bort fra konsesjonsordningen og regulerer veksten ved å gi hver lokalitet en godkjenning som viser hvor stor MTB som tillates. Dette gir næringen selv mulighet til å styre produksjonen etter markedet og fleksibilitet til raske endringer i volum, når det er nødvendig, og volumet kan økes eventuelt senkes når det trengs.

Et annet tema som har vært oppe de siste dagene, er miljøhensyn og sykdomsproblematikken. Av hensyn til økologisk bærekraft, andre arter, næringens omdømme og økonomi er det viktig at man klarer å kommunisere virkeligheten. En god virkelighetsbeskrivelse er et godt utgangspunkt for en nyansert debatt. Jeg er helt sikker på at det er personer i salen som kunne ha tenkt seg en mer nyansert debatt de siste dagene.

Det at man på grunn av luseproblematikken utsetter den varslede økningen i MTB, er for enkelte områder helt etter boka. Men det er slik at andre områder ikke sliter med slike problemer i det hele tatt. Likevel er det blitt sånn at debatttemperaturen har fått ministeren til å utsette økningen langs hele kysten.

Høyre mener det er to ting som ganske raskt må på plass og vil jobbe videre med forslag om dette. Det ene er den tidligere nevnte endringen fra konsesjonsstyrt til lokalitetsstyrt mengde, og det andre er å gjennomføre forvaltningen etter det som heter trøndelagsmodellen. Her fikk Fiskeridirektoratet overført myndighet fra Mattilsynet, Fylkesmannens miljøvernavdeling og Kystverket. Dette gjorde alle prosessene rundt oppdrett mye enklere. Det er etter Høyres mening fullt mulig å ta alle nødvendige hensyn til miljø og bærekraft for alle arter, samtidig som man uttøver rasjonell og riktig forvaltning.

**Alf Egil Holmelid (SV) [22:04:44]:** Denne saka gjeld lovendring for å kunne ta vederlag for auke i maksimalt tillaten biomasse i gjeldende oppdrettkonsesjonar. Det er naturleg at samfunnet tek eit rimeleg vederlag når det blir gitt konsesjon til kommersiell bruk av vårt felles ressursgrunnlag. Det er mange grunnar til det. Naturen skal brukast



– ikkje forbrukast. Derfor må vi ha eit godt forvaltnings- og kontrollregime. Det er derfor rimeleg å ta vederlag for løyve som kan seljast, og som har ein andrehandsverdi.

Men denne saka gir oss også anledning til å diskutere dei store utfordringane vi står overfor i oppdrettsnæringa. Det er riktig, som mange av talarane har sagt her i dag, at oppdrettsnæringa er viktig for norsk økonomi og for mange arbeidsplassar. Komiteen legg likevel i si innstilling vekt på det særlege ansvaret Noreg har når det gjeld den atlantiske villaksen. Den er no, etter mange sitt syn, trua.

Bestanden av villaks er på eit lågmål, og mange er redde for at den skal bli borte. Vi får stadig nye meldingar om innskrenking i elvefisket i heile landet, også i mitt heimfylke. Det er mange årsaker til dette, men oppdrettsnæringa må vel ta litt av ansvaret. Reduksjonen i elvefisket er svært uheldig, også for næringsgrunnlaget for turisme og reiseliv.

Komiteen peikar i si innstilling på at miljømessig berekraft er ein føresetnad for utvikling av næringa, og dagens situasjon er urovekkjande. Derfor er det viktig å overvake utviklinga nøye og gjennomføre nødvendige tiltak for å hindre at oppdrettsnæringa blir ei belastning for miljøet. Her har vi eit viktig forvaltaransvar for våre framtidige generasjonar.

Næringa har i lengre tid hatt problem med lakselus. Trass i eit sterkt fokus på dette problemet ser vi ikkje dei forventa forbetringane. Det er ei utvikling vi ikkje synest er bra. Derfor er det gledeleg at Regjeringa har sett på den varsla auken i maksimalt tillaten biomasse på nytt, og utset den inntil vidare. Ein eventuell auke i biomassen kan ikkje skje før luseproblematikken og kravet om miljømessig berekraft er under kontroll.

SV er sterkt oppteke av berekraftig forvaltning av naturgrunnlaget vårt. Det ligg til oppdrettsnæringa å vise at den tilfredstiller kravet om berekraft. Utan at lakselusproblemet er under kontroll og næringa er miljømessig berekraftig, er det nok ikkje grunnlag for å auke den tillatne biomassen.

**Øyvind Håbrekke (KrF) [22:07:52]:** Kristelig Folkeparti støtter på generelt grunnlag den lovendringen vi behandlar i dag. Vi meiner det er gode grunner for å ta vederlag også ved økt produksjonskapasitet for gjeldende tillatelse. Når oppdretteren blir tildelt en tillatelse som kan selges, og som har en verdi i andrehåndsmarkedet, er det etter vårt syn rimelig at samfunnet får noe tilbake i form av vederlag.

Inntektene fra vederlaget knyttet til de nye tillatelsene som ble gitt til produksjon av laks, ørret og regnbueørret i 2009, tilfalt berørte fylkeskommuner. Kristelig Folkeparti mener i utgangspunktet at det er naturlig at kystfylker og -kommuner som får vesentlige oppgaver med forvaltningsreformen i marin sektor, får deler av inntektene fra vederlaget også ved framtidige økninger i produksjonskapasiteten for gjeldende tillatelse, og har derfor fremmet forslag om dette.

Selv om Kristelig Folkeparti støtter den generelle lovendringen, har vi hele tiden vært imot Regjeringens lenge

varslede økning i produksjonskapasiteten i næringen for neste år. Årsaken er at oppdrettsnæringen og villaksen er truet av lakselus, og at økt mengde oppdrettsfisk innebærer fare for økt mengde lakselus. Det er også store utfordringer fortsatt knyttet til rømming fra oppdrettsanlegg.

Havforskningsinstituttet har uttalt at vi kan «stå overfor en katastrofe for både oppdrettsnæringen og våre ville stammer av laks og sjørret», dersom vi ikke får kontroll med lakselusen. Den store oppdrettsnæringen i Chile er nå sterkt svekket nettopp på grunn av sykdommer og lus. Samtlige statlige fagetater, samt Norges Jeger- og Fiskerforbund, Bellona, WWF og andre, mener at det må innføres en pause i økningen av produksjonskapasiteten i næringen inntil situasjonen knyttet til lakselus, villaks og sjørret er kommet under kontroll.

Også Kristelig Folkeparti har bedt Regjeringen om å snu, fordi økt mengde oppdrettsfisk innebærer fare for økt mengde lakselus. Det er positivt at fiskeriministeren i går endelig ga signaler om at hun vil følge rådene fra Kristelig Folkeparti og faglig hold om å fryse tillatt mengde oppdrettsfisk på dagens nivå for neste år.

Det er imidlertid påfallende at regjeringens partienes stortingsrepresentanter i innstillingen til akvakulturloven, som ble avgitt så sent som torsdag i forrige uke, ikke er det spor kritiske til Regjeringens daværende planlagte økning i antall oppdrettsfisk for neste år. Tvert imot skriver bl.a. de rød-grønne representantene at

«det er positivt at Regjeringen legger opp til en kontrollert vekst i havbruksnæringen, og at det legges opp til at veksten skal tas ut i form av økt produksjonskapasitet for eksisterende tillatelse».

Dette er nok en bekreftelse på at de rød-grønne stortingsrepresentantene bare slavisk følger det Regjeringen til enhver tid mener.

Fiskeriministeren har heller ikke gitt signaler om ytterligere tiltak. Hun sier i Dagens Næringsliv i går at hun føler seg «helt sikker på at næringen vil klare å få bukt med situasjonen». Det virker passivt i en situasjon hvor oppdrettsgiganten Marine Harvest i Dagens Næringsliv tirsdag selv ber om grunnleggende strukturelle tiltak fra myndighetenes side, som går langt utover det å fryse mengden oppdrettsfisk for neste år.

Dette framstår som nok et eksempel på en regjering som er bakpå i ulike deler av miljøpolitikken. Da vi også hørte debatten i foregående sak, kan vi ane noe av grunnen til den manglende handlekraften.

Kristelig Folkeparti mener at det er avgjørende at Regjeringen ikke nøler med å ta initiativ til slaktning av luseinfisert fisk for å stanse lusespredningen når det er faglig grunnlag for det. Det handler om oppdrettsnæringens omdømme og muligheter for lønnsom og bærekraftig produksjon på sikt, og det handler om å unngå utryddelse av villaks og sjørret i Norge.

Jeg tar opp de forslag som Kristelig Folkeparti har fremmet i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Håbrekke har tatt opp de forslag han refererte til.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [22:12:37]:** Regjeringen foreslår i Prop. 18 L å endre akvakulturloven, slik at det kan tas vederlag også for økt produksjonskapasitet for gjeldende tillatelser til oppdrett av laks, ørret og regnbueørret.

I 2001 ble den daværende oppdrettsloven endret slik at det skulle være mulig å ta vederlag for nye lakse- og ørret-tillatelser. Dette er videreført i dagens lovgivning. Begrunnelsen for å ta vederlag er at når oppdretteren blir tildelt en tillatelse som kan selges, og som har en verdi i andrehåndsmarkedet, er det rimelig at samfunnet får noe tilbake i form av vederlag. Det har skjedd ved tildelingene av nye tillatelser siden 2002.

De samme hensyn gjelder også ved en økning av størrelsen på gjeldende tillatelser. Forslaget innebærer at det på samme måte som vederlag for nye tillatelser, vil være mulig å ta vederlag for økt maksimalt tillatt biomasse. I praksis åpner dette for en alternativ metode for kapasitetsøkning i tillegg til tildeling av nye tillatelser.

I næringskomiteens innstilling er flere sider av havbruksnæringens rammevilkår utover lovforslaget berørt. Jeg vil derfor knytte noen kommentarer til disse forslagene.

Innledningsvis vil jeg presisere at spørsmålet om hvordan vederlaget skal benyttes, blir vurdert i forbindelse med den enkelte tildelingsrunden og det aktuelle statsbudsjettet.

Det er åpnet for at kommunene kan ta eiendomsskatt i sjø. I tildelingsrunden i 2009 overføres i tillegg 3 mill. kr pr. tillatelse til de aktuelle fylkeskommunene – totalt inntil 195 mill. kr.

Når vi, som nå for 2010, foreslår å øke produksjonskapasiteten uten å tildele nye tillatelser, er det en endring av rammevilkårene for eksisterende tillatelser. Situasjonen i 2009 og 2010 er derfor ikke sammenliknbare.

Regjeringen tar sikte på en moderat vekst i produksjonskapasiteten i lakse- og ørretoppdrett i 2010. Veksten skal tas ut i form av 5 pst. økt MTB på eksisterende tillatelser.

Miljømessig bærekraftig produksjon er en forutsetning for langsiktig utvikling og vekst i havbruksnæringen. Miljøsituasjonen er i dag slik at det ikke bør være vekst alle steder langs kysten. I et forslag Fiskeri- og kystdepartementet har hatt på høring, er derfor om lag 20 pst. av alle lokaliteter unntatt fra kapasitetsøkning i 2010, bl.a. på grunn av lakselussituasjonen.

På bakgrunn av den senere tids utvikling når det gjelder lakselus, har jeg bestemt at vi vil utsette beslutningen om gjennomføring av kapasitetsutvidelsen i 2010 til utpå våren – til vi har fått bedre oversikt over situasjonen og tid til å vurdere spørsmålet nærmere.

Til forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti, vil jeg opplyse at vi allerede har regelverk som gir Mattilsynet hjemmel til å pålegge nedslakting av laks angrepet av lakselus.

18. august i år fastsatte Fiskeri- og kystdepartementet en ny forskrift for bekjempelse av lus. Denne forskriften gir Mattilsynet hjemmel til å pålegge oppdretter en rekke tiltak hvis oppdretters egne tiltak ikke er tilstrekkelig for å oppfylle kravene i forskriften. Mattilsynet kan påleg-

ge nødvendige tiltak for å hindre ytterligere spredning av lakselus, også utslakting av laks. I tillegg kan Mattilsynet opprette egne bekjempelsessoner med strengere krav.

Til representanten Håbrekke: Mattilsynet har allerede pålagt utslakting i enkelte områder. Jeg har full tillit til at Mattilsynet følger situasjonen tett og – ut fra et faglig skjønn – nå bruker de virkemidlene de har til rådighet, for å sikre en akseptabel håndtering av lakselussituasjonen.

Så har representanten Bakke Jensen rett i at diskusjonen i det offentlige rom ikke er veldig nyansert. Når det gjelder den tidligere omtalte utsettelsen i avgjørelsen om framtidig vekst, er jeg også klar over at det er områder som ikke er plaget av lus. Men det som også i stor grad kjenner seg ut på disse områdene, er at de heller ikke i dag utnytter den MTB-en de allerede har, fullt ut. Så det er nok andre områder på kysten som har vært mer opptatt av økning i MTB enn i hvert fall en del av de lusefrie områdene.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Per Roar Bredvold (FrP) [22:17:32]:** Dette er en næring som sysselsetter mange mennesker – vi har hørt 19 000 årsverk – og ofte i små distrikter der det er forholdsvis marginalt med tilbud om jobber.

Man snakker om andrehåndsmarkedet. Det er mulig det finnes, men man vet egentlig ikke om det finnes. Når man ser på budsjettet for 2010, ser man at det er beregnet å komme inn 360 mill. kr. Hvis man deler på antall årsverk, blir det en ganske stor sum pr. årsverk. Er ikke statsråden redd for at dette er såpass mye, i tillegg til andre skatter og avgifter at det kan være en hemsko for næringen, og at det kan være vanskeligere å konkurrere på det internasjonale markedet når man skal selge sine varer, at vi altså priser oss ut på grunn av de kostnader, avgifter og skatter som vi pålegger denne næringen?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [22:18:31]:** Dette vederlaget vi nå omtaler som en avgift, eller en skatt, er betaling til fellesskapet for å kunne utnytte en begrenset ressurs som oppdretterne driver i allmenningen. Jeg finner det rimelig at samfunnet får noe tilbake når en oppdretter får økt produksjonskapasiteten for sine tillatelser.

Det blir stilt spørsmål om hvorvidt det finnes et andrehåndsmarked her. Jeg kan i hvert fall skrive under på at det finnes, i hvert fall tidvis, litt avhengig av hvem som er på handlerunde. Vi har lang erfaring for at en del av disse tillatelsene som tidligere har vært gitt, har vært priset veldig høyt. Jeg tror også det er fornuftig i forhold til næringens plass i samfunnsdebatten at en bidrar til fellesskapet på den måten som en gjør her.

**Frank Bakke Jensen (H) [22:19:36]:** Dette er en næring som er veldig viktig for distriktene. Kan det, som et lite tankespill, tenkes at hvis man kunne bruke et mer nyansert bilde av kysten og holde åpen den økningen i områder som ikke er så miljøbelastet som enkelte andre områder er – kunne det vært et incitament for næringen til å flytte en del av driften sin til områder som i dag er mindre miljøbelastet?

Mitt spørsmål til statsråden blir egentlig: Kunne ikke det være gunstig å holde åpne de områdene der man tåler økningen i dag, for å få flyttet en del av aktiviteten dit, og da unngå belastning på mer sårbare områder?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [22:20:33]:** For å si det sånn tror jeg det er ganske mange som har lyst til å flytte til de områdene allerede i dag. Så har vi regler som begrenser det. De tillatelsene som er gitt opp gjennom årene, har jo hatt en geografisk spredning som jeg for så vidt tror det er klokt å videreføre.

Når det gjelder den pausen jeg har tatt i vurderingen nå, vil jeg selvfølgelig se nøye på hvilke områder som ikke er rammet av denne luseproblematikken. Så det å se på nyanser der, kan være et svar. Jeg legger til grunn at oppdrettsnæringen nå tar det ansvaret som de har med å rydde opp i luseproblemene, slik at hele kysten blir av en slik karakter at vi kan gjennomføre den veksten som er planlagt.

**Øyvind Håbrekke (KrF) [22:21:40]:** Jeg er glad for at statsråden nå er enig i ønsket om en mer nyansert debatt. Det tror jeg både oppdrettsnæringen og miljøinteressene over tid vil være tjent med. Så må det dog bemerkes at det ikke er noe godt bidrag til en nyansert debatt når Regjeringen viser til at man må vente så lenge før man tar klare, faglige råd til etterretning, som har vært tilfellet når det gjelder økningen i MTB. Men når situasjonen nå engang er som den er, vil mine to spørsmål til statsråden være:

Viser dagens situasjon at vi har tatt for lite hensyn til føre var-prinsippet i forvaltningen av oppdrettsnæringen? Og spørsmål 2: Bør det i årene framover legges økt vekt på føre var-prinsippet i politikken overfor oppdrettsnæringen?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [22:22:41]:** Jeg tror den situasjonen vi ser nå, handler om at ting har gått veldig bra veldig lenge.

Når det gjelder lusesituasjonen på kysten, har vi hatt medikamenter som har fungert med hensyn til avlusing, og de har virket veldig godt. Det har vært avlusing veldig ofte, og vi har fått resistensproblemer. Det burde sikkert både næringen og andre ha sett tidligere. En del har varslet det, men vi har nok antakelig ikke tatt det godt nok inn over oss. I så måte er jeg enig med representanten Håbrekke i at vi i hvert fall må lære av dette. Det er jeg veldig innstilt på.

Jeg hadde for to dager siden – kanskje det var i går, dagene begynner å bli så lange at det føles lenge siden – et møte der vi diskuterte prinsipper knyttet til hvordan vi skal se på lusetelling som et eksempel på en annen tilnærming. Jeg er ikke sikker på om det med gjennomsnittstall lus pr. fisk er et godt mål på situasjonen. I lys av det og andre diskusjoner vil jeg absolutt bidra til en diskusjon for å se på om vi kan ha en annerledes tenkning med hensyn til både luseproblemer og andre problemer.

**Presidenten:** Replikordskiftet er dermed omme.

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

**Terje Aasland (A) [22:24:13]:** Det var representanten Håbrekke som fikk meg til å ta ordet, fordi han uttalte at de rød-grønne slavisk følger Regjeringen. Hvordan representanten Håbrekke definerer ordet «slavisk», vet jeg ikke, men jeg vil i hvert fall understreke overfor Håbrekke at jeg ikke på noen som helst måte føler meg som «slave». Tvert imot vil jeg understreke at jeg er en særdeles tilfreds stortingsrepresentant, som er en del av Regjeringens parlamentariske grunnlag – og det er en ganske interessant tilværelse. Jeg kan anbefale Håbrekke en gang å prøve akkurat det.

Spørsmålet som ligger i forslagene fra Kristelig Folkeparti, er jo hvem som skal styre. Nå er det slik at loven legger opp til at det er Regjeringen og departementet som skal styre – Regjeringen produksjonsvolumet og departementet vederlaget. Men Kristelig Folkeparti må bestemme seg for hva de vil. Enten må det være slik at en gir en fullmakt fra denne sal, eller så må en sørge for at vi ikke delegerer det fra denne sal. Partiet må på en eller annen måte prøve å bestemme seg. Når en først har bestemt seg for å delegere et ansvar til en regjering eller til et departement, må det være slik at Stortinget kontrollerer den fullmakten som er gitt, og ikke kommer med slike halvkvadede fullmakter som Kristelig Folkeparti gjør gjennom sine forslag.

**Presidenten:** Presidenten vil understreke at ordet «halvkvedede» ikke er et veldig godt ord å bruke i denne sal.

**Øyvind Håbrekke (KrF) [22:25:58]:** Jeg vil på slutten av debatten gjerne knytte noen korte kommentarer til – naturlig nok – siste innlegg.

Det er riktig at når Stortinget delegerer myndighet, skal det respekteres. Men det er Stortingets ansvar å påse at de lover og de føringer som Stortinget sammen med disse fullmaktene har sendt med Regjeringen, faktisk overholdes. Når de faglige rådene er så tydelige på hva som bør gjøres, ikke minst når de faglige rådene er så dramatisk knyttet til hva slags konsekvenser vi nå kan stå overfor – da tenker jeg spesielt på situasjonen til villaksen, utryddelse av villaksen, og vi kan gjerne referere til hva som ellers ble sagt i denne salen, hva som er sagt under behandlingen av ikke minst stortingsmeldingen, hva som var sagt i forbindelse med vedtaket om ny naturmangfoldlov, som Stortinget gjorde i juni – påhviler det Regjeringen et meget stort ansvar for å forvalte de fullmaktene man får, i tråd med hensynet til bærekraftig utvikling, i tråd med hensynet til artsmangfold; å ta vare på artsmangfoldet.

Som jeg også sa i mitt innlegg, er jeg glad for at fiskeriministeren nå har kommet til at man tar en pause i vurderingen knyttet til MTB. Jeg registrerer at det fortsatt er veldig åpne formuleringer om hva som skal skje videre, at det er åpne formuleringer om hvordan dette skal vurderes, og erkjennelsen av alvoret i situasjonen har etter min mening fortsatt ikke kommet langt nok. Derfor mener jeg det er grunn til å fremme de forslagene som Kristelig Folke-

parti står bak, og det er i tråd med Stortingets overordnede ansvar, å forvalte de lover som vi har ansvaret for.

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

**Terje Aasland (A) [22:28:49]:** Aller først: Jeg beklager bruken av ordet «halvkvedede». Jeg mente å si at det var vanskelig å få tak i hva Kristelig Folkeparti faktisk mente i denne saken.

Så er det slik at det å gi styringssignaler gjør faktisk regjeringspartiene i denne saken. Vi skriver veldig tydelig i flertallsmerknaden vår – vi understreker – at «veksten i havbruksnæringen må skje innenfor rammen av hva miljøet tåler, i tråd med Regjeringens strategi for en miljømessig bærekraftig havbruksnæring». Tydeligere styringssignal kan ikke gis.

**Irene Lange Nordahl (Sp) [22:29:39]:** Nå har både fiskeri- og kystministeren redegjort for hva Regjeringen faktisk gjør. Det har også representanten Terje Aasland gjort.

Jeg vil bare repetere til Håbrekke det som fiskeri- og kystministeren sa, nemlig at i høst vedtok Regjeringen egen luseforskrift, der Mattilsynet har fullmakt til å pålegge behandling, brakklegging og i ytterste konsekvens utslaktning der det er sykdom i denne næringen.

Fiskeri- og kystministeren har også sagt at hun har bestemt seg for å utsette avgjørelsen om kapasitetsøkningen for 2010 til våren. Dermed er det veldig klart det Regjeringen ved fiskeri- og kystministeren gjør, nemlig å ta hensyn til – jeg understreker det – at veksten i havbruksnæringen skal skje innenfor rammen av hva miljøet tåler, i tråd med Regjeringens strategi. Dette er det fiskeri- og kystministeren nå understreker, og dette er den balansen som Regjeringen er opptatt av å ha.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9. (Votering, se side 1131)

Sak nr. 10 [22:31:03]:

*Innstilling fra næringskomiteen om dei fiskeriatvalane Noreg har inngått med andre land for 2009 og fisket etter avtalane i 2007 og 2008 (Innst. 92 S (2009–2010), jf. St.meld. nr. 45 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter, og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti, og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil 3 replikker etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på ta-

lerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Øyvind Håbrekke (KrF) [22:32:26]:** I saksordførens fravær vil jeg holde hennes innlegg og tale Kristelig Folkepartis sak i den saken vi nå har til behandling. Det framgår for øvrig av innstillingen at komiteen utover de merknadene som er gitt, ikke har noen merknader, men viser til meldingen og rår Stortinget til at meldingen legges ved protokollen.

Fiskeriatvalene med andre land har stor betydning ettersom Norge deler fiskeressurser med mange land. Kristelig Folkeparti er tilfreds med at det er bred politisk enighet om at Norge skal være en aktiv pådriver i kampen mot ulovlig fiske, og er opptatt av at Norge fortsatt må prioritere dette arbeidet høyt.

Vi setter pris på at det gjennom trepartsavtalen av 15. mai 1999 mellom Norge, Island og Russland, den såkalte Smutthullsavtalen, har lyktes norske og russiske myndigheter å gjøre slutt på det uregulerte islandsk fisket på regulerte bestander i internasjonalt område i Barentshavet.

En samlet næringskomité pekte i fjor på at EUs felles fiskeripolitikk har vært lite bærekraftig. Politikken har gjennomgående vært preget av høye, ikke bærekraftige kvoter, svake reguleringer og mangelfull håndheving og sanksjonering. EUs felles fiskeripolitikk gir omfattende subsidier til bygging av nye og mer moderne fiskebåter, noe som bidrar til å holde oppe den store overkapasiteten i EUs flåte. Alt dette skjer til tross for at internasjonale havforskere og miljøorganisasjoner lenge har pekt på at EUs politikk må endres, og at fisket må reduseres for å bli bærekraftig. Resultatet av denne politikken er at ni av ti fiskebestander i EU er overfisket, og at unionen har en av verdens minst lønnsomme fiskerinæring. På grunn av sviktende bestander i egne farvann inngår EU fiskeriattaler bl.a. med fattige land på vilkår som er svært uheldige både i et utviklingsperspektiv og et havmiljøperspektiv.

Kristelig Folkeparti mener at Regjeringen i enda større grad enn det som er tilfelle i dag, må fokusere på utkastpolitikken som EU praktiserer innenfor sine fiskerier i forbindelse med nye avtaleinngåelser. Mye av den fisken som tas opp i EU-sonen som bifangst, og som dermed kastes ut igjen, er død. Kristelig Folkeparti mener at dette er en uheldig praksis som man må få slutt på dersom man skal kunne ha en bærekraftig fiskerinæring over tid med store og sterke bestander.

Kristelig Folkeparti er bekymret for den svært alvorlige situasjonen som har oppstått for norske makrellfiskere, etter at EU uten varsel eller begrunnelse har stengt dem ute fra fisket i EU-sonen og dermed satt til side den bilaterale avtalen mellom Norge og EU. Kristelig Folkeparti mener at Norge ikke må utelukke noen virkemidler i den situasjonen som har oppstått, ei heller muligheten for å stenge EU-fiskebåter ute fra norsk sone.

Jeg tar opp de forslagene som Kristelig Folkeparti har fremmet i innstillingen.

Det er nå også blitt brudd i forhandlingene mellom

Norge og EU om den bilaterale avtalen for neste år. Kristelig Folkeparti understreker behovet for at Regjeringen gir høy prioritet til arbeidet med å oppnå enighet med EU om makrellforvaltningen og neste års fiske på en måte som tjener norske fiskeriinteresser.

EU har vedtatt en forordning om forbud om handel med selprodukter. Det er grunn til å merke seg at EU også anser denne som EØS-relevant. Dette medfører et totalforbud mot salg av selprodukter til EU, og dermed river en bort mye av næringsgrunnlaget for selnæringen. Dette gir grunn til bekymring, da det er en åpenbar sammenheng mellom antall sel og størrelsen på fiskebestandene. Kristelig Folkeparti setter pris på at Norge sammen med Canada har anket EUs forordning om handel med selprodukter inn for WTO.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Håbrekke har tatt opp de forslag han refererte til.

**Lillian Hansen (A) [22:37:09]:** Bakgrunnen for denne saken er at det årlig skal legges fram en melding om de fiskeriavtalene Norge inngår med andre land. Denne meldingen omhandler kvoteavtalene for 2009, norsk deltaking i flersidig fiskerisamarbeid og regionale forvaltningsorganisasjoner.

Meldingen gjør også rede for bestandsutregning, rådgivning, tilstandsrapporter og langsiktige forvaltningsplaner for de viktigste bestandene som Norge deler med andre land. Meldingen omtaler også de kontrolltiltakene som er satt i verk i Norges økonomiske sone for å kontrollere norsk og utenlandsk fiske på tildelte kvoter, i tillegg til kontrollsamarbeidet med andre land og tiltak mot ulovlig, urapportert og uregulert fiske. Til sist gir denne meldingen en oversikt over i hvilken grad norske og utenlandske fiskere utnyttet kvotene sine i 2007 og i 2008, og hvilke fartøygrupper som fisker på de kvotene Norge har i sonene til andre land.

En samlet komité har i denne saken vist til at fiskeriavtalene med andre land har stor betydning, ettersom Norge deler fiskeressursene med mange land.

Komiteen har i denne saken vist til ulovlig, urapportert og uregulert fiske, som er en betydelig utfordring for bærekraftig forvaltning av fiskeriene, og som er negativt for bestanden, det marine økosystemet, fiskerinæringen og forvaltningen. Komiteen viser også til at Norge er en aktiv pådriver i kampen mot UUU-fiske og er opptatt av at Norge må prioritere dette arbeidet høyt.

I tillegg viser komiteen til uenigheten mellom Norge og EU når det gjelder forvaltningen av makrell, og understreker behovet for at Regjeringen gir høy prioritet med tanke på å oppnå enighet med EU om denne forvaltningen på en måte som tjener norske fiskeriinteresser. Dette har de siste ukene vist seg å være veldig krevende forhandlinger. EU har valgt å bryte forhandlingene om fiske av makrell i EU-sonen.

I tillegg har EU valgt å bryte forhandlingene med Norge om en fiskeriavtale for 2010. En konsekvens av bruddet er at Norge og EU ikke fastsetter totalkvoter for fellesbestanden i Nordsjøen og Skagerrak. Norge og EU har for-

handlet i mange runder i høst om en bilateral fiskeriavtale for 2010, også uten resultat.

Et mindretall i komiteen, bestående av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker i sin merknad at Norge bør prioritere arbeidet med avtaleverket med EU og andre nasjoner. Videre påpeker dette mindretallet at norske fiskeriinteresser er avhengig av avtaler som gir langsiktighet, både av hensyn til bærekraftig forvaltning og økonomi.

Jeg oppfatter at det er nettopp det som har vært en del av målet i forhandlingene med EU. Fiskeriministeren bekrefter i en pressemelding i forbindelse med bruddet i forhandlingene at «Norge har vært opptatt av stabilitet og forutsigbarhet for makrellfisket», og at man ønsker «en langsiktig avtale med fast fordeling og gjensidig soneadgang».

Så skulle jeg si noe om sel, men representanten som talte på vegne av saksordføreren, snakket veldig bra om det.

Komiteens flertall, som består av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser for øvrig til at det ligger til behandling i Stortinget en stortingsmelding om norske sjøpattedyr, og at Norge følger de folkerettslige pliktene sine til internasjonalt samarbeid om forskning og forvaltning av hval ved å delta i Den internasjonale hvalfangstkommissjonen, IWC, Den nordatlantiske sjøpattedyrkommissjonen, NAMMCO, og Det internasjonale råd for havforskning, ICES.

**Per Roar Bredvold (FrP) [22:41:43]:** Fiskeriavtalene er svært viktige for Norge og viser at det må legges til rette for gode avtaler. Det må sørges for en god oversikt over hvordan avtaler følges opp, og hvordan disse har virket positivt for norsk fiskerinæring.

De aller fleste avtaler Norge har inngått de siste årene, har fungert etter intensjonen, men det finnes noen alvorlige unntak, som f.eks. situasjonen som har oppstått i forbindelse med makrellfisket. Selv om avtalen Norge har med EU om makrellfiske, klart sier at norske fiskere har rett til å fiske sine resterende kvoter i EU-farvann, har norske fiskere blitt utestengt. Det at man ikke har greid å komme til enighet i denne saken, viser betydningen av det å sørge for gode avtaler som gir forutsigbarhet for næringen.

Det er viktig at Norge prioriterer arbeidet med avtaleverk, bl.a. med EU. Det er imidlertid ingen god tilnærming til denne problemstillingen å vurdere utestenging av EU-fiskebåter fra norsk sone. Når det gjelder nye fiskeriavtaler med EU, er det viktig at det fokuseres på utkastpolitikken, som EU praktiserer i sine fiskerier. Dette er en praksis det bør bli slutt på dersom det skal legges grunnlag for en bærekraftig fiskerinæring over tid. Norsk fiskerinæring er avhengig av at det inngås avtaler med andre land som gir forutsigbare rammevilkår. Forholdene rundt makrellfisket viser at dette må få konsekvenser for senere fiskeriavtaler.

Når det gjelder forslaget fra Kristelig Folkeparti, vil vi stemme imot dette.

**Frank Bakke Jensen (H) [22:43:41]:** Norge deler fis-

keressurser med en rekke land. Avtalene vi inngår med disse, har derfor stor betydning både med hensyn til økonomi, bestandskontroll og bærekraftig forvaltning av fiskeriene. Meldingen er en gjennomgang av mange gjeldende avtaler. Status for forhandlingene med EU i disse dager viser oss ikke bare viktigheten av gode avtaler, men det bør også minne mange av politikerne på at Norge er et lite land i en ganske så stor verden.

Resultatene av avtaleforhandlingene kan noen ganger ses på som en temperaturmåling på Norges forhold til andre land. Det er det verdt å vektlegge i en slik debatt.

Erfaringene vi har med Russland og den blandede norsk-russiske fiskerikommisjon, viser på en fremragende måte at prosjekter som involverer både politikere, byråkrater, forskere og næringsutøvere, er folk-til-folk-samarbeid på et høyt plan. Gode prosesser avler også bedre kjennskap til og forståelse for andre folkeslags kultur.

Utfordringene i avtalene spenner fra kontrollavtaler mellom land, avtaler om fiske i andre lands soner, avtaler om bytte av fiskerettigheter og avtaler om kontroll og regulering av eget og andre lands fiske. Forskjellen på hvordan Norge og EU ser på dette med utkast av fisk, viser hvor kompleks saken kan være. Derfor er det viktig med gode prosesser. Vårt mål om bærekraftig beskatning avhenger faktisk av at vi klarer å ha gode prosesser i denne type avtaleforhandlinger.

Det er mye som tyder på at store fiskebestander som makrell, sild, sei og torsk, bl.a. på grunn av temperaturendringer i havet, forandrer sitt vandringsmønster. Dette gir Norge en større utfordring i arbeidet med å forhandle fram avtaler som sikrer langsiktighet for flåten, bærekraftig forvaltning, innsyn i uttak og muligheter for å kontrollere utenlandske fiskefartøyer.

Uenigheten mellom Norge og EU om tilgang til EU-sonen for vår makrellflåte er et eksempel på at eksisterende avtaleverk ikke alltid er godt nok. Et annet moment er Islands søknad om medlemskap i EU og landets forestående behandling av denne. Islands rolle som en viktig fiskerinasjon vil også påvirke disse avtalene i framtiden.

Nettopp i år er dette bekymringsfullt fordi vi for første gang på mange år har hatt behov for å benytte oss av adgangen til å fiske makrell i EU-sonen. Det skyldes at makrelen har endret vandringsmønster. Først begynte Island å fiske makrell i egen sone, og så ble den norske makrellflåten nektet adgang til EU-sonen – dette på tross av at Norges forståelse av gjeldende avtaler ga flåten rett til dette.

Når EU nå har brutt fiskeriforhandlingene med Norge, viser EU muskler, og det er et kraftfullt signal om hva som kan vente Norge i framtiden. Det kan være grunn til å lure på om EU og Island sammen setter Norge på gangen denne gangen. Man trenger kanskje ikke å være veldig konspiratorisk for å frykte at Norge kan bli sittende igjen med skjegget i postkassa, særlig dersom Island blir EU-medlem.

Det er mitt ønske at fiskeriminister og EU-tilhenger Berg-Hansen retter ryggen i Regjeringen og forlanger at Norge tar EU på alvor. Avtalene om makrellfiske og Islands nye rolle viser at det er særdeles viktig at Norge prioriterer arbeidet med et avtaleverk med EU og med andre

nasjoner. Norske fiskeriinteresser er avhengige av avtaler som gir langsiktighet, både av hensyn til bærekraftig forvaltning og av hensyn til norsk økonomi.

**Alf Egil Holmelid (SV) [22:47:10]:** Det er vel relativt brei einighet om essensen i denne saka, så eg skal ikkje gjenta alt det fornuftige som er blitt sagt av tidlegare representantar frå denne talarstolen.

Det som eg likevel har lyst til å seie, er at noko av essensen i denne saka er at det er ei utfordring i ta vare på ressursgrunnlaget for dei felles fiskeressursane som ikkje kjenner landegrensene. Den meldinga vi har fått frå Regjeringa, viser nettopp at Regjeringa har ei veldig god hand med å få på plass nødvendige avtalar med nabostatar, slik at vi kan ta vare på eit viktig ressursgrunnlag, både forvalte framtidige ressursar og få ein fornuftig økonomi i fiskerinæringa.

Men det som eg òg har lyst til å seie litt om, er det som no har skjedd med det brotet med EU. Det vi skal merke oss der, og som er ein veldig uheldig konsekvens, er at dette fører til at det ikkje blir fastsett totalkvotar for Skagerrak og Nordsjøen. Eg vil seie det på den måten at dette er eit eklatant eksempel på kor lite EU tek på alvor det felles ressursgrunnlaget for fiskestammene i felles farvatn. Det bør vere ei åtvaring for dei som er så glade i å samarbeide med EU når det gjeld fullt medlemskap.

**Irene Lange Nordahl (Sp) [22:48:57]:** Først vil jeg si at jeg slutter meg helt og fullt til det representanten Lillian Hansen sa i sitt innlegg. Det var en grundig redegjørelse av hva slags sak dette er.

Fiskeriatvatalene med andre land har veldig stor betydning ettersom Norge deler fiskeressurser med mange land. Vi vet at fiskerinæringen for oss har veldig stor betydning, som vi også viste til i forrige sak.

Ulovlig, urapportert og uregulert fiske er en betydelig utfordring for bærekraftig forvaltning av fiskeriene og er negativt for bestandene, det marine økosystemet, fiskerinæringen og forvaltningen.

Senterpartiet viser til at Norge er en aktiv pådriver i kampen mot dette ulovlige fisket, og vi er opptatt av at Norge fortsatt må prioritere dette arbeidet høyt. Jeg vil i den sammenheng vise til at Norge har inngått en rekke kontrollavtaler med land i Europa, Afrika og Nord-Amerika, og understreker at disse avtalene er viktige i kampen mot ulovlig, urapportert og uregulert fiske.

Senterpartiet viser til at det gjennom trepartsavtalen av 15. mai 1999 mellom Norge, Island og Russland om visse samarbeidsforhold på fiskeriområdet, den såkalte Smutt-hullsavtalen, har lyktes norske og russiske myndigheter å gjøre slutt på det uregulerte islandske fisket på regulerte bestander i internasjonalt område i Barentshavet. Dette er svært viktig for å ha en bærekraftig utvikling innen denne næringen i dette området.

Det begynner å bli svært sent på kvelden, så jeg skal ikke gå lenger i redegjørelsen. Jeg vil bare vise til at Regjeringen har lagt fram en stortingsmelding om norsk sjøpattedyrpolitikk, som ligger til behandling i Stortinget, og vi ser fram til behandlingen av denne meldingen.

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [22:50:58]:** Jeg har litt stemme igjen – det begynner å bli veldig sent for meg.

Jeg vil innlede med å understreke at bærekraftig forvaltning av ressursene er et sentralt mål for Regjeringen i de fiskeriforhandlingene vi hvert år fører med andre land. På samme tid har jeg ansvaret for å ivareta norske interesser, noe som har vært spesielt krevende denne høsten.

Jeg har lest komiteens innstilling, Innst. 92 S, med interesse og må si at komiteens merknader viser at vi deler målene om bærekraftig forvaltning. Komiteen tar også opp høstens problemer i makrellsaken. Jeg vil først kort komme inn på andre deler av våre forhandlinger, men vil bruke mest tid på denne høstens begivenheter.

Kampen mot ulovlig fiske har vært sentralt i forhandlingene med Russland i flere år, og vi har også arbeidet med denne saken på flere andre fronter. Vi har oppnådd mye, og jeg er glad for at dette problemet er redusert med over 80 pst. de siste årene. Vi vil likevel ikke slippe av i denne saken og vil, som komiteen peker på, fortsatt prioritere dette arbeidet.

Torsken i Barentshavet er i svært god forfatning, og kvoten i 2010 er på hele 607 000 tonn – en økning på 16 pst. Også de andre bestandene er i god forfatning, til glede for norske fiskere.

Vi har i flere år utviklet et nært og godt samarbeid med EU. På kontrolliden har vi fått mye på plass, og vi ble i fjor enige om mange tiltak for å redusere utkast.

For å vise bredden i fiskeriforhandlingene vi fører bilateralt, multilateralt og globalt har vi utvidet meldingens kapittel 2 med en nærmere beskrivelse av de sakene vi ha lagt størst vekt på, og for å synliggjøre resultatene som er oppnådd.

Så til høstens begivenheter: Komiteen viser til uenigheten mellom Norge og EU om makrell. Som dere vet, stoppet EU det norske fisket etter makrell i EU-sonen 1. oktober i år. Vi mener dette var et brudd på den bilaterale avtalen mellom Norge og EU, og har hatt mange møter og kontakter både politisk og på embetsnivå for å løse saken.

Vi har de siste månedene forhandlet kontinuerlig for å komme fram til gode løsninger, og jeg skal ikke legge skjul på at det er og har vært krevende.

Vi har dessverre ikke lyktes i å bli enige. Jeg mener Norge har strukket seg langt for å oppnå en avtale, men det var ikke mulig å få på plass flere viktige elementer. For oss var det vesentlig å få på plass en avtale som var helt utvetydig, slik at vi ikke opplever uventede reaksjoner eller fiskestopp også neste år. Dette elementet er en del av den bilaterale avtalen med EU. Kvoteyttet ble i likhet med tidligere år svært krevende. Kort fortalt kunne vi ikke være med på et kvoteytting som ikke ga oss tilfredsstillende betaling for torsken.

Vi står derfor uten både makrellavtale og en bilateral avtale pr. dags dato. Det er beklagelig og har konsekvenser for både norske fiskere og fiskere i EU. Våre fiskere kan ikke fiske i EU-sonen, og EUs fiskere kan ikke fiske i norske farvann. Jeg mener likevel at EUs fiskere har mer behov for adgang til norsk sone enn omvendt.

Jeg kan ikke nå si hva resultatet av denne fastlåste situasjonen blir, men kan love at Norge ønsker en avtale med EU som legger våre problemer bak oss. Vårt utgangspunkt er å komme fram til en avtale som begge parter ser seg tjent med.

Selv om vi nå står uten en avtale, vil jeg understreke at Norge vil opptre ansvarlig og legge vitenskapelige råd til grunn ved fastsettelse av norske kvoter til fiske i egen sone.

Jeg vil også benytte denne anledningen til å framheve den gode dialogen med fiskerinæringen som vi har. De er med i den norske forhandlingsdelegasjonen. Det samarbeidet er uvurderlig i forhandlingene.

En annen utfordring er de kommende firepartsforhandlingene om forvaltning av makrell, som starter opp i mars neste år. De fire partene er de opprinnelige kyststatene Norge, EU og Færøyene. I tillegg er Island nå invitert med. Det er veldig viktig at vi kommer fram til en fordeling og et reguleringsopplegg som sikrer at den samlede høstingen av makrell skjer innenfor bærekraftige rammer.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Per Roar Bredvold (FrP) [22:55:59]:** I forrige sak var det skatt og avgifter vi pratet om, at flertallet her i Stortinget nå kommer til å gi næringen 360 mill. kr mer i skatter og avgifter i 2010. I denne saken er en avtale på en måte med på å gjøre at næringen får ca. 1 milliard kr mindre i eksportinntekter, og dette har skjedd på bare tre måneder – oktober, november og desember.

Da kan man jo stille spørsmålet om den avtalen vi hadde, var for dårlig. Var den for uklar, eller var det EU som på en måte lurte oss? Kan statsråden si litt om hvor fornøyd statsråden var med den avtalen vi hadde?

**Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [22:56:47]:** Jeg og Regjeringen for øvrig mener at den avtalen vi hadde, ikke var uklar. Vi har vært veldig tydelig på at det som EU gjorde ved å stenge EU-sonen for norske fiskere, var et klart brudd på denne avtalen. Jeg beklager veldig den situasjonen som har oppstått, og som jeg sa i mitt innlegg, har jeg brukt veldig mye energi på å få dette på plass igjen. Det har vi ikke lyktes med.

Når det gjelder det tapet som blir anslått her, vil ikke jeg gå nærmere inn på kronebeløpet. Men det vi har gitt beskjed til norske fiskere om, er at den kvoten som de ikke har fått tatt opp i år, overføres vi til neste år i alle fall, slik at mengden fangst ikke skal bli tapt.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er over. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10. (Votering, se side 1131)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget går da til votering.

*Votering i sak nr. 1*

Presidentskapet hadde innstilt:

## I

Nye pensjonsordninger for stortingsrepresentanter, regjeringens medlemmer, høyesterettsdommere, sivilombudsmannen og riksrevisor skal bygge på den såkalte «byggeklossmodellen» slik flertallet i Pensjonsutvalget går inn for i Dokument nr. 19 (2008–2009).

## II

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag til ny lovgivning om pensjonsordninger for stortingsrepresentanter, regjeringens medlemmer, høyesterettsdommere, sivilombudsmannen og riksrevisor basert på de retningslinjer som er trukket opp i Innst. 83 S (2009–2010), jf. Dokument nr. 19 (2008–2009).

## Votering:

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 2*

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram 39 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–8, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslagene nr. 9–33, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 34–39, fra Knut Arild Hareide på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

Det voteres over forslagene nr. 34–39, fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme en sak om tiltak for å styrke kollektivtrafikken i hele landet, herunder innføring av 50 pst. ungdomsrabatt opp til 18 år.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rulleringer 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.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å innføre krav til at alle nye drosjer, ferjer, busser, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å innføre krav til at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO<sub>2</sub>-fritt eller CO<sub>2</sub>-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt, og komme tilbake til Stortinget våren 2010 med en sak om bygging av Stad skipstunnel.»

## Votering:

Forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 69 mot 24 stemmer ikke bifalt. (Voteringsutskrift kl. 23.06.49)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 9–33 – unntatt forslagene nr. 11 og 28 – fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963, nr. 23, Veglov.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide opplegg for en storbypakke på 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 vei 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 storbysatsingen 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. 12 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. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av forsøk med gratis riksveiferjer på ferjestrekninger i flere fylker.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med stats-



budsjettet for 2011 legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede høyere fart for mopeder.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede graderte førerkort for personer under 18 år.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling fra Statens vegvesen.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede muligheter for og effekter av å etablere et funksjonelt og avlastende system av ringveier som leder trafikk unna Oslo by, basert på rv 23, rv 35 og rv 120, alternativt rv 22.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veier med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdselssektoren.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig veibevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale veiselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak der bruk av statlig fullfinansierte OPS-prosjekter vurderes på strekninger:

E39 Kristiansand–Sandnes

E6 Otta–Vindalsliene

E6 Selli/Steinkjer–Fauske

Rv 4 Gjelleråsen–Gran og Jaren–Mjøsbrua

Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta

Rv2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen

E6 fergefritt ved Tysfjord

E6 Åsen–Vist

E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje

E6 Lillehammer–Ringebru

E6 Kolomoen–Lillehammer

E134 Drammen–Haukelid–Bergen med tilførselsveier

E6 Alta–Lakselv

E6 Korporals bru –Jaktøya

E18 Langangen–Dørdal

E6 Ringebru–Otta

E18 Gulli–Langåker/Bommestad

E16 Bjørum–Hønefoss

E6 Dal–Minnesund–Skaberud

Rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum

E 136 Dombås–Ålesund

E18 Tvedestrand–Dørdal

E39 Rogfast

E18 Tvedestrand–Arendal

Rv 555 Sotrasambandet

Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier

E39 Orkanger–Klett (E6)

E39 Svevatjønn–Rådal

Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl rassikring (Skjervet)

E6 Kvithamar–Åsen»

Forslag nr. 27 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. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en gjennomgang knyttet til offentlig finansiering og drift av sjøfartsrelatert infrastruktur, herunder gebyrer og avgifter. Konsekvensene av de ulike gebyrene og avgiftene bør være gjenstand for en grundig drøfting. Likebehandling av offentlige og private havner legges til grunn.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede progresjonen og måloppnåelse i forbindelse med at alle nye dokumenter skulle legges ut i de åpne formatene HTML, ODF eller PDF fra 1. januar 2009, og alle publiserte dokumenter skal konverteres innen 2014.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide retningslinjer for bruk av rentekompenasjon til investeringer i riksveier, jernbane, kystformål og bredbånd.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om en omstilling av Posten Norge AS.»

#### Voter ing :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 72 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift 23.07.21)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 11 og 28, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge

frem en egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten.»

Venstre har varslet at de ønsker å støtte disse forslagene.

#### Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 71 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.07.53)

**Presidenten:** Det votes over forslagene nr. 1–8 – unntatt forslagene nr. 1 og 3 – fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 2 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.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen oppheve konsesjonskravet til Posten Norge om plikten til å opprettholde fullverdige banktjenester.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede enkle og kvantifiserbare målsettinger knyttet til norsk samferdsel basert på de seks kravene fra Veivalg 2009.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold ihht. gjeldende håndbok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksveinett også etter overføring til fylkeskommunene fra 1. januar 2010.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å avhende eierskapet i Baneservice AS.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunen og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.»

#### Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 55 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.08.26)

**Presidenten:** Det votes over forslagene nr. 1 og 3, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest utvikle strekningsvis ATK.»

Forslag nr. 3 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 trafikknettpunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Venstre har varslet at de ønsker å støtte forslagene.

#### Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 54 mot 39 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.08.56)

Komiteen hadde innstilt:

### Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

#### I

På statsbudsjettet for 2010 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter .....	261 317 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .	127 586 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	1 356 300 000	
	21	Spesielle driftsutgifter .....	740 700 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	458 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	118 680 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	31 800 000	
	70	Tilskudd Redningssekskapet .....	42 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter .....	41 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .	7 400 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter .....	123 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	25 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	29 300 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	2 400 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	18 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	192 600 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i> .....	51 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	629 200 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser .....	50 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under kap.1310 post 70</i> .....	37 800 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	168 300 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter .....	56 300 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30,</i> <i>post 31 og post 72</i> .....	6 178 600 000	
	25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene .....	500 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan</i> <i>nyttes under post 23 og post 30</i> .....	441 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> .....	5 110 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	850 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	235 200 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> .....	132 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i> .....	150 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	28 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan</i> <i>nyttes under post 23 og post 30</i> .....	436 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> .....	429 100 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes .....	298 000 000	
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser .....	20 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	4 387 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ..	74 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .....	3 763 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo - Ski, <i>kan overføres</i> .....	130 000 000	
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS, <i>kan overføres</i> .....	25 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog .....	8 400 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> .....	1 740 200 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter .....	47 200 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester .....	497 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	171 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .	17 300 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> ...	25 300 000	
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	1	Driftsutgifter .....	157 714 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	44 978 000	
	23	Elektronisk ID, <i>kan overføres</i> .....	60 960 000	
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i> .....	16 022 000	
	70	Tilskudd til standardisering (NorStella) .....	596 000	
	71	Tilskudd til fri programvare (FriProg) .....	4 310 000	
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikkerhet (NorSIS) .....	6 310 000	
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter .....	4 027 000	
	70	Tilskudd til internasjonale programmer, <i>kan overføres</i> ....	16 794 000	
		Totale utgifter .....		30 578 644 000
<b>Inntekter</b>				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling .....	4 750 000	
	2	Refusjoner .....	23 496 000	
4062		Kystverket		
	2	Andre inntekter .....	9 453 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Inntekter fra kioskdirift .....	537 000	
	7	Refusjoner .....	4 051 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4313	1	Luftfartstilsynet Gebyrinntekter .....	119 500 000	
4320	1	Statens vegvesen Salgsinntekter m.m. ....	151 700 000	
	2	Diverse gebyrer .....	279 400 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	29 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift .....	25 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	189 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	292 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	74 700 000	
	37	Anleggsbidrag .....	15 400 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer .....	168 400 000	
	51	Fra reguleringsfondet .....	10 000 000	
4560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	3	Diverse inntekter .....	9 268 000	
	4	Internasjonale oppdrag .....	3 096 000	
5575		Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet		
	70	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur .....	17 864 000	
	71	Kontrollavgift fiskeflåten .....	24 077 000	
	73	Årsavgift Merkeregisteret .....	9 550 000	
	74	Sektoravgifter Kystverket .....	653 525 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter .....	214 200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter .....	38 000 000	
		Totale inntekter .....		2 368 967 000

## II

*Merinntektsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2010 kan overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## III

*Fullmakt til overskridelser*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill.

## IV

*Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold .....	375 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	3 mill. kroner

## V

*Tilsagnsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg .....	20 mill. kroner

## VI

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4062 post 2 og kap. 5575 post 74
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke-næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:
  - a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget

b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

## VII

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## VIII

*Merinntektsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

## IX

*Merinntektsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

## X

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

## XII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 6 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 800 mill. kroner.

## XI

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2009–2010) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med

## XIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

## XIV

*Investeringsramme transporttiltak i fylkene*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap.

1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

## XV

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1350 postene 23 og 30	Kap. 4350 postene 2 og 6
Kap. 1350 post 25	Kap. 4350 post 7
Kap. 1350 post 30	Kap. 4350 post 37

## XVI

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, like-

vel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer .....	800 mill. kroner

## XVII

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneforvaltning utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

## XIX

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

## XVIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2009–2010) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 250 mill. kroner.

## XX

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2010 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 759 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

## XXI

*Bestillingsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold .....	4 mill. kroner

## XXII

*Overføring til og fra reguleringsfondet*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

**Presidenten:** Komiteens innstilling til I–XXII er fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Høyre har varslet at de nå vil støtte innstillingen subsidiært etter at deres primære rammeforslag ikke har fått tilslutning.

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 72 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.09.56)

**Presidenten:** Presidenten kommer tilbake til en rettelse i XXIII før voteringen over de gjenstående kapitler.

Videre var innstilt:

## XXIII

Stortinget ber Regjeringen endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge slik at tak på antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00. Ved forsinket ankomst tillates landing etter kl. 24.00.

## XXIV

Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i systemet med krysssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.

## XXV

Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprosjekter. Saken skal spesielt avklare rettigheter for eiendomsbesittere, og hvilke tidsfrister og prosedyrer som må innføres for å unngå at enkeltmennesker må bære urimelige byrder på statens vegne når prosjekter trekker ut i tid.

## XXVI

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.

## XXVII

Stortinget ber om at Regjeringen utarbeider en handlingsplan, med sikte på en forsert utskifting av ferjeflåten i riksvegkorridorene.

## XXVIII

Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede

muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveiferjestrekninger.

## XXIX

Stortinget ber Regjeringen sørge for at standard på landsbasis skal gjelde for alle dagens riksveiferjer som overføres til fylkeskommunene fra 1. januar 2010 for å sikre nasjonal standard på ferjetilbudet.

## XXX

Stortinget ber Regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

## XXXI

Stortinget ber om at Regjeringen systematisk kartlegger rasfaren langs riksvegene, og utarbeider en forpliktende handlingsplan. Siktemålet må være at norske riksveger skal være sikret mot farlige ras og påfølgende uheldig veistenging.

## XXXII

Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtdelere på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.

## XXXIII

Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.

## XXXIV

Stortinget ber Regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

## XXXV

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med egen sak om status, fremdrift og en oppdatert kostnadsoversikt knyttet til signalsystemet Merkur.

## XXXVI

Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette Kongsvingerbanen.

## XXXVII

Stortinget ber Regjeringen sørge for videre drift av Bratsbergbanen i samarbeid med Telemark fylkeskommune.

## XXXVIII

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 veinett.

## XXXIX

Stortinget ber Regjeringen opprette en belønningsordning for å sikre skoleveiene.



## XL

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkuulykker som involverer ungdom.

## XLI

Stortinget ber Regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten.

## XLII

Stortinget ber Regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd.

## XLIII

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.

## XLIV

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.

## XLV

Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkoholås.

## XLVI

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.

## XLVII

Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre de som har ansvaret for transporten, innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett 2010.

## XLVIII

Stortinget ber Regjeringen bidra til en finansieringsløsning for Finnmarken ved Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkeskommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget

får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid.

## XLIX

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2010 med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.

## L

Stortinget ber Regjeringen i 2010 prosjektere Stad skipstunnel.

## LI

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2010.

## LII

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet.

**Presidenten:** Presidenten vil her gjøre oppmerksom på en korleksjon i XXIII – «antall passasjerer» skal være «antall flybevegelser».

Det er Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti som står bak innstillingens forslag til vedtak under XXIII–LII, og presidenten antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker å stemme imot.

## V o t e r i n g :

Komiteens innstilling – med den foretatte korleksjon i XXIII – ble med 48 mot 45 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 23.10.53)

## Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt:

## I

I statsbudsjettet for 2009 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r			
1300		Samferdselsdepartementet	
	70	Tilskot til internasjonale organisasjonar, blir auka med ..... frå kr 19 300 000 til kr 20 600 000	1 300 000
1313		Luftfartstilsynet	
	1	Driftsutgifter, blir auka med ..... frå kr 168 515 000 til kr 177 515 000	9 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
1314	1	Statens havarikommisjon for transport Driftsutgifter, blir auka med ..... frå kr 50 488 000 til kr 50 708 000	220 000
1320	23	Statens vegvesen Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m., <i>kan overførast,</i> <i>kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72,</i> blir auka med ..... frå kr 8 559 500 000 til kr 8 648 000 000	88 500 000
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29,</i> <i>post 31, post 60 og post 72,</i> blir auka med ..... frå kr 7 870 900 000 til kr 7 915 900 000	45 000 000
	31	Rassikring, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30 og post 60,</i> blir auka med ..... frå kr 502 500 000 til kr 543 500 000	41 000 000
1330	70	Særskilde transporttiltak Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes, blir auka med ..... frå kr 319 300 000 til kr 325 200 000	5 900 000
1350	23	Jernbaneverket Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30,</i> blir auka med ..... frå kr 4 703 400 000 til kr 4 754 300 000	50 900 000
Inntekter			
4313	1	Luftfartstilsynet Gebyrinntekter, blir auka med ..... frå kr 115 800 000 til kr 124 800 000	9 000 000
4320	1	Statens vegvesen Salsinntekter m.m., blir auka med ..... frå kr 147 000 000 til kr 190 000 000	43 000 000
	3	Refusjonar frå forsikringsselskap, blir auka med ..... frå kr 43 500 000 til kr 90 000 000	46 500 000
4350	1	Jernbaneverket Køyrevegsavgift, blir redusert med ..... frå kr 25 000 000 til kr 12 000 000	13 000 000
	2	Sal av utstyr og tenester, blir auka med ..... frå kr 113 100 000 til kr 235 000 000	121 900 000
	6	Vidaresal av elektrisitet til togdrift, blir redusert med ..... frå kr 283 100 000 til 225 100 000	58 000 000
4380	1	Post- og teletilsynet Diverse gebyr, blir auka med ..... frå kr 170 600 000 til kr 171 218 000	618 000
5619	80	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS Renter, blir redusert med ..... frå kr 257 000 000 til kr 236 800 000	20 200 000

Votering:

Votering i sak nr. 4

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet for 2009 vert det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
456	1	Direktoratet for nødkommunikasjon Driftsutgifter, vert redusert med ..... frå kr 183 877 000 til kr 113 877 000	70 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
	45	Større utstyrsinnkjøp og vedlikehold, <i>kan overføres</i> , vert redusert med .. frå kr 377 841 000 til kr 119 841 000	258 000 000
<b>Inntekter</b>			
3456	1	Direktoratet for nødkommunikasjon Brukarbetaling, vert redusert med ..... frå kr 4 563 000 til kr 0	4 563 000
	2	Refusjonar, vert auka med ..... frå kr 5 000 000 til kr 27 500 000	22 500 000

## Votering:

## Votering i sak nr. 5

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Komiteen hadde innstilt:

## I

I statsbudsjettet for 2009 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>Utgifter</b>			
1062	1	Kystverket Driftsutgifter, reduseres med ..... fra kr 1 224 120 000 til kr 1 123 130 000	100 990 000
1062	21	Kystverket Driftsutgifter, forhøyes med ..... fra kr 95 670 000 til kr 295 670 000	200 000 000
1062	45	Kystverket Spesielle driftsutgifter, forhøyes med ..... fra kr 97 400 000 til kr 201 400 000	104 000 000
4062	1	Kystverket Gebyrinntekter, reduseres med ..... fra kr 655 021 000 til kr 654 765 000	256 000
	2	Andre inntekter, forhøyes med ..... fra kr 9 160 000 til kr 12 170 000	3 010 000

## II

*Tilføyelse av stikkord*

Stortinget samtykker i at stikkordet «kan overføres» tilføyes bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter i statsbudsjettet for 2009.

**Presidenten:** Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak innstillingens forslag til vedtak, og presidenten antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker å stemme imot.

## Votering:

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Komiteens innstilling ble med 48 mot 45 ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 23.12.32)

Videre var innstilt:

## III

## Votering i sak nr. 6

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en ekstern evaluering av Kystverkets operasjon i forbindelse med havariet til MV «Full City» utenfor Langesund i Telemark.

**Presidenten:** Under debatten har Arne Sortevik satt fram to forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

- «1. Stortinget godkjenner utbygging av prosjektene beskrevet i St. prp. nr. 90 (2008–2009) med tillegg av gjenstående arbeid på dagens rv 808.
2. Stortinget godkjenner finansieringsrammen på 1 460 mill. kr.
3. Stortinget godkjenner en ramme for statlige midler til finansiering på totalt 298 mill. kroner basert på 30 års innsparingstid for ferjetilskudd og som inkluderer 50 mill. kroner til gjenstående arbeid på rv 808.
4. Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig statlig forskottering til hele prosjektet med tillegg av gjenstående arbeid på rv 808 og sørge for inndekning av statens samlede bidrag gjennom etablering av en statlig låneordning for Statens vegvesen.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning med statlige lån og årlige finansieringsbidrag til forskotteringsutgifter til regionale veiselskaper.»

Det vil bli votert alternativt mellom disse forslagene og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

#### I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for finansieringen av rv 78 Holand–Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn og rv 78 Halsøya–Hjartåstunnelen i Nordland (Vegpakke Helgeland fase 1). Vilårene framgår av St.prp. nr. 90 (2008–2009) og Innst. 52 S (2009–2010).

#### II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 71 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.13.21)

*Votering i sak nr. 7*

**Presidenten:** Under debatten har Ingebjørg Godsken satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

1. Stortinget godkjenner de prosjekter og tiltak som er beskrevet i St.prp. nr. 98 (2008–2009) for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 med totalt 1 800 mill. 2009-kroner. Stortinget legger til grunn for finansieringen fylkeskommunale midler fra hhv. Vest-Agder og Aust-Agder fyl-

keskommuner på 222 og 18 mill. kroner og statlig finansiering av 1 560 mill. kroner.

2. Statens bidrag forskutteres ihht. fremdrift av prosjektet.
3. Stortinget gir Statens vegvesen som byggherre fullmakt til å ta opp lån med nedbetalingstid på 50 år. Årlige lånekostnader dekkes gjennom øremerket overføring fra staten via Samferdselsdepartementets budsjett kap. 1320 post 61 til Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommuner.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

#### I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar for utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 etter vilåra i St.prp. nr. 98 (2008–2009) og Innst. 82 S (2009–2010).

#### II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærmere reglar for finansieringsordninga.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 72 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.14.33)

*Votering i sak nr. 8*

**Presidenten:** Under debatten har Bård Hoksrud satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om at lover og/eller forskrifter som berører de prinsipielle spørsmål som EUs «datalagringsdirektiv» reiser, herunder Personvernkomisjonens rapport, fremlegges for Stortinget til drøftelse i sin fulle bredde før implementering kan skje.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:5 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Per Sandberg, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken og Arne Sortevik om eventuell implementering av direktiv 2006/24/EF («datalagringsdirektivet») i norsk lov – vedlegges protokollen.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 64 mot 29 stemmer.  
(Voteringsutskrift kl. 23.16.03)

*Votering i sak nr. 9*

**Presidenten:** Under debatten har Øyvind Håbrekke satt fram tre forslag på vegne av Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å sikre at deler av inntektene fra vederlag for tildeling av økt produksjonskapasitet i oppdrettsnæringen tilfaller berørte fylkeskommuner, og at det vurderes om også deler av inntektene bør tilfalle berørte vertskommuner.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å videreføre inneværende års maksimalt tillatte biomasse (MTB) for oppdrett av laks, ørret og regnbueørret, inntil utfordringene knyttet til lakselus er kommet under kontroll.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om snarest å ta initiativ til slakting av laks angrepet av lakselus der det er faglig grunnlag for å gjøre det av hensyn til å stanse spredningen av lakselus.»

**Presidenten:** Forslagene blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å føre opp på dagsordenen som egne saker i et senere møte.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

l o v  
om endring i akvakulturloven

## I

I lov 17. juni 2005 nr. 79 om akvakultur skal § 7 annet ledd lyde:

*Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om vederlag for utvidelse av gjeldende tillatelse.*

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

## II

Loven gjelder fra 1. januar 2010.

**Presidenten:** Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 72 mot 21 stemmer.  
(Voteringsutskrift kl. 23.17.07)

**Presidenten:** Det votes over lovens overskrift og loven i sin helhet.  
Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

## Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 72 mot 21 stemmer.  
(Voteringsutskrift kl. 23.17.42)

**Presidenten:** Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

*Votering i sak nr. 10*

**Presidenten:** Under debatten har Øyvind Håbrekke satt fram et forslag på vegne av Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere å bruke alle virkemidler i makrellstriden med EU, inkludert å stenge EU-fiskebåter ute fra norsk sone.»

## Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 84 mot 8 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 23.18.27)

Komiteen hadde innstilt:

St.meld. nr. 45 (2008–2009) – om dei fiskeriatvatalane Noreg har inngått med andre land for 2009 og fisket etter avtalane i 2007 og 2008 – vedlegges protokollen.

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 11 [23:19:16]

*Referat*

**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat.  
Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.