

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1421 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Møte onsdag den 8. desember 2010 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 32):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2011, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)
(Innst. 13 S (2010–2011), jf. Prop. 1 S (2010–2011), Representantforslag 2 S (2010–2011) og Representantforslag 22 S (2010–2011))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Jan Tore Sanner, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Bjørn Lødemel om likebehandling av norske og utenlandske transportører på norske veier
(Innst. 110 S (2010–2011), jf. Dokument 8:178 S (2009–2010))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Justisdepartementet
(Innst. 111 S (2010–2011), jf. Prop. 21 S (2010–2011) kap. 456 og 3456)
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Fiskeri- og kystdepartementet
(Innst. 112 S (2010–2011), jf. Prop. 27 S (2010–2011) kap. 1062 og 5575)
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Samferdselsdepartementet
(Innst. 113 S (2010–2011), jf. Prop. 36 S (2010–2011))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
(Innst. 114 S (2010–2011), jf. Prop. 38 S (2010–2011) kap. 1560, 1561 og 4560)
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold om å utrede etablering av en transportetat, etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport, for å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren
(Innst. 109 S (2010–2011), jf. Dokument 8:175 S (2009–2010))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Bjørn Lødemel, Siri A. Meling, Gunnar Gundersen, Trond Helleland og Frank Bakke-Jensen om å ta i bruk prosjektfinansieringsmodeller innenfor norsk samferdsel

(Innst. 85 S (2010–2011), jf. Dokument 8:177 S (2009–2010))

9. Referat

Presidenten: Fra Senterpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Jenny Klinge fra og med 8. desember og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Ragnhild Aarflot *Kalland*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten i sakene nr. 1–6 tas under ett.

– Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:01:13]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2011, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2010–2011), jf. Prop. 1 S (2010–2011), Representantforslag 2 S (2010–2011) og Representantforslag 22 S (2010–2011))

Sak nr. 2 [10:01:30]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Jan Tore Sanner, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Bjørn Lødemel om likebehandling av norske og utenlandske transportører på norske veier (Innst. 110 S (2010–2011), jf. Dokument 8:178 S (2009–2010))

Sak nr. 3 [10:01:42]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Justisdepartementet (Innst. 111 S (2010–2011), jf. Prop. 21 S (2010–2011) kap. 456 og 3456)

Sak nr. 4 [10:01:49]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Fiskeri- og kystdepartementet (Innst. 112 S (2010–2011), jf. Prop. 27 S (2010–2011) kap. 1062 og 5575)

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1422 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Sak nr. 5 [10:01:56]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Samferdselsdepartementet (Innst. 113 S (2010–2011), jf. Prop. 36 S (2010–2011))

Sak nr. 6 [10:02:03]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet (Innst. 114 S (2010–2011), jf. Prop. 38 S (2010–2011) kap. 1560, 1561 og 4560)

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

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 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 tallerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:03:14] (leiar i komiteen): Eg valde å vere konstruktiv då regjeringa la fram sitt budsjett for transport- og kommunikasjonssektoren. Eg syntest at budsjettet viste at regjeringa hadde forstått at det måtte satsast kraftigare på transport og kommunikasjon. Og med den budsjettauken som regjeringa la fram, nærmar dei seg òg sine egne ambisjonar i Nasjonal transportplan. Men det må leggjast til at ein endå ikkje oppfyller sin eigen NTP. Eg trur at denne debatten vil avdekkje at det er mange forbedringspunkt for regjeringa.

Eg vil sende ein takk til heile komiteen for ei effektiv og solid behandling med omsyn til denne budsjettinnstillinga. Komiteen har hatt fleire høringar enn nokon gong. Dette er eit tema som engasjerer, og som betyr veldig mykje for folks kvardag. Eg vil òg seie at den komiteinnstillinga som i dag blir behandla, etter mitt syn viser godt det politiske biletet av transportpolitikken i Noreg i dag.

Som ein del av denne debatten er òg nokre saker som eg er saksordførar for. Det gjeld to representantforslag – eit Dokument 8-forslag frå Framstegspartiet om eit eige transporttilsyn og eit Dokument 8-forslag frå Høgre om eit uavhengig vegtilsyn. Det gjeld òg fire saker som omhandlar endringer i inneverande års budsjett for Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justis- og po-

litidepartementet og Fornyings-, administrasjons-, og kirkedepartementet. Når det gjeld desse fire proposisjonane, sluttar komiteen seg til regjeringa sitt forslag. Når det gjeld dei to Dokument 8-forslaga, vil partia sjølve gjere greie for sitt syn, og eg vil òg kome inn på problematikken seinare i dette innlegget.

Kristeleg Folkeparti løyver 720 mill. kr. utover regjeringa sitt forslag. For Kristeleg Folkeparti har det vore viktig å oppfylle den vedtekne Nasjonal transportplan. Det var den Stortinget vedtok. Kristeleg Folkeparti viser her reell vilje til å oppfylle denne fullt ut.

Det mest alvorlege med det budsjettet som blei lagt fram, er at regjeringa utset Ruteplan 2012. Statsråden veit enno ikkje kva tid ruteplanen er på plass. Den lova «toglevolusjonen» som dei raud-grøne politikarane omtalte det som, er no utsett. Det me veit, er at dei togreisande som i fjor vinter fekk melding om å vere tolmodige fram til 2012, kan ikkje stole på den informasjonen regjeringa gav. Det mest oppsiktsvekkjande er likevel at statsråd Meltveit Kleppa er komfortabel med ikkje å ha eit mål for ruteplanen. I realiteten styrer no regjeringa eit av dei viktigaste politiske områda mot eit rørleg mål. Når da regjeringa er upresis på avtrekkjaren og målet er rørleg, skal det mykje til for at resultatet blir bra.

Opposisjonen har òg spurt kva som må til av løyvingar for at ruteplanen kan kome på skjenene igjen. Her har ikkje regjeringa kome med noko klart svar.

Jernbaneverket har etter eiga utsegn dei siste fire åra fått dei løyvingane dei har bedt om. Men resultatata er svært mangelfulle, og ein når ikkje dei måla ein har sett seg.

I ein debatt med meg i Tabloid i haust uttala statsråd Meltveit Kleppa: «Her er det nokon som ikkje har gjort jobben sin.»

Spørsmålet er: Når ein har fått dei pengane ein har bedt om, men ikkje når dei måla ein har lovt, er det ikkje da grunn til å sjå på organiseringa av sektoren? Kristeleg Folkeparti vil derfor omorganisere Jernbaneverket, gi dei større fri-dom, men òg større ansvar for framdrifta for å nå dei politiske måla. Me opplever at me ikkje får utnytta dei ressursane som me i dag set inn i sektoren, på ein god nok måte. Me trur på at ein slik modell som ein har bl.a. innanfor luftfarten, vil gi eit betre handlingsrom og større fleksibilitet.

Kva handlar dette om? Jo, Jernbaneverket må få lov til å leggje planar over tid og å kunne gjennomføre desse utan at dei årlege budsjetta hindrar dette. I dag ser me at prosjekt ikkje blir gjennomførde etter planen, samanhengande arbeid blir splitta opp. Eit eksempel, når me tek Ruteplan 2012, er at no må Jernbaneverket få dei midlane dei treng for å gjennomføre dei planane som skal til for at me skal få Ruteplan 2012 – eller i alle fall ruteplanen – på skjenene igjen.

Det er ikkje berre det sentrale austlandsområdet som er viktig for Kristeleg Folkeparti når det gjeld jernbanen. For jernbanen er det viktig med både auka vedlikehald og investering. Eg nemner satsingar frå Kristeleg Folkeparti: Det er Ringerikstunnelen, der me løyver 50 mill. kr, Eidangertunnelen, der me løyver 30 mill. kr, og Mossetunnelen 10 mill. kr. Me set òg av 5 mill. kr til planarbeid som er avgjerande for no å kome vidare med jernbane Narvik–Tromsø.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1423 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Også denne vinteren ser luftproblematikken i Bergen ut til å bli alvorleg. Byrådet tek dette på alvor, og det beste eksemplet på den satsinga er Bybanen, som allereie er ein suksess. Kristeleg Folkeparti har i sitt budsjett løyvd 25 mill. kr til Bybanen i Bergen, fordi staten må ta eit større direkte ansvar for utviklinga av bybaner. Ein kan ikkje ta slike store lyft berre ved hjelp av bompengeløysingar. Eg vil derfor vise til Kristeleg Folkepartis forslag om at me treng ein eigen kollektivstrategi. I vårt forslag seier me:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal kollektivplan med en konkret helhetlig oversikt og konkrete mål for utviklingen av kollektivtilbudet i Norge, der de ulike transportformene må ses i sammenheng.»

Me treng konkrete mål for buss, tog, bane og sjøtransport. Me treng mål for kollektivtrafikken. Me treng betre verkemiddel. Me treng òg å sjå transportformene i samanheng. Me veit korleis befolkningsutviklinga i Oslo og Akershus blir framover – berre dét er ein grunn til å sjå meir heilskapleg på dette. Derfor blir statens ansvar både mot det regionale og lokale nivået særst avgjerande. Derfor synest me dette er eit veldig spennande forslag. Noreg treng ein heilskapleg kollektivstrategi.

For Kristeleg Folkeparti er sikkerheit på vegen vårt tydelege mål nr. 1. Derfor har me arbeidd i fleire år for eit eige vegtilsyn, og ser derfor positivt på at regjeringa no endeleg kjem med eit framlegg om det. Men det er veldig skuffande at regjeringa ikkje hører på fleirtalet i det regjeringsopnemnde utvalet, som så tydeleg åtvarar mot den løysinga som regjeringa no har valt. Det blir som å la bukken passe havresekken når ein lét Vegdirektoratet, som er ansvarleg for vegutbygging og vegvedlikehald, også vere tilsyn for denne sektoren. Her vel ein eit heilt anna prinsipp enn det ein har gjort for luftfarten og jernbanen. Det kunne derfor vore interessant å høre statsrådets forklaring på nettopp dette.

Kristeleg Folkeparti aukar løyvingane både til rasikring og for å tryggje vegane med fleire midtdelarar. I regjeringa sitt framlegg er det svært langt frå målet i NTP om å byggje 750 km med midtdelarar.

Regjeringa har sagt at det vil lukte meir asfalt enn nokon gong under dei raud-grøne. Men med den kostnadsauken me har sett dei seinare åra, ser me at det blir mindre asfalt enn me opplevde under tidlegare regjeringar.

Eg vil avslutte med å vise til eit alvorleg kutt me ser i budsjettet, og det er kuttet på samferdselsforskning med over 20 pst. Transportsektoren har eit betydeleg ansvar for å sikre kutt i klimautsleppa. På den bakgrunnen er det uforståeleg at ein kuttar nettopp i samferdselsforskninga, som kan gi oss gode svar på korleis me kan få til denne typen kutt. Derfor er det vanskeleg å forstå nettopp dette.

Kristeleg Folkeparti har òg eit eige forslag om å løyve 15 mill. kr til eit pilotprosjekt, som kan utvikle TT-tenesta til å bli meir treffsikker.

Med dette tek eg opp dei forslaga som Kristeleg Folkeparti er med på i innstillinga.

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

Det åpnes for replikkordskifte.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:13:50]: Representanten Hareides kommentar til samferdselsbudsjettet var: «ikke så verst» – noe som jeg tolker som svært positivt tatt i betraktning at det tross alt kommer fra en opposisjonspolitiker.

På mange områder opplever jeg at Kristelig Folkeparti har mer til felles med den rød-grønne regjeringen enn det mørkeblå Høyre og Fremskrittspartiet-alternativet. Vi ser det på bistand, fattigdomsbekjempelse, restriktiv alkoholpolitikk, miljø og klima, kollektivsatsingen, hvor vi har fulgt opp belønningsordningen fra Bondevik-regjeringen med å tredoble den, og altså samferdsel.

Mitt spørsmål til representanten Hareide blir derfor: Som kommende Kristelig Folkeparti-leder, hvor tror representanten at han får størst gjennomslag for Kristelig Folkeparti-politikk – hos den rød-grønne regjeringen eller hos det mørkeblå Høyre og Fremskrittspartiet?

Knut Arild Hareide (KrF) [10:14:39]: Det som representanten Bjørnflaten sa, er heilt riktig. Da budsjettet blei lagt fram, sa eg at dette var ikkje så verst, Kleppa. Det var fordi eg så tydeleg opplevde at her var det eit signal frå regjeringa om at dei ønskte å oppfylle sine egne mål i Nasjonal transportplan. Men så synest eg òg at nettopp den innstillinga som vi i dag debatterer, viser kor Kristeleg Folkeparti står. Me står i sentrum av norsk politikk, og me hentar støtte både frå høgresida og frå venstrepartia. Det partiet som me står nærast når me ser denne innstillinga isolert sett, opplever eg er partiet Høgre, der me t.d. er einige om å ta ein del grep knytte til denne sektoren, få til ei reell fornying. Men det vil ikkje seie at me ikkje òg vil vere einige i ein del av det venstresida foreslår. Kristeleg Folkeparti er ikkje plassert verken til høgre eller til venstre i norsk politikk, men i sentrum – og der står me trygt.

Arne Sortevik (FrP) [10:15:44]: Jeg registrerer svaret på denne omfavnelsen fra Arbeiderpartiet fra transportkomiteens leder. Det fremstår fremdeles, i hvert fall for noen av oss, som noe uklart om Hareide egentlig er fornøyd med budsjettet, og hva han eventuelt er fornøyd med.

Men stikkord som representanten Hareide brukte i sitt innlegg, var «forbetningspunkt». Vi kan ha ulikt syn på om det er forbedring i budsjettet, men det jeg tror vi kan bli enige om, er at det i hvert fall er en forbedring hos Kristelig Folkeparti. Det er jo en åpenbar forbedring hos Kristelig Folkeparti i partiets budsjettframlegg for 2011 i forhold til partiets egen plan, i forhold til partiets egen nasjonale transportplan.

Hvilket lys er det Kristelig Folkeparti har sett nå, som de ikke så da Kristelig Folkepartis alternative NTP ble laget i 2009? Og hvordan har Kristelig Folkeparti nå funnet penger som de ikke før hadde, til satsing både på vei og på jernbane?

Knut Arild Hareide (KrF) [10:16:55]: Eg synest det budsjettet som Kristeleg Folkeparti legg fram her, viser at me ønskjer å satse på jernbane og veg. Me gav honnør til regjeringa, men me hadde større ambisjonar for denne

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1424 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

sektoren enn det regjeringa har, og me har vist det med vår reelle prioritering. Det er faktisk det som skil, eg vil seie, alle andre parti i denne salen og Framstegspartiet. Der me måtte gjere reelle prioriteringar, sånn som kommentatoren Gunnar Stavrum sa det da Framstegspartiet la fram sitt budsjett, er Framstegspartiet på ein eigen planet, og gjer ikkje reelle prioriteringar. Det opplever eg òg med den innstillinga som me ser her i dag. Der må alle partia vise ei reell prioritering. Og eg synest faktisk alle partia viser det reelt, utanom Framstegspartiet, som kjem med løysningar som verkar bortanom all fornuft, og som ikkje er realistiske i det heile.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:18:03]: Frå ein eller annan planet tilbake til landjorda.

Eg synest Hareide har ei god leiing av komiteen, og eg tvilar ikkje på at han kan bli ein god leiar av Kristeleg Folkeparti. Det ser me fram til.

Det eg ønskjer å få svar på i dag, er det som er blitt sagt i media i det siste, at Hareide skal bli meir folkeleg og mindre kristeleg, og det gleder jo SV. Men spørsmålet er kva dette betyr. Betyr det at Hareide på ein måte skal bli sånn som partiet «folk flest»? Er det sånn at det blir ein annan klimapolitikk no, der klimatilpassing og sanning – som me var ute og demonstrerte og tok imot for Kirkens Nødhjelp – blir mindre viktig, der solidaritet med fattige blir mindre viktig, dersom Hareide skal samarbeida med Framstegspartiet?

Presidenten: President tør minne om at replikken skal forholde seg til den saken som står på dagsordenen. Presidenten regner med at representanten Hareide sørger for å svare på spørsmålet i et samferdselspolitisk perspektiv.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:19:30]: Takk, gode president!

Dette er jo ei spennande utfordring, så det er ei glede å få lov til å svare på det.

Eg skal ikkje gå inn og gi ein analyse av transportpolitikken, om den skal bli mindre eller meir kristeleg. Men det eg vil seie, er at det jo ikkje er nokon motsetnad mellom det å føre ein kristeleg politikk – for å bruke eit uttrykk eg eigentleg ikkje liker så godt – og det å føre ein folkeleg politikk. Men eg synest at i eit transportpolitisk perspektiv handlar det om at me set som prioritet nr. 1 korleis me kan redusere talet på drepne og skadde i trafikken. Det er jo ein politikk som har betydning for menneskeverdet – som eg absolutt vil seie har ein kristeleg dimensjon, for å bruke det uttrykket – og er det noko som folk er opptekne av, er det no nettopp å sikre det. Derfor meiner eg at det bør vere jobb nr. 1.

Men representanten misforstår meg dersom han trur at eg ønskjer at me skal bli mindre kristeleg, men ja, gjerne meir folkelege.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:20:43]: Budsjettdebattene så langt denne høsten i Stortinget har klargjort at

vi har to markante alternativer i norsk politikk, et rød-grønt som vil bygge ut den norske modellen, og et mørkeblått som prioriterer privatisering og skattekutt.

For det rød-grønne flertallet er det viktig å bruke de store pengene på de store oppgavene, på dem som trenger det mest, på å sikre arbeid til alle og på å bygge ut velferden. Derfor er også samferdsel en av de store oppgavene som vi vil bruke de store pengene på. En god infrastruktur over hele landet er avgjørende for å sikre verdiskaping og bosetting.

En sveip over landet viser at den store samferdselssatsingen som vi startet på da vi tok over i 2005, begynner å vise resultater. Nylig ble en av juvelene i norsk infrastruktur offisielt åpnet: nye Smålenene bru over Glomma, og med det 8 km med ny motorvei på E18 i Østfold. På Grytøya i Troms kunne øyfolket nå i høst ta i bruk den nye Liantunnelen som sikrer Norges mest rasfarlige vei. Dette er et rent rød-grønt prosjekt etter at bygdefolket i ti år hadde kjempet for å få penger til veien.

Tidligere i år vedtok Stortinget bygging av ny trasé på rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika. 20 minutter kortere reisetid gir store innsparinger for tungtrafikken, som står for 16 pst. av trafikken på strekningen. Det samme bildet ser vi på banesiden. Komiteen hadde i september et hyggelig besøk på byggearbeidet på den nye tunnelen i Gevingåsen nord for Trondheim, som blir åpnet for trafikk til sommeren. Prosjektet har hatt en effektiv framdrift, nettopp fordi vi har sikret store nok bevilgninger.

I 2011 åpner det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker. Det betyr at de vel 10 millioner passasjerer som benytter seg av tog på denne strekningen, vil få et vesentlig bedre togtilbud enn i dag.

Ny fiskerihavn med molo i værharde Gryllefjord vil stå ferdig i 2011, etter en ny stor bevilgning på 2011-budsjettet.

Vi, det rød-grønne flertallet, sa vi skulle gjennomføre tidenes samferdselsløft. Vi er i ferd med å gjøre det. Samferdselsbudsjettet er økt med 50 pst. fra 2005. Statens vegvesen omsetter for 14 mrd. kr mer i 2010 enn det de gjorde i 2005. Vi har økt budsjettet til Jernbaneverket med 67 pst. siden vi overtok. Vi har tredoblet investeringen i bane. Når vi er ferdig med 2011, er anslaget at vi vil ha åpnet 70 mil med ny riksvei og 27 kilometer med nye dobbeltspor. 50 stasjoner er oppgradert. Fra 2006 til 2009 ble 262 kilometer med gang- og sykkelvei tilrettelagt for gående og syklende langs riksveier.

Vi er stolte over løftet vi har begynt på, men vi er ikke fornøyde. Vi har fortsatt store utfordringer, og vi er utålmodige etter å komme videre. Derfor er jeg glad for at regjeringen sikrer nye 2,8 mrd. kr til samferdsel i 2011. Det sikrer oppstart av vel 20 nye veiprojekter. Alle er prosjekter som har vært kjempet fram over flere år. Dette sikrer framdriften i en rekke store og viktige baneprojekter, men viktigst: Det gir en sterk satsing på drift og vedlikehold. Regionvegsjefen i Midt-Norge, Berit Brendskag Lied, jublet i avisspaltene da årets statsbudsjett ble kjent.

«Dette er jeg kjempefornøyd med.»

(...)

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1425 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

«Og vi har fått et kraftig løft her. Nå skal vi både holde standarden og øke standarden på vegene, sier Brendskag Lied.»

Hun burde vite det.

Med dette budsjettet stopper vi forfallet på riksveiene, og vi begynner å ta igjen etterslepet. Vi vil asfaltere 1 000 nye kilometer, som er litt lenger enn fra Arne Sorteviks hjemsted i Bergen til jobben i Oslo og hjem igjen.

Vi skal sette i gang seks nye rassikringsprosjekter og bruke mer enn 1 mrd. kr til rassikring neste år, en økning på nesten 25 pst. I fjorårets budsjettdebatt fikk vi mye ufortjent kritikk for ikke å ha fulgt opp rassatsingen vår. Den kritikken har forstummet i år.

Det er avgjørende for det rød-grønne flertallet å få togtrafikken mer pålitelig og å øke driftsstabiliteten. Derfor følger regjeringen også i 2011 opp budsjettløftet for jernbanen, som ble startet i 2005. Vi øker drifts- og vedlikeholdsbudsjettet også neste år og har allerede sprengt NTP-rammen. Vi opprettholder investeringstakten. Vi skal ta ansvar for de problemene togtrafikken har opplevd under den rød-grønne regjeringen, men vi tar ikke ansvar for den store belastningen jernbanen ble påført under Bondevik II-regjeringen, med sviktende budsjetter – som var langt under halvparten så store som det budsjettet vi skal vedta i dag – og med omorganiseringprosesser som vi i dag betaler dyrt for, bl.a. fordi man kvittet seg med helt nødvendig fagkompetanse.

Det rød-grønne flertallet er opptatt av å ha en helhetlig tilnærming til samferdselspolitikken. Derfor er trafikksikkerhet særdeles viktig for oss. En helhetlig tilnærming betyr at man må fokusere på hele trafikksystemet, på både trafikant, kjøretøy og vei. I fjor ble 212 personer drept på norske veier. Dette er det laveste antall drepte siden midten av 1950-tallet. Det viser at mange viktige grep er tatt for å sikre veiene. Men fortsatt er det 212 for mange. Tilbake sitter sønderknuste familier og venner. I medfølelse med dem skal vi fokusere enda mer på sikkerhet på veiene våre. Vedlikeholdssatsingen på 580 mill. kr til vei er en viktig trafikksikkerhetsforanstaltning, rasmilliarden likeså. Jeg er også glad for at vi funnet 20 mill. kr ekstra, slik at vi neste år får bygd 25 kilometer med midtdele, som er et effektivt trafikksikkerhetstiltak på veier med stor trafikk.

Desto mer lei meg blir jeg når jeg ser Fremskrittspartiets og Høyres tilnærming til trafikksikkerhet. Disse to partiene foreslår å avskaffe ordningen med gjennomsnittsfartsmålinger, på tross av svært positive erfaringer. Det er ufattelig for meg at de to blå partiene sier nei til et tiltak som vil medføre en reduksjon av antall drepte og hardt skadde på 20–40 pst.

Jeg er glad for at regjeringen klart uttrykker at den vil utforme et regelverk som sikrer alle unger som tar skolebuss, rett til sitteplass og setebelte. Selv om det er mange fylkeskommuner som har stilt disse kravene i anbudsrunden for skoleskyss, er det uholdbart at det fortsatt er unger som fraktes usikret. Derfor vil jeg understreke at dette er en sak der vi snarest må få på plass et regelverk som sikrer alle unger i skolebuss, unntatt dem som fraktes med bybuss. Selv om det står i budsjettet at krav om sitteplasser og setebelter i skolebuss skal komme på plass i for-

bindelse med utlysning av nye anbud og senest skoleåret 2015/2016, må ikke det bety at vi skal vente så lenge. For Arbeiderpartiet er dette en viktig sak, og vi ønsker derfor en forsering av prosessen.

Den økte aktiviteten i havområdene i nord fører til større behov for overvåking. Et viktig punkt i regjeringens nordområdesatsing er etableringen av et helhetlig overvåkings- og varslingssystem for de nordlige havområdene, det såkalte BarentsWatch. Derfor markerer de 20 mill. kr som bevilges i 2011, oppstarten på et viktig miljøprosjekt, gjennom etableringen av den åpne delen i Tromsø.

Også på Fiskeri- og kystdepartementets område følger opptrappingsplanen for NTP, med mer penger til gode fiskerihavner for å sprengte bort farlige skjær. Et viktig tiltak er ytterligere reduksjon i kystgebyret, slik at vi gjør det mer attraktivt å frakte gods på kjøll framfor på vei.

Regjeringen har lagt fram et budsjettforslag som innebærer en videreføring av samferdselsløftet innenfor ansvarlige økonomiske rammer. Dessverre gjelder ikke prinsippet om ansvarlighet de to største opposisjonspartiernes budsjettforslag. Med sine 30–50 foreslåtte OPS-prosjekter i løpet av ti år legger Høyre opp til et kredittkortbudsjett. Høyres forslag ville medført at hele veibudsjettet over tid ville bli bundet opp i avdrag. Dette er ikke en ansvarlig økonomisk politikk. I Storbritannia og Sverige ser vi at Høyres allierte nå faser ut bruken av OPS, rett og slett fordi de har bundet opp for mye av budsjettene og etterlatt seg for lite handlingsrom for dagens politikere.

Fremskrittspartiet vil bygge veier for 48 mrd. kr mer enn regjeringen i 2011. Jeg er veldig enig i svaret komitélederen hadde på replikken fra Fremskrittspartiet. Ikke bare er det lånte penger og lånte fjær Fremskrittspartiet flatter seg med, men partiet vil også fullstendig sprengte kapasiteten i anleggssektoren med sitt budsjettforslag. Og jeg synes jo det er interessant å se at mellom de to partiene som hevder at de nå har funnet hverandre, er det et språk på 59 mrd. kr. Da synes jeg Knut Arild Hareides uttalelse i forbindelse med budsjettframleggelsen var mer edruelig. Han sa: «Ikke så verst, Kleppa.»

Når det er sagt, må jeg si at jeg skjønner Høyres og Fremskrittspartiets behov for å lage budsjetter utenfor budsjettet og finansiere sine samferdselsinvesteringer med luftige utenlandsbudsjett, fonds og private investorer. Når statsbudsjettet skal finansiere store skatteuttak, blir det ikke mange penger igjen til de store oppgavene.

Med dette anbefaler jeg komiteens innstillinger.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [10:30:59]: Jeg registrerte at representanten var opptatt av de 50 milene mellom Oslo og Bergen. Da kan jeg bare minne om at fra Lindesnes til Kirkenes er det ti ganger så langt, så det kan vel hende at det burde vært asfaltert langt mer enn de milene som representanten var opptatt av.

Men det jeg har lyst til å utfordre på, er: Regjeringen med Trygve Bratteli som samferdselsminister vedtok i 1962 at man skulle bygge 785 km motorvei innen 1980. Med denne regjeringens historiske og fantastiske

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1426 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

satsing, som Bjørnflaten akkurat nå har prøvd å framstille det som, vil vi fortsatt mangle 200 km. Altså: Nesten 40 år etter at man skulle ha bygget 785 km, mangler man fortsatt nesten 200 km motorvei. Kan representanten Bjørnflaten da si at dette er historisk, og at det er en stor satsing? Jeg opplever det heller som en fallitterklæring fra en regjering som ikke engang klarer å levere i 2019 det man burde ha levert for 40 år siden.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:31:59]: Ja, det er en historisk satsing. Det har ikke vært noen tidligere regjeringer som har brukt mer penger på samferdsel enn den sittende regjeringen. Vi har lagt fram den mest ambisiøse nasjonale transportplanen noensinne, hvor vi altså øker rammene med 100 mrd. kr. Og vi ser resultatene, som jeg var inne på i mitt innlegg. Vi ser resultatene i forhold til ny motorveiåpning i Østfold, i forhold til rassikring av veier som har vært usikret i årevis – i tiår – vi ser det i forhold til en formidabel satsing på havnestruktur, og vi ser det i forhold til at vi nå etter tiår med neglisjering oppgraderer og tar ansvar for jernbanen. Så dette er en historisk satsing. Vi har fortsatt store ambisjoner. Vi har fortsatt mye å gjøre. Vi er fortsatt veldig utålmodige – men dette er en historisk satsing, og det tar vi ansvar for.

Øyvind Halleraker (H) [10:33:03]: Det var litt av en skrytliste. Jeg er ikke sikker på om hele Norges befolkning er like fornøyd som fraksjonen selv, men det får vi se etter hvert.

Så sa Bjørnflaten at ingen regjering har lagt fram et bedre samferdselsbudsjett. Nei, det er riktig. Det har alltid vært slik. Alle regjeringer har lagt fram et bedre samferdselsbudsjett enn den forrige regjering.

Det kunne imidlertid være fristende å spørre Bjørnflaten om det som ikke står i proposisjonen, nemlig at det er total mangel på modernisering og reformer under denne regjeringen. Men jeg skal spørre om noe helt annet, om følgene av å ha et vegtilsyn, enten det nå ligger under Vegdirektoratet eller det er uavhengig. Det er nemlig viktig å ha et mål for hva som er god vei, altså ha en konkret minstandard for hva som er god vei. Det går regjeringspartiene imot. Jeg vil gjerne vite hvorfor man ikke vil ha dette målet.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:34:07]: Her var det mange påstander som jeg er nødt til å kommentere.

Først når det gjelder den historiske satsingen: Denne regjeringen og dette flertallet er de første som faktisk finansierer en nasjonal transportplan som er vedtatt av Stortinget. Det skjedde ikke under Bondevik II-regjeringen. Man var ikke i nærheten av å oppfylle den NTP-en som lå der. Det første vi gjorde da vi tok over i 2005, var å overfinansiere NTP-en. Vi har nå lagt fram en veldig ambisiøs NTP. Vi finansierer den og følger opptrappingsplanen i forbindelse med den.

Jeg kunne også ha sagt mye om modernisering, men det får vi mange anledninger til å diskutere utover dagen i dag.

Så når det gjelder veitilsyn: Jeg merket meg at Høyre

hadde en ganske god kommentar i tilknytning til Dokument 8-forslaget om å etablere én transportetat, som vi skal behandle senere i dag. Der har Høyre uttrykt bekymring for byråkratisering. Det er nettopp en viktig årsak til at vi mener det er mest hensiktsmessig å legge veitilsynet under Vegdirektoratet. Da forhindrer vi at vi får en dobling av kompetansen, og vi forhindrer unødvendig byråkratisering.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:35:20]: Eg vil berre kort replisere at Bondevik II-regjeringa aldri la fram ein eigen nasjonal transportplan. Dei la fram Sem-erklæringa. Og Sem-erklæringa blei oppfylt til punkt og prikke når det gjeld samferdselsløyvingane. Det viser at det var ei regjering som nettopp stod for dette. Paradokset er at det kom meir asfalt med Bondevik II-regjeringa, på grunn av den kostnadsauken som vi no har hatt.

Men eg har ei anna utfordring til representanten Bjørnflaten. Eg har opplevd at ho har vore særleg oppteken av infrastrukturen i Nord-Noreg, og har venta på den utgreiinga som har kome om infrastrukturbehova i nordområda. Den utgreiinga måtte vere på plass før vi kunne gå i gang med eit planarbeid for jernbane mellom Narvik og Tromsø. Eg har opplevd at representanten Bjørnflaten har vore positiv nettopp til denne togstrekninga. Vil ho jobbe for ei realisering?

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:36:24]: Aller først: Bondevik-regjeringen la aldri fram en NTP, men Bondevik-regjeringen tok heller ikke noe ansvar for å finansiere den NTP-en som lå der. Da vi overtok i 2005, var det den rød-grønne regjeringen som tok ansvar for å finansiere den NTP-en som ble vedtatt i 2005 – så det er sagt.

Så til togsatsing i nord. Jeg synes det framlagte foreløpige dokumentet, Nordområdeutredningen, del 1, er veldig, veldig interessant og kommer nettopp til å peke på mange ulike alternativer i tilknytning til tog. Med den utviklingen vi ser, ikke minst i gruvesektoren, med utvinning både på nordsvensk og nordfinsk side, og kanskje også i Nord-Norge, vil vi ha behov for en annen type infrastrukturutvikling enn det vi har i dag. Også økningen når det gjelder Nordøstpassasjen, vil føre til det. Jeg synes det er veldig positivt at Kristelig Folkeparti er så tydelig på at man ønsker tog i nord. Vi har ikke konkludert. Men det er veldig, veldig interessante signaler som vi har fått, ikke minst fra miljøene nordpå, som i større grad aktualiserer dette.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

Bård Hoksrud (FrP) [10:37:57]: Jeg har ventet i spenning på å høre om neste års budsjett er et historisk samferdselsbudsjett eller ikke. Jeg registrerte at representanten Bjørnflaten ikke nevnte ordet «historisk» i sitt innlegg, men i svarreplikken kom det fram at det fortsatt var et historisk budsjett.

Fremskrittspartiet blir ofte beskyldt av posisjonen for alltid å være misfornøyd. Da vil jeg med en gang presisere at både Fremskrittspartiet og jeg er glad for hver eneste

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1427 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

meter vei, skinne eller annen infrastruktur som enten blir utbedret eller bygd ut. Utfordringen er bare, slik vi ser det, at det lille som kommer, ikke er så veldig mye å slå seg på brystet for og forsøke å fremstille som et stort fremskritt for samferdselssektoren.

Norge har nå ca. 10 000 km riksvei, ca. 44 000 km fylkesvei og ca. 38 000 km kommunal vei. Da er det ikke så veldig imponerende at regjeringen har bygd knappe 150 km riksvei, 40,2 km firefelts riksvei og 20,8 km midtrekkverk og tilrettelagt 70,2 km for gående og syklende hvert år i perioden siden den overtok i 2005. Og for en regjering som sier at den er opptatt av kollektivtilbudet, er vel kanskje ikke 5,4 km kollektivfelt hvert år langs riksveiene akkurat noe som man bør rope veldig høyt om som en stor satsing.

I tillegg til dette har Norge falt ytterligere to plasser på NHOs konkurransebarometer siden 2008. Norge har aldri kommet dårligere ut siden NHO startet barometeret i 2005 – det samme året som den rød-grønne regjeringen inntok regjeringskontorene. Kanskje noen snart må innrømme at det ikke er sammenheng mellom det som blir sagt, og det som er det faktiske resultatet ute i den virkelige verden – på utsiden av regjeringskontorene og på utsiden av stortingssalen.

Denne debatten vil selvfølgelig dreie seg om å snakke om hvor mye penger man har bevilget. Det hjelper ikke å skryte av at man har satsset, og skryte av alle pengene man har puttet inn, når virkeligheten med all tydelighet viser at utfordringene ikke blir mindre med de foreslåtte bevilgningene. Nei, dessverre er jeg overbevist om at forfallet vil fortsette å øke, og investeringene, som nå er ca. 3 mrd. kr lavere enn forutsatt i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan, vil sannsynligvis også fortsette å øke med den takten som nå ligger inne.

Fremskrittspartiet foreslår å øke bevilgningene til riksveiene med 21,7 mrd. kr. Samtidig foreslår vi 7,2 mrd. kr mer til fylkesveiene og 1,2 mrd. kr ekstra til rassikring. Dette gjør vi fordi vi mener at veiene er avgjørende for at folk – og næringsliv – skal ha mulighet til både å bo og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det handler faktisk om at fisken fra f.eks. Hitra eller Frøya – eller kanskje Vikna, for den saks skyld – skal komme raskt fram til markedene, for, som de fleste i denne sal vet: Det er for svært få andre produkter at tiden er så viktig som for en død laks, for å få denne laksen til markedene. Det er også viktig for tømmertransporten, f.eks. i mitt hjemfylke Vest-Telemark, som har ca. 50 pst. høyere transportkostnader enn det man ville hatt på den samme transporten i Vestfold, fordi veiene er i ferd med å gå i oppløsning eller faktisk allerede har gjort det. Det er ofte kø, kork og kaos, som de fleste opplever når man møter muren av biler og trailere på vei videre nedover til kontinentet mens man står i kø fra Asker til Oslo i rushtrafikken, fordi vi ikke har klart å få på plass omkjøringsveier eller har bygd ut veinettet, som ville betydd store besparelser for næringslivet, og ikke minst også for miljøet i form av reduserte utslipp fra biler og trailere som står og stamper og ikke kommer fram.

Dette var bare noen få eksempler; jeg kunne ramset

opp mange flere som næringslivet og befolkningen møter hver eneste dag over hele landet – fra Lindesnes i sør til Kirkenes i nord.

Derfor mener Fremskrittspartiet at det må tas grep. Det er på tide å «få ut fingeren», sørge for å sette inn høygiret og starte utbygging av et skikkelig moderne og effektivt firefelts veinett mellom og rundt de største byene i landet vårt og ruste opp resten av veinettet. I tillegg må vi sørge for at man får stoppet forfallet på veinettet, slik at kommende generasjoner ikke overtar noe som vil oppleves som et ribbet konkursbo.

Mange sier at vi må satse på trafiksikkerhet, og regjeringen skryter av at den vil bruke over 500 mill. kr på trafiksikkerhetstiltak. La meg med en gang understreke: Hver eneste krone brukt på de rette trafiksikkerhetstiltakene gir enorme besparelser i fremtiden. Det er veldig bra. Men regjeringens forslag om å bygge 22 km midtrekkverk i 2011, noe som ble økt til 33 km gjennom budsjettbehandlingen her i Stortinget, er faktisk under en sjettedel av det Sverige har lagt opp til å bygge i 2011. Fremskrittspartiet foreslår derfor å øke bevilgningen til midtdelere med ytterligere 750 mill. kr for å vise at man tar nullvisjonen på alvor, og iverksetter tiltak som virkelig ville betydd en forskjell, og som ville bidratt til langt færre hardt skadde og drepte i trafikken på veiene våre.

Vi har nå kommet i gang med nødnettets første fase. Det har vært en vanskelig innføring, med en rekke utsettelser og problemer. Det er svært bra for de ansatte i nødetatene at nettet nå er i ferd med å bli tatt i bruk. Det er viktig både for at regningsmannskaper skal kunne gjøre en best mulig jobb på skadestedet og ved ulykker. Likevel er vi veldig bekymret, og vi har flere ganger tatt opp den kraftige økningen i kostnadene innføringen av det nye nødnettets har hatt for de forskjellige nødetatene. Vi forutsetter derfor at regjeringen får på plass en ordning for å kompensere den kraftige økningen for nødetatene.

Fremskrittspartiet foreslår i sitt alternative statsbudsjett en egen storbypakke på 10,22 mrd. kr til de største byområdene. I tillegg utvider vi belønningsordningen til de andre byområdene med 511 mill. kr, og den utvidede ordningen skal omfatte langt flere byer enn de som er med i dagens ordning. Vi mener også at belønningsordningen skal være nettopp det: en belønningsordning og ikke en ordning for dem som innfører restriktive tiltak i byen sin. Vi mener heller at et godt utbygd tilbud hvor vi bruker gulrøtter, er langt bedre enn regjeringens ønske om å bruke pisk for å tvinge folk over på kollektivtransport.

Når det gjelder jernbane, foreslår vi en kraftig økning i investeringene, på 6,8 mrd. kr, slik at vi kan komme i gang med oppstart og utbygging av viktige jernbaneprosjekter allerede i 2011, bl.a. elektrifisering av Meråkerbanen – og vi må fortsette å forsere utbyggingen av dobbeltspor på ICE-triangelet Skien, Halden og Lillehammer. Dette må vi gjøre bl.a. ved å starte opp utbyggingen av Eidanger-parcellen, der det allerede i 2011 vil være klart for å sette spaden i jorda. Regjeringspartiene i Telemark lovet allerede i 2005 oppstart senest i 2007 dersom det ble et rød-grønt flertall på Stortinget.

Nå er vi i 2010, snart i 2011, og fortsatt ligger det ikke

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1428 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

inne penger til å gjøre noe med dette prosjektet, som mang en gang er blitt lovet av mange forskjellige regjeringer.

I tillegg til dette må man snart få på plass en løsning på problemene i Drangsdalen i Rogaland, som man i lang tid har jobbet for å gjøre noe med. Det er også viktig at det blir satt av midler til å framskynde utbyggingen av Oslo–Ski. Vi trenger å få Oslo–Ski på plass. Det er en viktig del av hele jernbanenettet og infrastrukturen på jernbanen. Man bør framskynde og øke bevilgningene til det i et langt høyere tempo enn det man gjør i dag.

Det har også i lang tid kommet klart fram en stor skepsis til konkurranseutsetting av jernbanestrekninger fra regjeringens side. Gjøvikbanen har nå vært konkurranseutsett i fem år og viser til fulle at dette har fungert etter intensjonen. Til tross for at infrastrukturen fortsatt har store mangler, har konkurranseutsettingen gitt 40 pst. flere avganger, sørget for at passasjertallene har gått opp og at punktligheten har vært god, noe alle er fornøyd med. Det er derfor noe underlig at regjeringen fortsetter å stritte imot mer konkurranseutsetting.

Et lite paradoks i så henseende er at da man i går igjen opplevde problemer på jernbanelinjene, så skjønte i hvert fall en del togpassasjerer hvorfor NSB trenger konkurranse. Til tross for løfter og innføring av garantiordninger, opplevde passasjerer i går å bli kastet av toget. De fikk ingen informasjon, og endelig, da det var gått mer enn én time, fikk man til slutt tak i NSBs kundemottak. Derfra var beskjeden at de fikk komme seg tilbake til Oslo S, fordi det bl.a. ikke ville bli satt opp alternativ transport fra Lysaker, der passasjerene ble kastet av toget.

Hvis dette er måten monopolbedriften NSB skal fortsette å behandle sine kunder på, til tross for løfter om bedring, tror jeg virkelig det er på tide med litt skikkelig konkurranse, slik at NSB også skjønner at det faktisk er kundene man lever av – noe jeg trodde var en selvfølge for de fleste selskaper, også for det statlige NSB.

Fremskrittspartiet satser på infrastruktur og følger opp partiets egne forslag til Nasjonal transportplan. Gode transportløsninger er nemlig ekstra viktig for Norge, en tynt befolket nasjon med store avstandulempen. Vi har ambisjoner om at Norge skal ha den beste infrastrukturen i hele Europa, og ikke slik som i dag hvor Norge innehar en av bunnplasseringene. Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet har ingen grunn til å være stolte av regjeringens tafatte samferdselspolitikk.

Jeg tar opp Fremskrittspartiet og Høyres forslag og de forslagene Fremskrittspartiet fremmer alene.

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

Det blir replikkordskifte.

Freddy de Ruiter (A) [10:47:41]: Noe vi alle vet, er at føreraterferd i veldig stor grad tar liv og er en langt høyere sikkerhetsrisiko på veiene enn veistandarden. Derfor er det grunn til å spørre representanten Hoksrud om hvorfor Fremskrittspartiet kun fokuserer på vei, ja sågar går inn for høyere fart og er kritisk til gjennomsnittsmålinger. Så vidt jeg har hørt, har Fremskrittspartiet forlatt det stand-

punktet, men tidligere var man imot UP, noen ville ha sprit på bensinstasjoner, etc.

Det jeg gjerne har lyst til å oppsummere med og spørre om, er: Har virkelig Fremskrittspartiet samvittighet til å ha så lite fokus på føreraterferd og så mye fokus på alt annet når en vet at det faktisk er føreraterferden, eller mangel på sådan, som tar liv i trafikken?

Bård Hoksrud (FrP) [10:48:46]: For det første synes jeg det er viktig å ha med seg at Fremskrittspartiet faktisk tar føreraterferd på alvor. Vi har nemlig forslag som ligger til behandling i dag, som går på dette med føreropplæringen – hvordan den er og om den kan bli bedre. Dessverre er ikke regjeringen villig til å være med på dette forslaget, som faktisk ville betydd masse i forhold til dette med føreropplæring.

I tillegg vet vi at det har kommet rapporter som klart og tydelig, både i Norge og i Sverige, dokumenterer at veien er en vesentlig grunn til at ulykkene faktisk skjer. Når det gjelder dette med høyere fart, er det sånn at både Sverige og Danmark har satt opp fartsgrensene sine. Jeg tror ikke politikerne og veimyndighetene i Sverige og Danmark gjør det fordi de ikke er glad i innbyggerne sine, jeg tror faktisk de gjør det fordi det er fullt ut forsvarlig og mulig å gjøre. I Norge har altså Trygg Trafikk i Østfold sagt at de ønsker å ha 120 km/t på E6, og Statens vegvesen har foreslått 110 km/t på motorveinettet i Norge, som regjeringen har sagt nei til. Jeg tror det er helt andre ting som ligger bak. Det er politikk som ligger bak, og ikke mulighetene til å kunne gjøre noe.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:50:03]: Eg trur me må gje Hoksrud anledning til å svara litt meir utdjupande på dette med sjåføransvar. Stadig vekk ser ein at Framstegspartiet er ute og seier at det er vegen som er årsaka, og viss ein skal ha nullvisjon, må liksom alle vegane vera på topp i Noreg. Men så er altså faktum at 2/3 av ulykkene er knytte opp mot sjåførdyktigheit – 27 pst. opp mot rus, 50 pst. opp mot høg fart. Når det gjeld det siste, er det sånn at Framstegspartiet ikkje ønskjer å hjelpa sjåførane til å følgja trafikkreglane. Dei vil ikkje ha trafikkmålingar mellom fotoboksane, bl.a. Det betyr at Framstegspartiets politikk ikkje grip fatt i det som faktisk kostar liv.

Og så til slutt noko som er litt morosamt: SV meiner at prisen på flaskevatt i Noreg er for høg, mens Framstegspartiet meiner at bensinprisen er for høg. Korfor vil ikkje Framstegspartiet vera med og senka prisen på flaskevatt?

Bård Hoksrud (FrP) [10:51:15]: For det første er det altså sånn at Statens vegvesen ved trafikkansvarlig faktisk har lagt fram en rapport – som jeg har her oppe, og som jeg kanskje skal ta med til representanten Langeland etterpå – som dokumenterer at det å bygge firefelts motorvei med midtdele vil redusere antallet drepte i trafikken med 80–90 pst. Det å bygge midtdele reduserer altså ulykkene med 60–70 pst. Dessverre har man nå en regjering som ikke vil ta i bruk de tiltakene som koster litt penger, men man ser på alle andre tiltak som ikke koster penger. Det er det som er forslaget fra representanten Langeland

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1429 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

og den rød-grønne regjeringen, istedenfor faktisk å gjøre noe som man vet virkelig reduserer ulykkene i trafikken, og som fungerer. Hadde man brukt 5 mrd. kr på å bygge midtdelere på de 500 verste ulykkesutsatte strekningene, ville man altså redusert antallet drepte med 80–100 personer hvert eneste år. Det ønsker ikke regjeringen å være med på. De skal bygge smålige 33 km. Fremskrittspartiet har foreslått å bevilge 750 mill. kr utover regjeringens forslag. Det ville virkelig betydd noe for trafikksikkerheten. Det er det Fremskrittspartiet er opptatt av.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:52:22]: Fremskrittspartiet er imot gjennomsnittsmålinger og ytrer seg også negativt mot automatisk trafikk kontroll, og de vil ha høyere fart på veiene.

Jeg har nettopp vært i Sverige, der Trafikverket og de utredningene de peker på, sier at det å senke farten faktisk er noe av det viktigste for å forhindre ulykker, slik at de ser til Norge med tanke på lavere fart.

Jeg forutsetter at dårlig atferd i trafikken også er noe som Fremskrittspartiet anerkjenner som en av de store farene for å skape ulykker. Da vil jeg utfordre representanten Hoksrud til å si hvorfor man er så negativ til gjennomsnittsmålinger og automatisk trafikk kontroll, når det får folk til å kjøre med lavere fart, og det blir færre ulykker.

Bård Hoksrud (FrP) [10:53:16]: Jeg skulle gjerne ha tatt med meg både representanten Sjelmo Nordås og representanten Langeland ned til Bamble, så kan vi ta en liten studie i hvordan det fungerer med strekningsvis automatisk trafikk kontroll. Det er ikke noe positivt tiltak. Det man ser, er ganske mye rar – og vill – kjøring, fordi folk blir livredde for at de skal kjøre for fort. Det skaper faktisk ganske mange trafikkfarlige situasjoner. Jeg får tilbakemeldinger om det nesten daglig, i hvert fall ukentlig, fra folk som kjører på veien, og som er frustrerte. Folk i Statens vegvesen, som har ansvaret for dette, tør ikke si det offentlig, men når man ikke prater i offentligheten, sier de at dette har vært et tiltak som ikke fungerer etter hensikten. Når man ser at over én million har passert her fra januar til september, og det er fem stykker som har mistet lappen på den samme strekningen, viser jo det tydelig at nå har faktisk teknologien kommet mye lenger; man ligger langt foran det med strekningsvis ATK. Da tror jeg det er andre tiltak som er mye bedre, og som burde ha vært satt i verk isteden.

Presidenten: Replikskiftet er omme.

Øyvind Halleraker (H) [10:54:35]: De forventningene som denne regjeringen skapte i forbindelse med NTP-rulleringen, var betydelige. Men dessverre: Status er at regjeringen nå ligger 2,3 mrd. kr etter på bevilgningssiden. Man greier ikke å forbedre vegstandarden. Man hevder riktignok at man stopper forfallet, men det står igjen å se. Det råder også en svært uoversiktlig og usikker situasjon på jernbanen, ikke minst gjelder dette selvsagt for brukerne. Men det mest bekymringsfulle er at regjeringen dessverre ikke fornyer samferdselspolitikken. Den er faktisk blottet

for ideer – og tiltak – om hvordan vi kan modernisere.

Vi i Høyre har faktisk større ambisjoner enn bare å stoppe forfallet. Vi vil satse på moderne transportløsninger. Vi vet at de store oppgavene må løses ved hjelp av nye og moderne verktøy. Men kjensgjerningen er der fortsatt. Store avstander og spredt bosetting gjør oss avhengige av gode transportløsninger. God mobilitet for person- og godstransport er selve nøkkelen til vekst i et samfunn. Særlig er en effektiv infrastruktur avgjørende for bedrifter som konkurrerer i et internasjonalt marked, og som derfor er særlig sårbare for konkurransevridende transportkostnader.

Men også god framkommelighet i byregionene er viktig for å sikre en effektiv hverdag og hensynet til miljøet. Derfor har Høyre i sitt alternative statsbudsjett foreslått at veginvesteringene må økes med hele 1 mrd. kr i forhold til regjeringens forslag.

Høyre har gått til kamp mot trafikk døden. Kampen krever f.eks. en atskillig sterkere satsing på midtrekkverk enn det regjeringen legger opp til. Regjeringen bevilget for 2010 og 2011 nok til 33 km midtrekkverk, og det er puslete når målet er 250 km for fireårsperioden og 750 km for tiårsperioden.

Med Høyres alternative budsjett holder vi den målsettingen som vi var enige om i NTP. Antallet møteulykker på norske veier kunne reduseres betydelig, og antakelig mange liv bli spart.

Særlig oppsiktsvekkende er det at regjeringen ikke har prioritert et eneste midtdelerprosjekt på en av Norges farligste strekninger, nemlig E39 gjennom Rogaland og Hordaland, hvor det har vært svært mange ulykker med tragisk utgang de senere år. Høyres vegmilliard er derfor i vårt budsjettalternativ fordelt med 600 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak og midtdelere på riksvegene og 200 mill. kr i en trafikksikringspost for fylkesvegene. Vi har sett flere eksempler på at Statens vegvesen ikke har hatt ressurser for å møte de politiske målsettingene om mer helhetlige og strekningsbaserte planer, ikke minst å ivareta nye løsninger som OPS. Derfor foreslår Høyre 200 mill. kr til forsert planlegging og prosjektering. Høyre mener det er helt nødvendig med en sterkere satsing på kollektivtrafikk i de store byene for å redusere bilbruken og øke kollektivandelen. Vi synes det er bra at regjeringen viderefører den svært vellykkede belønningsordningen fra Bondevik II, men vi er kritiske til at regjeringen nå vil endre premisene i ordningen, fra en effektfull stimuleringsordning for storbyregionene til nå å bli et virkemiddel for nærmest å tvinge byene til å innføre rushtidsavgift, og på den måten nærmest en straff for dem som velger andre løsninger for å få ned bilbruken.

For å bidra til ytterligere gode incentiver for reduksjon i biltrafikken i de store byene ønsker Høyre også at statsbudsjettet på sikt sikrer 3 mrd. kr i en egen budsjettpost til investering i separate kollektivtraseer og bybaner. Dette er viktig for å utvikle et bærekraftig transportnett i storbyene.

I Høyre tror vi på stimuleringsordninger. Derfor foreslår vi å bevilge 100 mill. kr til en ny belønningsordning til såkalte intermodale eller smarte knutepunktstiltak for å

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1430 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

stimulere til mer kollektivbruk, og vi foreslår 50 mill. kr til en belønningsordning for å fremme sykkeltiltak i byene.

Det er også et stort vedlikeholdsetterslep på veg og bane som gjør det helt nødvendig å ta i bruk nye og utradisjonelle virkemidler. Høyre mener derfor det er nødvendig å etablere et eget vedlikeholdsfond til samferdselsformål for å få tatt med dette etterslepet. Vi foreslår derfor 50 mrd. kr til dette fondet, og avkastningen skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger. Dette ville for neste år gitt oss en avkastning på 2,5 mrd. kr, hvorav 500 mill. kr til jernbanen.

I Høyre er vi opptatt av å finne nye løsninger. I mange land det er naturlig å sammenligne med, har de gode eksempler som vi kan lære av. Dersom regjeringen kunne friskmeldt seg litt fra sin private allergi, hadde det vært mulig å få til veldig mye mer og mye raskere, både når det gjelder veg og jernbane.

Høyre ønsker, i likhet med en rekke aktører i bransjen, å bruke mer OPS-organisering i Norge, men dessverre ønsker ikke regjeringen dette. Vi vil at det skal legges opp til å iverksette fem OPS-prosjekter neste år. Erfaringene fra de første OPS-prosjektene som er fullført, er så gode at modellen bør videreføres på fem egnede strekninger: E39 sør for Bergen, E18 mot svenskegrensen, E6 gjennom Oppland og Sør-Trøndelag, E6 vest for Alta, rv. 2 mot svenskegrensen. Vi vil også få vurdert OPS-løsning som hensiktsmessig på Eidangerparsellen og Meråkerbanen og for Stad skipstunnel.

Sammen med budsjettsaken ligger også saken om etablering av et veg- og vegtrafikktilsyn. Her er nok en sak hvor regjeringen motsetter seg et regjeringsoppnevnt utvalg. Nær sagt alle organisasjoner har også uttalt det samme, også vi fra opposisjonen i vårt velmente forslag – igjen et eksempel på at det står helt stille på reformfronten hos denne regjeringen. Man velger altså å følge mindretallet fra NOU-forslaget, som altså besto av vegdirektørens nestkommanderende og direktøren i TØI, som jo har nær tilknytning både til Vegdirektoratet og til Samferdselsdepartementet, og som altså utgjør et mindretall som ville legge vegtilsynet til Vegdirektoratet. Er dette troverdig? Det kan vel neppe sies å være det.

Så denne oppsiktsvekkende påstanden i statsbudsjettet om at et tilsyn organisert innenfor Vegdirektoratet bare vil koste 5–10 mill. kr, mens et uavhengig vegtilsyn vil koste 50–100 mill. kr – altså ti ganger mer. Er dette en troverdig framstilling? Nei, her er det nok helt andre relasjoner enn økonomi som er i sving. Oppgavene vil jo være de samme.

Når det gjelder omtale av jernbane, luftfart, kystfart og IKT, viser jeg til mine medrepresentanter i Høyres fraksjon. Jeg vil imidlertid ta opp et par forhold.

Det første gjelder utredning av høyhastighetsjernbane i Norge. Dette er et initiativ og et arbeid som er initiert av et bredt flertall i Stortinget, og da er det særlig viktig at nettopp Stortingets vedtak og bestilling følges opp og ikke endres på vegen gjennom departement, via Jernbaneverket og til prosjektledelsen. Jeg er kjent med at departementet har utarbeidet et meget omfattende mandat for arbeidet, at prosjektgruppen styres fra Jernbaneverket, og at

denne selvfølgelig legger premisser for anbudsdokumentene. Men det er statsråden og departementet som er ansvarlig overfor Stortinget, og jeg forventer at Stortingets intensjon følges opp i arbeidet. Det har i den senere tid vært reist kritikk både mot Jernbaneverket og prosjektledelsen. Jeg skal ikke kommentere den, men begrense meg til å presisere nok en gang at et så stort prosjekt med såpass tydelig og bredt politisk mandat krever at man følger Stortingets vedtak til punkt og prikke.

Avslutningsvis vil jeg ta opp en helt annen sak, som ligger under en helt annen statsråd, nemlig fiskeri- og kystministeren. I Høyre er vi nemlig svært skuffet over at regjeringen nok en gang bryter sine løfter i forhold til hevingen av U-864, krigsvraket med 67 tonn kvikksølv, som ligger utenfor Fedje. Senest i juni uttalte statsråden fra denne talerstolen, og mange av hennes medrepresentanter i denne sal, at man skulle komme tilbake med en status og en framdrift for hevingsarbeidet i statsbudsjettet for 2011. Ja, man forutsatte at dette skulle skje, hvis man går inn og leser både merknader og talene fra denne talerstol. I statsbudsjettet står det – og det er veldig lite, så det kan jeg referere – at bevilgningen til håndtering av U-864 reduseres fra 630 til 50 mill. kroner for å dekke kostnader knyttet til videre utredninger. Med andre ord: ingen ting. Og bestillingen fra regjeringspartiene viste seg altså å være null verdt. Verre er det at befolkningen langs kysten fortsatt må leve i usikkerhet i en sak hvor regjeringen ikke følger opp det de lover. Men regjeringspartiene kan rette opp dette inntrykket her i dag og stemme for opposisjonens forslag om å få en snarlig tidsplan. Hvis de ikke gjør det, kan det bare tolkes dit hen at saken er havnet i møllposen.

Jeg tar opp det forslaget som Høyre har fremmet.

Presidenten: Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Tone Merete Sønsterud (A) [11:05:07]: OPS-finansiering er Høyres mantra i forbindelse med utbyggingen av samferdselsprosjekter. Denne finansieringsformen innebærer lånefinansierte utgifter i tillegg til de ordinære bevilgningene på statsbudsjettet. Tilbakebetalingen av disse lånene må dekkes av framtidige bevilgninger. I neste års budsjett må det bevilges hele 443 mill. kr til dette. Listen over antall OPS-prosjekter, omtalt i innstillingen, som Høyre vil sette i verk, er lang, samtidig som jeg vil tro at Høyre fortsatt er opptatt av å føre en ansvarlig politikk innenfor handlingsregelen.

I denne forbindelse er det interessant å vite om Høyre vet hvor store beløp eller hvor stor andel av budsjettene som bindes opp i framtiden, f.eks. i 2024, i forhold til de 22 prosjektene de i de nærmeste årene vil finansiere på denne måten.

Øyvind Halleraker (H) [11:06:03]: Jeg er veldig glad for det spørsmålet, for dette er en sak som vi brenner for, som representanten sa.

Det er helt riktig at OPS-prosjektene vil binde opp mid-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1431 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

ler på statsbudsjettet framover. En av grunnene til at vi velger denne løsningen, er nettopp fordi vi ønsker å få en sterkere satsing på veg framover. Dette vil binde opp statsbudsjettet på veg. Det er slik at statsbudsjettets andel til veg har gått kraftig ned de senere årene og er nå nede på 2 pst. Vi er nødt til å finne verktøy som gjør at vi kan få snudd denne trenden, og det gjør vi bl.a. med OPS. Det er ikke noe særsyn at vi finansierer offentlige investeringer med lån. Det gjør fylkeskommunene, det gjør kommunene, og det gjør offentlige selskaper over hele fjøla. At vi kan gjøre det i større grad også på veg, tror jeg bare er en konsekvens av den politikken vi nå har sett.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:07:20]: Denne regjeringa står stille, seier Halleraker, og kjem med ulike ideologiske grep for å løysa det. Det er fleire grep, men det eine grepet som høyrer ut til å vera viktig for Høgre, er: konkurranseutsetjing, konkurranseutsetjing, konkurranseutsetjing.

I 2003 sat Halleraker med regjering. Då konkurranseutsette han bl.a. drift og vedlikehald av vegar. Eit par år etterpå skrytte Bondevik II og Høgre av at dei hadde spart ein halv milliard kroner på det. No sit eg òg som medlem av kontroll- og konstitusjonskomiteen. Den komiteen er veldig bekymra over prisutviklinga når det gjeld drift og vegvedlikehald, fordi ein har hatt ein prisauke på 80–100 pst. med det grepet som Høgre gjorde.

Då blir mitt spørsmål til Halleraker: Er Høgre òg bekymra for dette, eller er det framleis berre konkurranseutsetjing som gjeld?

Øyvind Halleraker (H) [11:08:28]: Dette spørsmålet gir meg anledning til å skryte av regjeringa – det skal være den eneste gangen i dag – og det er fordi de har gått inn i denne saken om konkurranseutsettingen av utbyggingsdelen av Statens vegvesen og gitt det svar at den anbefaler de skal være slik den er, nemlig organisert gjennom Mesta.

Så dette tallet på 580 mill. kr. Det er et tall som vi fant i en tale som tidligere samferdselsminister holdt for LO Stat. Det regner vi da med er korrekt.

Så er det helt riktig at jeg tror faktisk at vi får mer igjen for pengene, vi får mer effektive løsninger, samfunnet totalt sett tjener på at vi har konkurranse, og vi får raskere løsninger. Derfor er vi for det. Det er ikke noe ideologisk mantra for oss. Det er rett og slett et effektiviseringsgrep.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:09:39]: Jeg vil litt tilbake til OPS-finansiering. Jeg registrerer jo at Høyre har hentet mye av sin inspirasjon fra søsterpartiet Moderaterna i Sverige når det gjelder bl.a. OPS. Der er det helt klart at det svenske og det norske Høyre har to vidt forskjellige syn. Det norske Høyre vil helt klart ta i bruk OPS i stor skala. Finansminister Anders Borg har karakterisert OPS på en måte som får meg til å si at han mener ganske klart at å låne penger til vesentlig dyrere rente, som får kostnaden til å øke for infrastruktur, er lite klokt. Han karakteriserer det som «vansinnig» og tror ikke det er lurt med manipulering av budsjett.

Hva er det som gjør at Høyre i Norge mener at det er en klok løsning? Tar eventuelt Borg feil?

Øyvind Halleraker (H) [11:10:39]: En av de tingene som Senterpartiet har måttet bite i seg i denne regjeringen, er jo nettopp den støtten de ga til OPS-finansiering tidligere, og som vi også aner konturene av når Kleppa får uttale seg uavhengig av Johnsen.

Når det gjelder Anders Borg og svensk politikk, skal jeg vokte meg vel for å forsvare den i et replikkordskifte i det norske storting. Men jeg vil minne representanten om at OPS ikke bare handler om finansiering. Det handler også i høyeste grad om organisering og avdekking av risiko. Det handler om ansvar for å løse oppgaven i et langt og bredt perspektiv. Det er altså mange elementer som gir synergieffekter som er påvist i rapporten fra TØI, som har gjort at både Statens vegvesen og Jernbaneverket og mange andre vil ha mer OPS – bare ikke denne regjeringen.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:11:54]: Tilbake til dette med å stå stille, som Halleraker var inne på. NSB-direktør Steinar Nilsen sa under opninga av Paradis stasjon at no kunne ein kjøra frå Hell til Paradis, eller omvendt. Når ein hører på Høgre og Framstegspartiet, kan ein lura på om dei faktisk var på Paradis stasjon då dei sjølve sat i regjering. I alle fall er det heilt tydeleg at dei meiner at denne regjeringa står på Hell stasjon. Det er heilt tydeleg ut frå korleis dei rakkar ned på det arbeidet som denne regjeringa gjer.

Me har altså – for å koma inn på eit klimarelatert tiltak – firedobla satsinga på jernbanen frå den tida då Halleraker og Høgre sat i posisjon. Det burde vera nok for folk flest og for Høgre til å forstå at dei bør ha ei litt lågare sigarføring enn det dei har i dagens debatt, der det ser ut som ein har pengar til det meste.

Anne Marit Bjørnflaten har på ein god måte gjort greie for regjeringas totale politikk i forhold til dagens budsjett, og eg stiller meg bak det. Men eg vil fokusera nærmare på ein del konkrete ting, ikkje minst på det som no føregår i Cancún i forhold til dei moglegheitene me har på transportsektoren for å gjera noko med klimaet og for å satsa meir klimavenleg – der denne regjeringa gjer mykje. Det var òg utgangspunktet for spørsmålet til Hareide om klima. Klimagassutsleppa innan transportsektoren er store, og moglegheitene for å gjera noko med dette er store.

Eg vil ta nokre eksempel frå Rogaland, mitt eige fylke, som illustrerer korleis regjeringa satsar. For eit år sidan opna me dobbeltsporet Sandnes–Stavanger. Det var ei gigantisk satsing som førte til ein trafikkvekst, og som fører til at færre kjører bil. Det betyr reduserte klimagassutslepp. Tidlegare har me opna Ganddal godsterminal, som legg til rette for auka transport av gods på jernbane, og ikkje veg, og så held me på med kryssingsspor på Sørlandsbanen, som gjer at fleire kan få plass på jernbanen og færre dermed treng kjøra med vogntog på vegane.

Så har me òg frå denne regjeringa tidlegare løyvd 6 mill. kr til planlegging av bybane, og i 2011 løyver me

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1432 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

ein halv mill. kr til planlegging av bybane på Nord-Jæren. Som eit siste element i desse klimarelaterte eksempla er det slik at regjeringa òg har løyvd 35 mill. kr til belønningssordninga på Nord-Jæren. Det betyr at lokalpolitikarane har ein stat som har lagt til rette for ei moglegheit for å redusera klimagassutsleppa i dette byområdet. Men eg vil påstå at staten sine initiativ ikkje er så godt varetekne lokalt som dei burde bli. Det har nok òg å gjera med den politiske kvardagen ein har i mitt fylke og på Nord-Jæren i forhold til kven som styrer. Det er veldig ofte Framstegspartiet og Høgre og andre parti som styrer. Dei er ikkje der at dei ønskjer å gjera noko for klimagassutsleppa lokalt.

I mitt fylke er det òg utfordringar sjølvsagt. Me har Risavika hamn, som både kystministeren og samferdselsministeren har besøkt, og som er ei gigantisk, svær hamn med store moglegheiter, men dei har altså ikkje ein jernbane. Det er noko som SV kjem til å jobba for – at ein skal kopla seg opp mot Ganddal stasjon. Så har me, som òg Framstegspartiet var inne på, Drangsdalen, der toget går i 20 km/t. Då kjem me inn på han, meiner eg, og eg håper det kjem fram ei løysing der i den høghastigheitsutgreiinga som no blir gjennomført.

Eg er veldig glad for at statsråden var veldig raskt ute med å setja i gang høgfarstutgreiing. Etter veldig få månader i stolen var me altså i gang med å planleggja denne utgreiinga. Me bruker no 50 mill. kr til det. Så der skal statsråden ha honnør.

NTP og Soria Moria II har forankra det som statsråden gjorde. I Soria Moria II står det at me skal greia ut høghastigheitstog med bygging som siktemål. Som Høgre var inne på: Frå Høgre til SV har det vore eit fleirtal over tid om dette. Premissane har vore veldig klare. Ein premiss har vore at når ein byggjer noko som kan inngå i eit framtidig høghastigheitsnett, skal det byggjast til 250 km pluss, sånn at ein kan redusera reisetida. Eg forlanger ikkje verdsrekorden – sett i Kina, står det i VG, med 486 km/t – på skjener i Noreg. Eigentleg tek VG feil, for verdsrekorden er på 574 km/t, sett av Alstom i Frankrike. Det er ikkje den farten eg er ute etter, men premissane frå Stortinget er heilt klart 250 km pluss. Det har fleirtalet sagt mange gonger. Derfor byggjer ein Oslo–Ski til 250 km pluss.

Så er det òg sånn at fleirtalet har vore heilt tydeleg på at det ikkje berre er dei store byane ein skal betena. Me skal bruka høgfarstog til å byggja landet, utvikla distrikta, der me òg har stasjonshyppigheit som gjer dette mogleg. Det har stortingsfleirtalet slått fast fleire gonger.

Så er det òg sånn at Stortinget har vore veldig opptekte av at det spesielt må jobbast med fleirbruksalternativ, fleirbruksbanar, som blandar trafikk – lyntog, regiontog og godstrafikk.

Det har vore litt turbulens omkring denne utgreiinga dei siste dagane. Eg har no full tillit til at leiinga i Jernbaneloverket, utgreiingskontoret og samferdselsministeren no følgjer dei klare råda og klare pålegga som Stortinget har kome med. Eg har sett at samferdselsministeren har starta oppryddingsarbeidet her, og det er bra. Dette blir bra til slutt.

Det går på helsa laus i byområda. I fjor fekk den raudgrøne regjeringa kjeft for at me ikkje leverte nokon verk-

tøy til byane – dei fekk ikkje lov til det og fekk ikkje lov til det. I år har tolv byar fått tilbod om ei rekkje tiltak som dei kan gjera i byområda sine. Men kva hører me? Kva hører me frå Oslo, kva hører me frå Bergen: Nei, me vil ikkje gjera det og me vil ikkje gjera det – dette i ein situasjon der Astma- og Allergiforbundet, Naturvernforbundet og helsestyresmaktene faktisk seier at her må ein gjera noko. Dette går ut over helsa til folk. Då sit altså Høgre- og Framstegsparti-byrådene rundt omkring og berre toar sine hender og håper det går over. Det er, med respekt å melde, ein feig politikk. Ein tør altså ikkje leggja seg ut med dei forureiningsproblema ein har, for bilistar kan bli hissige. Men då godtek ein samtidig at folk i verste fall døyr av den forureininga som skjer.

Det blir mykje køar på vegane i Noreg i neste år òg – masse køar i byane bl.a., for der er det Høgre og Framstegspartiet som styrer, og dei er livredde for å gjera noko med køtrafikken. Dei støttar ikkje NHO. Dei støttar ikkje alle dei som meiner at ein skal redusera biltrafikken i byane på grunn av klimagassutsleppa, men òg på grunn av innteningsevna til NHO. Høgre og Framstegspartiet feigar ut. Dei er ikkje med på dette.

Men det blir køar andre plassar òg, for denne regjeringa byggjer landet. Det blir køar fordi folk må stå og venta på vedlikehaldsarbeidet på vegane. Dei må stå og venta på asfalteringa på vegane. Dei må stå og venta på den rassikringa som blir sett i verk i landet. Masse køar blir det. Eg er sikker på at Framstegspartiet klarer å få nokre av stemmene til dei òg fordi dei hissar seg opp over all denne vegbygginga.

Universell utforming har ein fått skryt for innafor vegområdet bl.a. Men eg ser jo at me har mange utfordringar der, ikkje minst innafor jernbaneloverket når det gjeld universell utforming. Der har me begynt å ta grep, men me er ikkje komne godt nok i gang, men me skal ha fokus på dette.

Heilt til slutt gjer eg merksam på ei sak som gjeld Difi, Direktoratet for forvaltning og IKT, som fleirtalet på Stortinget er opptekte av, ikkje nødvendigvis alle parti, men me som representerer fleirtalet, er opptekne av at ein skal gå vidare på den politikken som står i handlingsplanen for miljø og samfunnsansvar. Staten bruker altså 307 mrd. kr i innkjøp. Det er ein betydeleg maktfaktor viss ein legg berekraftprinsippet og klimavennlege anskaffingar til grunn. Planen skal no reviderast, men eg vil allereie her og no be om at regjeringa, då representert ved statsråden, stramar inn på dette området sånn at staten går framfor når det gjeld innkjøp av klimavennlege og miljøvennlege anskaffingar.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:21:53]: Fra 250 km pluss til realpolitikk: Jernbane og miljø er kanskje de to områdene som SV velger å prioritere. I denne regjeringen har SV sittet nå siden 2005. Fremdeles gjenstår elektrifisering av Meråkerbanen, Trønderbanen og Nordlandsbanen. I årets budsjett er det heller ikke prioritert. En elektrifisering ville betydd langt mer effektive baner og, ikke minst, langt større miljøvennlighet. Hvordan føles det for

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1433 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

representanten for SV å sitte i en regjering hvor man ikke får gjennomslag for sine viktigste politiske områder?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:22:42]: Viss Framstegspartiet nokon gong skulle koma i regjering, noko eg ikkje håper, vil dei gjennomgå den same treningsperioden som SV no har gjennomgått i fem år. Det er krevjande, og det fører til at ein faktisk må seia nei til noko og ja til noko anna. Av og til må du òg faktisk seia ja til noko du er imot. Det har eg måtta fleire gonger. Det er kjedeleg, men det er ein del av det å vera ein del av makta. Dette vil Fredriksen læra dersom han nokon gong kjem i posisjon.

Berre for å rippa opp i det, sidan Fredriksen vil tilbake til realpolitikken, som han seier: Det var altså sånn at dei gongene Framstegspartiet forhandla med Bondevik II-regjeringa om budsjett, klarte dei i løpet av tre budsjett å plussa på fantastiske 1 mill. kr til vegvedlikehald. Det fortel noko om kven som har «guts» når dei sit i regjering, og kven som ikkje har det når dei har makt.

Ingjerd Schou (H) [11:23:47]: Nå er det vel representanten Langeland som har den største øvelsen i sigarføring, og sånn sett også et betydelig potensial for modernisering og endring.

Nå er det sånn at Jernbaneverket har fått de pengene de har spurt om, men det er også sånn at Jernbaneverket ikke har klart å bruke opp de pengene de har fått. Av 84 mill. kr til rassikring er det bare en tredjedel som er brukt, og det er mange penger igjen. 260 mill. kr til vedlikehold er også ubrukt, og hele samferdselssektoren har nesten 1 mrd. kr som ikke er blitt nyttet.

Representanten Langelands regjering har sittet fem år i stolene. Hva er det som er grunnen til at representanten Langeland ikke ser seg i stand til å være med på noen modernisering av organisasjonene, som det åpenbart er behov for?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:24:54]: Modernisering i Høgres perspektiv er oppsplitting, privatisering og fleire selskap – masse rot. Det var dei i gang med å gjera, og det stoppa me opp. Det førte til at ein har ei mengd aktørar som av og til ikkje veit kva den andre aktøren gjer. Det er eit problem for Tog-Noreg i dag. Derfor er det klart at SV, som dei raud-grøne, diskuterer organisering av transportsektoren generelt.

Me har elles vore på studietur i Sverige nettopp for å studera dette; for å sjå om det er mogleg å gjera endringar.

I Jernbaneverket har me no gjort nødvendige grep, etter mi meining. Det var heilt nødvendig å få inn ei ny leiing. Den leiinga er no på plass. Eg har full tillit til at den leiinga klarer å sørgja for å bruka dei pengane som SV klarer å framskaffa, og som representanten veit: Om det var opp til SV, ville det vera endå meir pengar til jernbane enn det denne regjeringa i dag leverer.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:25:57]: I mi tid innanfor transportsektoren har eg registrert at det er blitt eit tett, godt og nært samarbeid mellom representanten Langeland og statsråd Meltveit Kleppa – begge rogalendingar. Men

eg vil ikkje seie at det nødvendigvis er dei same politiske prioriteringane dei har.

Eg har lyst til å utfordre representanten Langeland på to ting. Det eine er at me no ser eit kutt på 20 pst. innanfor klimaforskinga. Det er jo ikkje noko som statsråd Meltveit Kleppa har gjort ut frå ei økonomisk betraktning. Dette er jo småpengar. Det har vore ei bevisst handling frå statsråd Meltveit Kleppa. Det er eit nedprioritert område som Langeland, sett ut frå innlegget sitt, absolutt burde prioritere opp, ut frå den klimautfordringa me har.

Det same gjeld òg for Ruteplan 2012. Har SV som parti større ambisjonar enn det regjeringa har, om ikkje å ha eit mål for når Ruteplan 2012 skal vere på plass?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:27:01]: Det er heilt riktig som leiaren av transportkomiteen seier, at Magnhild Meltveit Kleppa og Langeland har ulike standpunkt på mange område. Blant anna gjeld det ein del vegprosjekt i mitt eige fylke, der statsråden er veldig for, og Langeland er veldig mot og argumenterer bl.a. med klimaforliket og andre ting for å få statsråden til å koma på mitt lag. Men det er ikkje lett, kan eg seia!

Så til problemstillinga med klimaforsking: Det er opplagt at viss det var 50 pst. SV-regjering, ville klimaforskinga hatt meir pengar. Det er utvilsamt. Det trur eg òg ho ville hatt dersom Kristeleg Folkeparti hadde 50 pst. oppslutning og kunne styra dette aleine. Som tidlegare miljøvernminister veit representanten Hareide at i ei regjering får ein ikkje 100 pst. gjennomslag for all politikk, men SV får gjennomslag for veldig mykje, og ikkje minst har det som no skjer rundt togsektoren, høgt fokus. Det er SV glad for.

Presidenten: Replikkordskiftet er slutt.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:28:27]: Vi bygger landet steg for steg. Satsing på samferdsel er et viktig virkemiddel for å ta hele landet i bruk. Nærings- og samferdselspolitikk er som hånd i hanske. Vi krymper virkelig landet med gode infrastrukturprosjekt. Dette er viktig i vårt langstrakte Norge, som har bosetting og stor produksjon av varer og tjenester landet rundt.

Gode samferdselsløsninger betyr utrolig mye for folks hverdag, enten vi snakker om vei – og jeg opplever vel at alle har en vei, når vi er ute og reiser – jernbane, sjøtrafikk, fly eller den digitale veien.

Vi satser nå særlig på drift og vedlikehold. Å ta vare på den infrastrukturen som vi har, er helt nødvendig for både å styrke trafikksikkerheten og for å bedre livskvaliteten til folk flest.

Satsingen på vei og bane er på et historisk høyt nivå. Forslaget for 2011 er på 29,4 mill. kr, en vekst på 10,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2010. Med dette har bevilgningene økt med ca. 44 pst. siden regjeringen overtok i 2005. Tallet for Jernbaneverket er på 2,7 mrd. kr – hele 67 pst.

Vedlikeholdet økes med 60 pst. Det betyr at vi skal legge mye ny asfalt, og at vi skal få en høyere standard på veiene. Det blir lagt 1 000 km ny asfalt på riksveiene

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1434 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

neste år, og 10 pst. av veiene får nytt dekke. Det betyr kø og veiarbeid også neste år, sånn som det var i sommer da jeg var ute og kjørte. Vi i Senterpartiet gledet oss faktisk over den aktiviteten vi så, og som vi også kommer til å se neste år.

En rekke store prosjekt startes i 2011, fra sør til nord. Jeg skal ikke gå gjennom listen; det har representanten Bjørnflaten gjort på en god måte.

Smarte løsninger må til. Jeg har lyst til å peke på et par. Vi skal bygge bro over Rombaksfjorden, som får navnet Hålogalandsbrua, på E6 mellom Narvik og Bjerkvik. Det har vært et klart ønske fra landsdelen. Vi skal legge ned flyplassen i Narvik for å finansiere brua over Rombaksfjorden. Det vil styrke tilbudet på Harstad–Narvik lufthavn Evenes, og E6 kortes inn. Det er en spennende løsning, der man bytter inn noe for å få noe man mener er bedre.

På E6 skal vi teste ut om investering, drift og vedlikehold i samme prosjekt kan ha noe for seg. Det kan ha betydelig overføringsverdi hvis dette går bra, noe jeg er sikker på at det kommer til å gjøre. Vi konseptvalgutreder en rekke prosjekter, en rekke fjordkryssinger bl.a. på E39, for å finne de beste løsningene for mulige fastlandsforbindelser. Fylkeskommunene bygger veier som aldri før, og de ser koblinger med utvikling i næringsliv og arealbehov. Det er stor aktivitet rundt omkring i fylkene.

Rassikring er viktig. Regjeringen følger opp målet om 1 mrd. kr årlig til rassikring i perioden 2010–2019. Det er foreslått vel 1 mrd. kr til rassikring i 2011, en økning på 23,7 pst. fra 2010. Rassikring er viktig, fordi det reduserer kostnadene folk og næringsliv har på grunn av ras eller fare for ras. Men det viktigste er jo å sikre at folk har en trygg vei, at det er mulig å komme seg til skolen, komme seg på jobb og kjøre på veier de er helt avhengige av, på en bedre og sikrere måte.

Fra regjeringen overtok i 2005, har jernbanebevilgningene fått et skikkelig løft. Det løftet fortsetter også i 2011-budsjettet. Vi foreslår 11,5 mrd. kr til jernbaneforvaltning i 2011, en økning på 13,4 pst. fra 2010. Det er helt avgjørende å få togtrafikken mer pålitelig. Folk skal kunne stole på at toget kommer og går når det skal, og det er ikke minst en smart løsning å sende gods på bane i stedet for på vei. Derfor øker budsjettet til drift og vedlikehold med 4,9 mrd. kr. Vi tar ansvar, og vi skal sikre at vi får gjort mer på jernbanesiden. Vi har nå tre ganger høyere investerings- og driftsbudsjett enn da vi overtok etter Bondevik.

Nordområdeutredningen må jeg en sveip innom. Første fase ble lagt fram i Tromsø nå nettopp. Der peker man på en rekke strekninger som er interessante, både på vei og ikke minst på jernbane. Jernbanen får et betydelig høyere fokus i nord i årene som kommer. Man skal utrede strekningen inn til Russland, og man skal utrede til Finland og Sverige, på en rekke punkter i de tre nordligste fylkene. Ikke minst næringsaktiviteten muliggjør en slik utredning. Så får vi se hva utredningen viser. Men det er iallfall spennende tider, der satsing kan bli noe helt annet 10–20–30 år fram i tid.

I tillegg blir sjøtrafikken enda mer viktig. Den er viktig i dag, men viktigheten øker med økt transport langs kys-

ten nordover og sørover og fra havner i nord over til USA. Kanskje kommer det etter hvert sågar gods fra andre land til havn i Norge som skal transporteres på jernbane fra Norge og helt til Kina. Havner og farleder bygges ut som aldri før rundt om i landet. Det er viktig fordi sjøtransport er – og skal være – en viktig transportåre for Norge.

Vi sikrer post til alle seks dager i uken. Det har det vært debatt om, og det er viktig at vi sikrer at vi fortsatt har det. Vi bygger fortsatt bredbånd. Jeg fikk en gledesstrålende e-post fra en dame oppe i ei bygd i går, som endelig var koblet på nett. Det hadde hun aldri vært før. Det fikk vi til gjennom bruk av Kommunal- og regionaldepartementets virkemidler. Nå må vi komme oss videre med bredden på båndet. Her er Senterpartiet svært utålmodig.

Vi satser på miljø gjennom Transnova. Jeg minner igjen om turen som komiteen hadde til SINTEF i Trondheim i høst. Der fikk vi presentert de spennende mulighetene som ligger i utviklingen av den jobben de gjør – de utvikler mer sikre kjøretøy – og også av jobben til Transnova for å muliggjøre elektroniske ferjer. Det er veldig spennende det som skjer på området.

Det satses sterkt på kollektivtrafikk rundt om. Flere byer satser på ombygging av bussflåten til bruk av mer miljøvennlig drivstoff. Både naturgass og biogass er alternativer til diesel. Belønningsordningen er etterspurt. Det ser vi av søknadene som kommer inn. I distriktsområder tester man nye kollektivgrep – med taxi som buss, eller en bestillingsordning, sånn som man bl.a. har i Nord-Trøndelag.

Når det gjelder trafiksikkerhet, må vi bygge tryggere veier. Men samtidig er et solid, holdningsskapende arbeid viktig. Antall dødsulykker henger sammen med fart, rus og manglende bilbeltebruk. Vi er nødt til å bidra på alle områder skal vi komme i mål med at enda færre mister livet eller blir alvorlig skadet på vei.

Gang- og sykkelveier rundt skoler og tettsteder er viktig, og et sykkelveinett i byene er viktig for å sikre de myke trafikantene. Her må planleggingen skyte fart, slik at vi har flere prosjekter å komme med i framtiden.

Med dette statsbudsjettet tar vi store steg i retning av et tryggere og bedre transportsystem for folk i hele landet. Og vi fjerner all tvil om at regjeringen vil følge opp den historiske transportplanen, som innebærer 100 mrd. kr mer til vei og bane enn det den forrige transportplanen la opp til.

Når det er sagt, vil Senterpartiet videre. Nasjonal transportplan skal følges opp hvert år med bevilgninger, slik at vi både vedlikeholder det vi har, og bygger nytt der vi trenger det. Og vi skal finne løsninger som står seg i lang tid framover.

Koblingen mellom næring og samferdsel er åpenbar for Senterpartiet. Investering i veier, rassikring, jernbane, godsknutepunkt, havner, farleder og bredbånd er grunnlagsinvesteringer for framtidig verdskapning, og det er en verdiskaping som kommer hele landet til gode.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [11:38:15]: Senterpartiet

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1435 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

har, som vi alle vet, skiftet politisk side – fra borgerlig til sosialistisk – for noen år siden. Mine spørsmål blir da: Er politikken innen samferdsel også hentet fra nettet på lik linje med partiets nye logo? Har dere kanskje i nat- tens mulm og mørke surfet på Internett-sidene til Arbeiderpartiet og SV og dermed sviktet distriktene, som er helt avhengig av god infrastruktur?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:38:44]: Jeg mener at vi satser sterkt på distriktspolitikk, som vi satser på by. Vi har en sterk veibygging rundt omkring i landet. Det viser den nasjonale transportplanen som vi er midt inne i nå. Fylkeskommunene bygger vei som aldri før takket være de overføringene man har gitt fylkene. Vi satser på bredbånd, og som jeg nettopp har referert til, er vi utålmodig etter å komme videre. Men det er ingen tvil om at 1 mrd. kr og vel så det i investering på bredbånd ikke hadde kommet til hvis ikke denne regjeringen hadde tatt tak i denne saken da vi kom til makten i 2005.

Lars Myraune (H) [11:39:37]: Representanten Nordås, som god senterpartirepresentant, var veldig opptatt av at vi skal ha utvikling i distriktene, og det skjønner jeg godt.

Det er en del formuleringer i budsjettinnstillingen fra de tre partiene Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre om satsing på Nordlandsbanen, som går igjennom ditt hjemdistrikt, bl.a. med modernisering, utbygging av flere kryssingsspor og automatisering. Det ville betydd mye for å få gods over på bane. Hva er det som gjør at representanten Nordås ikke kan være med på en slik formulering, når hennes hjemdistrikt ville få stor nytte av en sånn utvikling?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:40:24]: Vi satser på jernbane landet rundt. Det ligger også en satsing på Nordlandsbanen i budsjettet, både satsing på kryssingsspor, som er bygd, og som til dels venter på godkjenning av Merkur, som noen hver har ansvar for ble innkjøpt i sin tid, og satsing på automatisk togstopp. Og det er viktig.

I tillegg er det klare ambisjoner for og satsing på Saltendelen, som er en del av Nordlandsbanen mellom Rognan, Fauske og Bodø. Det er viktig for å sikre den bynære togtrafikken på Nordlandsbanen. Og jeg kan forsikre representanten Myraune om at Nordlandsbanen kommer til å bli viktig også i tiden som kommer, for å sikre at man får gods inn og ut av landsdelen. Banen har en svært høy godsføring i dag, og den satsingen som ligger på Bodø som godsterminal, er viktig for å bringe varer inn og ut av landsdelen.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:41:33]: Representanten Sjelmo Nordås har i denne debatten fortald at ho har vore i Sverige. Det som er interessant, er at det òg er ein debatt om transport i Riksdagen i dag. Der er det m.a. fem saker som omhandlar alkoholås og bruk av alkoholås i bilar. Det kan gi større tryggleik nettopp med tanke på trafikksikring. Det dei tek opp i Riksdagen i dag, er bruk av alkoholås i skulebussar, eksempelvis kan promilledømde få installert

alkolås i sine bilar og dermed få køyre tidlegare ved bruk av alkoholås. Dessverre er det berre Kristeleg Folkeparti som står bak forslaget om å be regjeringa leggje fram ei eiga sak om tiltak for auka bruk av alkoholås. Da eg i dag hørde Senterpartiet og dei andre regjeringspartia sine replikkar til Framstegspartiet, var nettopp det med trafikkktryggleik ei av dei sakene dei ønskjer å prioritere. Dette med alkoholås, er det noko Senterpartiet vil vurdere å bli med på?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:42:39]: Alkoholås er viktig. Det er ingen tvil om det. Jeg mener også det er viktig at vi ser tiltak i sammenheng. Det er lagt fram en handlingsplan for trafikksikkerhet, som vi jobber videre med. Det vil også bli aktuelt å vurdere tiltak for å sikre bedre kontroll med alkoholbruk knyttet til bil og rusproblematikk generelt sett. Vi skal være ærlige og åpne og si at det tiltaket kan være ett av flere tiltak som blir vurdert i framtiden, men vi må ha en helhetlig plan for å nå de målene som må til, både i forhold til holdningsskapende arbeid og i forhold til kontroll av trafikanter som er ute og kjører. Og sikring av biler kan være et tiltak som vurderes, noe som også SINTEF anbefalte da vi var på besøk der i høst.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Borghild Tenden (V) [11:43:54]: Venstre er dessverre ikke representert i transport- og kommunikasjonskomiteen i denne perioden. Jeg ønsker derfor å redegjøre for Venstres alternative budsjett, med fokus på de områdene hvor vi skiller oss fra 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 valgløftet om at NTP skal følges opp.

Regjeringen kan få betinget ros for økt satsing på jernbane. Problemet er bare at mesteparten av pengene går til vedlikehold og drift, noe som betyr at viktige nye prosjekter blir utsatt. Det er også bra at belønningsordningen for kollektivtrafikk i storbyer er økt med 100 mill. kr, men også her mener Venstre at behovet er vesentlig større. Begge disse økte satsingene i Venstres budsjett henger nøye sammen med den øvrige klima- og miljøpolitikken.

Venstre er særlig opptatt av betydningen av å få realisert intercitytriangelet med dobbeltspor og prosjekter som bidrar til vesentlig redusert reisetid på de lengre strekningene som Oslo–Bergen/Trondheim/Kristiansand. Derfor foreslår vi økte bevilgninger til jernbanen med totalt 1 mrd. kr, hvorav 100 mill. kr avsettes til økt innsats til drift og vedlikehold i Oslo-området.

Venstres jernbanepolitikk har som mål at vi innen 2020 skal komme ned på følgende reisetid med tog i Norge:

- Bergen/Trondheim–Oslo: 4 timer
 - Kristiansand–Oslo: 3 timer
 - Oslo–Lillehammer/Skien/Halden: 80 minutter
- Da er følgende prosjekter viktige:
- Ringerikstunnelen på Bergensbanen
 - dobbeltspor Hamar–Lillehammer

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1436 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

- Grenlandsbanen for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- dobbeltspor Oslo–Ski – realiseres raskere
- Eidangerforbindelsen – forseres
- dobbeltspor Sandbukta–Moss–Kleberget – forseres
- tiltak for redusert reisetid på Vestfoldbanen, som f.eks. dobbeltspor sør for Drammen og kryssingsspor

Venstre mener det er synd at flertallet har nedprioritert oppstart av Ringeriksbanen mot slutten av tiårsperioden. Banen vil avlaste vegnettet inn mot hovedstadsområdet og redusere reisetiden til Bergen med 1 time.

Representanter fra regjeringen og regjeringspartiene har ved en rekke anledninger lovet at det skal ryddes opp i problemene i togtrafikken. Det er derfor bekymringsfullt at regjeringen, etter at de i valgkampen sa at det ville bli verre før det ble bedre, men i 2012 skulle problemene være løst, nå etter valget varsler forsinkelser i Ruteplan 2012. Venstre bevilger 100 mill. kr til å investere i satsing på nettopp Ruteplan 2012.

Det er også avgjørende for den langsiktige satsingen på jernbane at det kommer på plass en bevilgning til planlegging av økt kapasitet gjennom Oslo, som f.eks. en ny Oslotunnel. Derfor legger Venstre opp til å igangsette et større arbeid med planlegging av ny kapasitet gjennom Oslo.

Det er nødvendig at staten tar mer ansvar for kollektivtrafikken. Derfor foreslår Venstre å øke overføringene over belønningsordningen med 100 mill. kr. Venstre foreslår også en ny post på 100 mill. kr for planlegging, investering og drift av kollektivtrafikk i de store byene. Det er avgjørende at staten bidrar økonomisk til å løfte store prosjekter i norske byer, slik at byene settes i stand til å løse trafikkutfordringene på en miljøvennlig måte. Dette gir rom for at storbyene kan øke satsingen på kollektivtrafikk, og at midlene også kan brukes i arbeidet med bybaner. Bondevik II-regjeringen inntok en aktiv rolle for å få på plass en bybanesatsing bl.a. i Bergen. Det finnes en rekke viktige prosjekter som bør få et statlig bidrag, slik som bybanen på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebu-bane og bane til Ahus. Jeg merker meg at SVs Langeland synes tingenes tilstand er helt grei, og at han skylder på kommuner og byene for at ikke ting går fortere.

Det er også et behov for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig vegtrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlig drivstoff. Regjeringen Bondevik II trappet regelmessig opp bevilgningene til forskning, utvikling og demonstrasjon innen hydrogen og biodrivstoff. Dette arbeidet fortsetter med Venstres alternative statsbudsjett, og vi foreslår en økning på bevilgningene til formålet med 40 mill. kr utover regjeringens forslag.

5 minutter går fort – jeg får melde meg på talerlisten igjen, president.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Gorm Kjernli (A) [11:49:16]: Jeg vil starte med å rose Venstre for å satse på miljøvennlig transport i sitt alternative statsbudsjett, der de plusser på jernbanebudsjettene, de

foreslår enda mer penger til kollektivtrafikk og mer penger til gang- og sykkelvei – vel og bra. Jeg må si at jeg foretrekker Venstre i opposisjon, for jernbanebudsjettene sist de hadde samferdselsministeren, var triste greier – de sto stille på et lavt nivå.

Arbeiderpartiet og regjeringen har økt jernbanebudsjettene kraftig, tredoblet belønningsordningen for kollektivtrafikk og økt innsatsen på gang- og sykkelveier siden vi tok over. I sitt alternative statsbudsjett skriver Venstre:

«Regjeringen kan få betinget ros for økt satsing på jernbane i budsjettforslaget for 2011.»

Med Venstres profil er jeg ikke i tvil om at Arbeiderpartiet og regjeringen gir mer Venstre-politikk enn det Venstre fikk igjen med Høyre i regjering og Fremskrittspartiet på kottet. Er representanten enig i den vurderingen?

Borghild Tenden (V) [11:50:12]: Jeg takker for det spørsmålet fra representanten fra Akershus, og jeg takker også for rosen. Vi har stått sammen i Akershus om mange viktige prosjekter. Jeg tenker bl.a. på Oslopakke 3, som var avgjørende for at vi skal få opp gode kollektivløsninger. Så det er jeg veldig glad for at vi står sammen om.

Så er det slik at vi står sammen om noe – noen gode løsninger kan vi få til sammen med Arbeiderpartiet. Høyre var for øvrig også med på Oslopakke 3. Venstre står i sentrum i norsk politikk. Vi har vårt selvstendige alternative budsjett, som jeg redegjorde for akkurat nå, og så finner vi gode løsninger både til høyre og til venstre.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:51:09]: Representanten Tenden – tidlegare nestleiar av transportkomiteen – hadde ein visitt til meg knytt opp mot byane og lokaldemokratiet. I Oslo har Venstre innflytelse på politikken, og dei seier altså nei til å gjera ting som har med helseaspektet å gjera, som kan gjera det betre for folk å leva i byen, med den lokale forureininga som er, og til å ta inn trafikkregulerande tiltak som kan gjera det betre for astmatikarar og andre å leva i byen. Er representanten Tenden enig i at ein ikkje skal gjera noko lokalt med den lokale forureininga som er?

Då Venstre hadde samferdselsministeren, seinast i 2005 – Skogsholm – var det ein dryg milliard bl.a. til jernbane. No er det snart oppe i 5 mrd. kr. Me har auka jernbanebudsjettet med 67 pst. sidan Venstre hadde statsråden. Vil Venstre tilbake til Skogsholm-tida?

Borghild Tenden (V) [11:52:21]: For det første: Det er et litt underlig spørsmål. Vi sto jo sammen med SV om Oslopakke 3.

Ok, man sier man kan innføre rushtidsavgift, men det Stockholm gjorde, og det de gjorde i London, var at de la til rette for kollektivtrafikken først, og så innførte de rushtidsavgift. Hadde Hallgeir Langeland tatt seg en tur til Akershus og tatt buss derfra og inn til byen, ville han sett trengselen. Bussen kjører forbi folk på holdeplassene.

Folk vil gjerne reise kollektivt. Det er derfor vi har sagt i vårt alternative statsbudsjett at staten må bidra mer. Og der er jeg veldig skuffet over Langeland. Han står og roser regjeringen og nevner ikke noe om at staten bør bidra

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1437 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

mer når det gjelder å løse kollektivutfordringene i de store byene. Det hadde jeg faktisk forventet at han ville.

Så rekker jeg ikke det andre spørsmålet, men du kan jo stille det én gang til!

Presidenten: Vi har den situasjonen at det er en ledig replikk. Representanten Langeland kan få den hvis han ber om det.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:53:23]: Då ber han om det!

Det synest eg var eit noko ullent svar. Statsråd Meltveit Kleppa har lagt opp til at tolv byar no kan gjera restriktive tiltak som kan betra helsesituasjonen for barn som elles må vera inne i barnehagen eller inne på skulen fordi lufta er så dårleg.

Så er det altså sånn at Venstre er støttehjul til Framstegsparti-Høgre-byrådet i Oslo, som seier nei til å gjera noko. Og då er spørsmålet til Venstre: Er det sånn at Venstre framleis vil støtte opp om det byrådet, som ikkje vil gjera noko for å sikra folks helse i Oslo?

Så svarte ikkje representanten på om ho ønskte seg tilbake til Skogsholm-tida. Skogsholm-tida betyr Bondevik II, då det nesten ikkje blei løyvd pengar til investeringar i jernbane. Det har denne regjeringa auka med 67 pst. Me har mangedobla belønningsordninga etter at Venstre kom seg ut av regjering. Me støttar opp om bybaneproblematikken på Nord-Jæren. Me har i det heile gjort ei rekkje tiltak som er klimavennlege – mange ting som Venstre ikkje gjorde då dei var i posisjon. Spørsmålet var: Ønsker ein seg tilbake til Skogsholm?

Borghild Tenden (V) [11:54:49]: Skogsholm hadde stort fokus på de store byene våre, jf. bl.a. det jeg sa på talarstolen om Bybanen i Bergen, der hun var en aktiv pådriver. Det ser jeg ikke snev av nå, med denne samferdselsministeren. Og det beklager jeg sterkt.

Og igjen: Skal vi få kollektivtrafikken opp og gå i de store byene våre, sånn at folk faktisk kan velge å reise kollektivt, bør staten bidra mer. Derfor har vi lagt inn penger til det i vårt alternative statsbudsjett.

Jeg er veldig overrasket over at Langeland kan stå og skyldte på kommunene og byene for at de ikke får kollektivtrafikken opp og gå, istedenfor å ta litt ansvar sentralt, sånn som Skogsholm gjorde da hun var samferdselsminister.

Presidenten: Replikskiftet er dermed omme.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:56:08]: Nasjonal transportplan 2010–2019 stakar ut kursen for samferdsel i Noreg for ein tiårsperiode. Historisk høge økonomiske rammer, eit statsbudsjett for 2011 med auka løyvingar, ei opptrapping i den fyrste fireårsperioden; ingen skal vera i tvil om at regjeringa vil gjennomføra planen.

Opposisjonspartia har mange forslag om ulike organisasjonsformer og finansieringsordningar. Eg er open for å tenkja nytt. Det sektoren no treng, er likevel framfor

alt høge og føreseielege løyvingar som kan omsetjast til tenester av høg kvalitet i heile landet.

Vi stansar i 2011 veksten i forfallet på riksvegnettet. På jernbanen skal ei markert satsing på vedlikehald og fornying medverka til å gjera jernbanenettet meir påliteleg.

Samferdsel betyr transport av fleire hundre tusenar menneske kvar dag. Det er ille for norsk transport når feil og manglar på togmateriell og infrastruktur fører til stress og forseinkingar for dei som skal nå ulike gjeremål.

Å gjennomføra alt nødvendig vedlikehald og rusta opp eit gammalt og nedslite jernbanenett tek tid. Regjeringa er godt i gang med dette arbeidet. Den samla løyvinga til jernbanen for 2011 er 11,5 mrd. kr, ein auke på 1,4 mrd. kr frå 2010. Samanlikna med 2005 er auken på 67 pst., eller 3,7 mrd. kr målt i faste prisar. Det er formidabelt.

I 2011 er det planlagt å ta i bruk tre nye, store og viktige jernbaneprosjekt: Gevingåsen tunnel, Barkåker–Tønsberg og Lysaker–Sandvika. Dei vil kvar på sitt vis bety auka kapasitet i togtrafikken. Vi held fullt trykk på gjennomføringa av Oslo-prosjektet; det er særskilt viktig for å kunna betra driftsstabiliteten i togtrafikken på heile det norske jernbanenettet.

I budsjettet varslar vi ei gradvis innføring av ny grunnrutemodell for Austlandsområdet. Målet er at togtilbodet skal trappast opp til eit nivå som gjer at dei nye toga er med og løysar dei store transportutfordringane samtidig som driftsstabiliteten blir betre. Jernbaneverket og NSB samarbeider no tett om eit beslutningsgrunnlag for innføring av ny grunnrutemodell snarast råd. Eg vil koma tilbake til denne saka seinast i samband med 2012-budsjettet.

For å få gjennomført fornyinga og alle investeringane som er prioriterte i NTP 2010–2019, er det nødvendig å styrkja arbeidet med rekruttering og kompetanseutvikling i Jernbaneverket, særleg innanfor jernbanefaga. Eg veit at Jernbaneverket arbeider med dette, og at dei ser at det er ein føresetnad for å få gjennomført planlegginga og møta dei store utfordringane Jernbaneverket står overfor.

Jernbanedirektøren har lagt ned eit betydeleg arbeid for å fornya Jernbaneverket. Ho har fått på plass ei leiargruppe som eg er overtydd om vil arbeida målretta for å utvikla organisasjonen vidare. Den største utfordringa i dag er å få betra driftsstabiliteten i togtrafikken. Talet på forseinkingar i november i år viser at Jernbaneverket arbeider godt – utviklinga har vore positiv. For eksempel har lokaltrafikken i Oslo-området hatt høgare punktlegheit enn både i 2008 og 2009, og ligg ikkje langt under målet på 90 pst.

Utgreiingar om intercity- og høg fartstog og nordområdeutgreiinga vil gje eit godt grunnlag for rette val i 2013.

Samferdsel rundt om i landet handlar ofte om vegar. Budsjettforslaget for Statens vegvesen er totalt på 15,1 mrd. kr – ein auke på om lag 1,5 mrd. kr, eller 11,2 pst. frå 2010.

Innan utgangen av 2011 er det lagt opp til å opna 700 km ny riksveg. Målet for vedlikehald er bl.a. 1 000 km asfalt. Det er nødvendig med stor innsats for å følgja opp på plansida dei prioriteringane som ligg i NTP. Berre på vegsida skal det gjennomførast meir enn 25 konseptutval-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1438 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

utgreiingar, KVVU/ekstern kvalitetssikring, KS1, fram mot neste NTP.

I finansdebatten tok vi ei reise langs E6 frå Oslo til Trondheim. Lat oss no ta oss tid til E39, med utgangspunkt i Kristiansand. Då møter vi vegarbeid, med ny strekning Fardal–Udland–Osestad, som er ferdig i 2011. Vi får orientering om Gartnerløkka–Hannevikdalen, Ålgård–Hove–Sandved og Smiene–Harestad. Alle desse er planlagde nye prosjekt i siste perioden av NTP. Eiganestunnelen er tema i fylkestinget i Rogaland no i desember. Der er det planar om oppstart i fyrste fireårsperiode, noko som vil innebera ein firefeltsveg utanom Stavanger sentrum. Så kjem Rogfast – eg heldt på å seia – som ei kule. Det er avsett midlar i siste del av tiårsperioden. Men det er eit veldig trykk for ferjefri kryssing av Boknafjorden. Det er per dato mange avklaringar som står igjen. Fer vi over Stord, går det der føre seg vegarbeid. Mange delstrekningar er ferdige i 2012–2013. Det er arbeid i gang på Nyborgkrysset rett nord for Bergen, og vi håpar på anleggsstart både på Svegatjørn–Rådal og på Vågsbotn–Hylkje – altså Eikåstunnelen. Svegatjørn–Rådal i 2012, Vågsbotn–Hylkje i 2011. Så er det endå fleire prosjekt: Nyborg–Klauvaneset og Vikanes–Romarheim bru i siste del av perioden. Torvund–Teigen er under bygging, Lavik ferjekai er klar til oppstart i 2011. Det er omfattande opprusting av E39 på mange strekningar gjennom Sogn og Fjordane i inneverande fireårsperiode. Loteberget er aktuelt i siste seksårsperiode. Så kjem vi til Kvivsvegen, som altså er under bygging og ferdig i 2012: 17 km ny veg i ny trasé – ferjefri riksveg mellom Nordfjordeid og Sunnmøre. Vi startar i januar rassikringsarbeid på eit stort prosjekt: 8 km ny veg i Hjartåberga, som altså heng saman med Kvivsvegen.

Som om ikkje det er nok: Kjem vi over i Sør-Trøndelag, er det ytterlegare under bygging 4,5 km ny veg Knutset–Høgset. Vi håpar på Astad–Knutset i forlenginga av det. Sør-Trøndelag vil forskottera Høggjølen–Harangen, og vi vil vidareføra utbetringa mellom Ålesund og Trondheim på fleire strekningar.

Renndalen–Staurset opna i september. Der var det fleire hundre menneske i surt haustver. Glade ansikt, musikk og nasjonalsong, og dei same forventingane som i Kristiansand: Vi høyrer til den same kyststamvegen!

Lat meg òg leggja til: Den tredje gassferja Arsvågen–Mortavika er i rute. Riksvegsambandet Lavik–Oppedal i 2011 blir lyst ut som utviklingskontrakt. Regiondirektør Olav Ellefset begynner i mars på eit eige prosjekt: ferjefri E39, og det er seks KVVU-ar som skal klargjerast før rulleringa av Nasjonal transportplan på E39.

Samferdsel inneber òg tap av menneskeliv. Trafikktryggleiken i Noreg er svært høg. Eitt tapt liv i trafikken er likevel eit for mykje. Difor: nullvisjon. Aktørane i trafikktryggingsarbeidet gjer eit godt og systematisk arbeid. Regjeringa hjelper til ved å følgja opp rammene for tryggingstiltak i NTP. Eit fleirtal i Stortinget vil auka innsatsen til midtrekkverk med 20 mill kr. Det følgjer vi sjølvsagt opp.

For å nå målet om framkomst og tryggleik i heile vårt langstrakte land har vi følgd opp løftet om ein rassikrings-

milliard i 2011 – full oppfølging av NTP. Vi veit kva det betyr med omsyn til tryggleik for mange av dei som kvar dag må bruka rasutsette vegar.

I byar og tettstader treng vi at folk går over frå privatbil til kollektivtrafikk og sykkel. Her er påskjøningsordninga sentral. Det blir ein auke i løyvinga med 30 pst. i 2011, og det er byar med dei mest radikale grepa for redusert bilbruk som blir premierte. Innsatsen til gang- og sykkelvegar blir auka med 77 mill. kr og skal gå til samanhengande nett.

Så vil eg gjerne seia noko om både forskning, om post og tele og om luftfart. Det får eg koma tilbake til i eit seinare innlegg.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [12:06:30]: Det høres jo fantastisk flott ut når jeg hører statsråden skryte av de få prosjektene hun nevnte i talen sin.

Men jeg ville gjerne ha invitert statsråden til å bli med og kjøre på noen av de andre riksveiene og alle de kilometerne med vei som det ikke blir gjort noe som helst med, verken i 2011 eller i 2010 – eller for den sakens skyld de neste årene fremover. Da tror jeg nok reisen ville bli satt i et litt annet lys enn det statsråden forsøkte å få fram med disse få strekningene hun nå nevnte.

Fremskrittspartiet ønsker å bygge ut skikkelig full firefelts motorvei på hele E39 mellom Kristiansand og Stavanger, vi ønsker å bygge ut firefelts motorvei på hele strekningen på E18 fra Oslo til Kristiansand, og vi ønsker å bygge ut et skikkelig motorveinett også på E6, firefelts motorvei. 12 km, hvordan kan statsråden være stolt over dette? Man har altså en nasjonal tiltaksplan som dokumenterer at det å bygge motorvei, det å bygge midtdele, reduserer ulykkene i trafikken. Men det er tiltak statsråden ikke vil være med på. Det ville virkelig bidratt til å redusere ulykkene.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:07:37]: Der som eg skulle vera uærbødig, kunne eg jo invitera Bård Hoksrud med til å visa kva han fekk til for den eine millionen som Framstegspartiet fekk plussa på på tre år på samferdselsbudsjettet. Det skal eg sjølvsagt ikkje gjera.

Eg vil i staden understreka at vi har å gjera med den mest ambisiøse nasjonale transportplanen nokosinne, med 322 mrd. kr som skal brukast på samferdsel, i tillegg til ei mengd lokalt initierte prosjekt, heil- eller delfinansierte med bompengar. Det er faktisk ein realistisk plan som vi no følgjer opp til punkt og prikke. Vi kunne starta på andre korridorar. Vi kunne f.eks. reist frå Oslo til Tønsberg og sett kva som har skjedd på den strekninga, og vi kunne sett på kva planar som er vidare både på E18 og E39.

Eg er utolmodig etter å få gjort meir, men eg synest Hoksrud understreka på nytt igjen at dei som brukar dei største orda i denne salen, har gjort minst for å få noko til.

Arne Sortevik (FrP) [12:08:53]: Den diskusjonen kan vi jo fortsette i andre sammenhenger. Jeg skal bruke re-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1439 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

plikken min på veitilsyn – som jeg gjorde i finansdebatten.

Regjeringen velger en løsning hvor de følger et mindretall som er tett opp til det Vegdirektoratet ønsker, altså et uselvstendig veitilsyn. Det begrunnes også med at man slipper unna med mindre penger.

Til det siste: Det er altså slik at Luftfartstilsynet har et budsjett på nærmere 53 mill. kr i året. Jeg går ut fra at regjeringen ikke vil foreslå å legge Luftfartstilsynet under Avinor. Statens jernbanetilsyn har en årlig budsjetttramme på 52 mill. kr. Jeg går ut fra at regjeringen ikke tenker den tanken å legge Jernbanetilsynet inn under Jernbaneverket. Hvorfor skal veibrukerne ha et mindre selvstendig tilsyn å forholde seg til enn dem som bruker fly, og dem som bruker tog?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:09:58]: Lat meg då understreka to forhold. Eg antek at Sortevik er inderleg klar over at eit vegtilsyn kjem til å operera noko vidare enn eit luftfartstilsyn og eit jernbanetilsyn, av den enkle grunn at det er forferdeleg mykje meir veg i dette landet.

Så for det andre: Det er jo ikkje slik at det i dag ikkje er tilsyn med vegane. Det er tvert imot slik at ved ei kvar ulykke er både politiet, Statens vegvesen, Havarikommisjonen m.fl. på banen umiddelbart og sjekkar kva som har skjedd. Det er òg slik at Statens vegvesen i dag har sine instruksar for tilsyn.

Eg trur at det, den totale ressursbruken teken i betraktning, vil vera ei veldig god ordning her å skilja ut ei eiga eining under vegdirektøren til å føra såkalla risikobasert tilsyn.

Øyvind Halleraker (H) [12:11:06]: Jeg skal også snakke litt om ressursbruk.

Det er jo slik at denne regjeringen har vært opptatt av den såkalte forvaltningsreformen, og dermed av å få effektiviseringsiltak innenfor vegsektoren på store deler av vegenettet nærmere brukerne og beslutninger regionalt.

Så er det slik at vi har fått det svar fra vår utredningsavdeling at ca. 80 nye stillinger er etablert i fylkeskommunene for dette formålet. Det er kanskje ikke så urimelig, når man får ansvar for $\frac{2}{3}$ av riksvegane.

Men så kan man jo spørre seg: Har det skjedd noen tilsvarende reduksjon andre steder? Dette er tall jeg har fått fra departementet selv: I Samferdselsdepartementet er det altså ingen ting, mens i Statens vegvesen har det økt fra 2008 til 1. oktober i år med 736 stillinger. Bare i Vegdirektoratet har det økt fra 569 til 874 – altså 305 stillinger. Kan statsråden fortelle meg hva de holder på med?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:12:22]: Eg trur ikkje det har gått Halleraker forbi at det er ein formidabel auka innsats innanfor dei områda som Statens vegvesen har ansvaret for. Det er både dei statlege riksvegane og fylkesvegane. Det seier seg jo sjølv at ein her heile tida må vera oppteken av effektivisering. Men samtidig må ein òg anten basera seg på ein stor bruk av konsulentar – som i alle fall delar av Stortinget er skeptiske til – eller så må

ein sikra seg eigen kompetanse og dermed òg auka talet på tilsette.

Så vil eg seia at det er store tal som her blir presenterte. Dei vil eg gjerne ettergå noko nærmare, men eg vil understreka at aktiviteten har auka formidabelt.

Ingjerd Schou (H) [12:13:35]: Statsråden sier i sitt innlegg at ingen skal være i tvil om løftene. Det vi nok er mer i tvil om, er innfrielsen av dem. Nå har altså statsråden redegjort for at det er økte ressurser som har kommet til i form av flere stillinger, fordi det er mange flere oppgaver som skal gjøres. Men statsråden mangler altså plankapasitet og plankompetanse. Derfor er Ruteplan 2012 utsatt på ubestemt tid, Alnabruterminalen det samme. Det gjelder også Mossetunnelen – som er en skandale med tanke på at den har stått på Nasjonal transportplan i tre perioder, og Moss kommune har brukt 40 mill. kr for å kjøpe opp grunn – og Fløenbanen, bare for å nevne noe.

Entreprenørene som er private, sier at de har både kapasitet og kompetanse, og at de gjerne ser at dette blir brukt i nasjonal sammenheng. Men da må altså statsråden kjøpe denne kompetansen og ikke bare spørre om seniorkompetansen til eget embetsverk. Når har statsråden tenkt å sørge for at plankompetansen og kapasiteten er til stede?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:14:40]: For ordens skuld, slik at representanten Ingjerd Schou ikkje skal takast for å ha høyrte feil fleire gonger: Det eg sa i innlegget mitt, var at «ingen skal vera i tvil om at regjeringa vil gjennomføra planen». Eg gjekk altså lenger enn det som tidlegare er lovt. Eg held fokuset på gjennomføringa. Det er det vi no held på med.

Når det gjeld Ruteplan 2012, har ikkje minst vinteren avdekt eit stort behov for ytterlegare fornying og vedlikehald. Ruteplan 2012 er ikkje utsett på ubestemt tid. Tvert imot lovde eg i innlegget mitt kva tid eg ville koma tilbake. Det er fordi det no går føre seg eit svært nitid arbeid for å sjå kva som trengst for nettopp å kunna melda det tilbake til Stortinget.

Så hyrer Jernbaneverket inn private selskap så det suser – uavlateleg.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:15:57]: Om eg kan omformulere det som statsråden seier, er vel det at ruteplanen ikkje kjem som ei kule i 2012. Så seier statsråden at ho vil kome tilbake til saka i budsjettet for 2012. Men det er altså umogleg å vite kva som er regjeringas mål med ruteplanen i dag. Det trur eg er vanskeleg for ein sektor å leve med i eit helt år, kva tid ein plan som alle har trudd skulle kome i 2012 – det var målsettinga – kjem. I eit år framover i tid skal det no herske full forvirring om dette.

Eg har likevel lyst til å utfordre på eit anna tema, og det er samferdselsforskinga. Vi har no fått tidenes budsjett, og i denne samanhangen er forskinga småpengar. Likevel kuttar regjeringa med over 20 pst. Det er uforståeleg. Eg treng ei grunngeving.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:17:01]: Lat meg likevel aller fyrst seia at no føregår det eit tett sam-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1440 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

arbeid mellom NSB og Jernbaneverket for å klargjere kva som trengst for ein ny ruteplan. Så vil passasjerane allereie i 2011 gradvis merka ei forbetring. Det er jo fullt trykk på det som går føre seg nede i Oslotunnelen av vedlikehald og fornying. Det er bestilt nye tog som etter kvart skal inn i rute. Det er altså fornying og vedlikehald generelt som gjev større punktlegskap.

Så til forskning. Lat meg der peika på tre viktige punkt som er styrkte: RENERGI har auka betydeleg sidan 2007. Transnova har fått sine over 20 nye mill. kr. I tillegg er det oppretta eit nytt forskingsprosjekt som gjeld transporttryggleik. Forskinga totalt sett har fått ei formidabel løyving sidan 2007. Men sjølv sagt, det er ingen statsråd som ønskjer å kutta på nokon del av budsjettet.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Gorm Kjernli (A) [12:18:45]: 67 pst. og 44 pst. – det kunne vært oppslutningen om Arbeiderpartiet ved siste stortingsvalg i Årdal eller Rælingen det er snakk om, men det er altså økningen i jernbane- og veibudsjettene siden Arbeiderpartiet kom i regjering i 2005. Vi er godt i gang med et løft for samferdsel som gir resultater som synes over hele landet. Det bygges jernbane og veier, og ikke minst sørger vi for at det vi har, blir tatt vare på på en bedre måte enn før. Forfallet stoppes. Nå skal vi ta igjen etterslepet.

Med fare for å høres selvtillfreds ut på vegne av regjeringen, la meg raskt legge til at vi fortsatt har store utfordringer og uløste oppgaver i samferdselssektoren. Dem er vi utålmodige etter å gjøre noe med. Det er banestrekninger og veier som skal bygges, og som må rustes opp. Mitt poeng er at vi er i gang.

Man kan ikke lese innstillingen uten å finne rariteter fra Fremskrittspartiet. Et av årets kvasifaktum er henvisningen til en undersøkelse om opplevd veikvalitet, der Norge havner på 79. plass bak bl.a. flere afrikanske land. Opplevd veikvalitet blant et lite knippe næringslivsledere i hvert land, hva er det for noe? Det er når man bruker slike rapporter, uten objektive fakta, for å forsøke å framstille Norge som langt dårligere enn det vi faktisk er, at jeg seriøst lurer på om Fremskrittspartiet i det hele tatt har ambisjoner om å bli et posisjonsparti – for ikke å snakke om den proporsjonsløse og kreative pengebruken de legger opp til. Har de i det hele tatt kontroll på hva de selv foreslår? Jeg er usikker. Utenfor denne salen ville jeg kalt det monopolpenge og lekestatistikk.

Våre veier er ikke dårligst i verden, og det er ikke sant at ting bare blir dårligere.

Spør de ansatte i Jernbaneverket, som tidligere i høst uttalte i Jernbanemagasinet at de endelig har forutsigbarhet, endelig får de gjort noe. Spør befolkningen i Østfold, som for et par uker siden fikk enda en strekning på E18 åpnet, om de er fornøyd. Det var folkefest under åpningen, kunne man lese i Smaalenenes Avis. Det er to av mange eksempler på at vi bygger landet sammen, i stort og i smått.

Jeg er spesielt glad for jernbanesatsingen. Jeg tok meg den frihet å lese Høyres budsjetter fra 2002 og 2005, ikke for å finne oppbyggelig litteratur, men for å finne

fakta. For 2002 var Jernbaneverkets samlede budsjett på 4,25 mrd. kr. For 2005 var Jernbaneverkets samlede budsjett på 4,27 mrd. kr. Gratulerer! Vi har økt jernbanebudsjettene med 67 pst. Jernbaneverkets budsjett for 2011 er på 9,26 mrd. kr.

I en debatt vi hadde i Stortinget den 23. november i år om kryssningsspor, sa representanten Schou fra Høyre: «Regjeringen Bondevik II gjennomførte en historisk satsing på jernbane.» Hvis de gjennomførte en historisk satsing, vet jeg ikke engang hvilke uttrykk vi skal bruke om vår satsing. I all beskjedenhet vil jeg i hvert fall si at vi ikke har noe å skamme oss over.

Det satses spesielt på drift og vedlikehold av jernbanen i budsjettet for neste år. Jeg har lært mye om jernbane det siste året, på godt og vondt, det skal jeg innrømme. Men er det én ting som står igjen som den viktigste lærdommen, er det at det ikke finnes en «quick fix». Det er et vanskelig budskap å selge, men vi skylder folk å fortelle sannheten. Å selge et budskap om at alt vil bli bedre, nærmest med én gang, bare vi omorganiserer sektoren litt her og konkurranseutsetter litt der, er et budskap jeg ikke tror på. Vi trenger en langsiktig prioritering når det gjelder å bygge nytt og å ruste opp det vi har. Det arbeidet er vi godt i gang med.

13. desember 2012 var en merkedato for togpendlerne. Jeg forstår veldig godt den frustrasjonen de nå har. Jeg står likevel helt og fullt bak samferdselsministeren i hennes vurdering av at Ruteplan 2012 nå blir en reform, ikke en revolusjon. Det har i det siste blitt avdekket behov for flere og mer omfattende tiltak på og rundt skinnegangen for å få den store ruteomleggingen på plass. Det betyr ikke at den er skjøvet ut i det blå, det betyr ikke at togtilbudet ikke vil bli bedre i tiden som kommer.

Det fornyelsesarbeidet som pågår nå, har allerede gitt og vil gi et mer stabilt togtilbud. Fra slutten av neste år begynner de nye togsettene til NSB å rulle inn på skinnene.

Så er jeg over gjennomsnittet ivrig etter å få på plass milepæler for hvordan togtilbudet på Østlandet skal bli bedre i tiden som kommer. Jeg er glad for at departementet jobber med å få dette på plass. NSB og Jernbaneverket må samarbeide tettere enn det de har gjort. Jeg er glad for at de nå gjør det. Og vi må få på plass en endelig oversikt over de reelle kostnadene for de tiltakene som må på plass. Jeg mener det er tiltak som nå må prioriteres, og jeg er glad for at statsråden kommer tilbake til dette så raskt som mulig, og senest i budsjettet for 2012.

Togavviklingen på det sentrale Østlandet er viktigst av to grunner. Det er her det er desidert flest mennesker som daglig er avhengig av toget for å komme seg på jobb, skole eller til andre gjøremål. Men det sentrale Østlandet er også navet i resten av togsystemet. Fjerntogtrafikken er helt avhengig av et velfungerende Oslo-område.

Så registrerer jeg at enkelte mener alle jernbanepengene går til Østlandet. Det er ikke sant. I år ferdigstilles Gevingåsen tunnel ved Trondheim. Det bygges kryssningsspor på Nordlandsbanen. Det nye fellesprosjektet Bergen–Fløen og ny Ulrikstunnel planlegges videre.

Det er et fornuftig grep å se de to siste prosjektene i sammenheng. De er avhengig av hverandre for å gi effekt,

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1441 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

og når de er ferdig, vil det bety mye for lokaltrafikken inn til Bergen. Vi nedprioriterer ikke bergensområdet. Går det som vi vil, vil det nye prosjektet være ferdig på samme tid som man hadde fått effekten av de to delprosjektene det først var lagt opp til. I motsetning til opposisjonen tror vi det er smart å gjøre større prosjekter og ikke flere mindre, på gamlemåten, ved å kreve Bergen-Fløen som eget prosjekt.

Vi får et godt jernbanebudsjett for 2011. Vi fullfører nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika. Vi fullfører Barkåker-Tønsberg, vi starter opp Holm-Holmestrand-Nykirke, og det er fullt trykk på detaljplanlegging og grunnarbeid på ny Ski stasjon og nytt dobbeltspor Oslo-Ski, det viktigste jernbaneprosjektet de kommende årene.

Vi har et klimaforlik i Stortinget som jeg er svært glad for. Samferdselsbudsjettet følger opp klimaforliket. Belønningsordningen for økt kollektivtrafikk og mindre bilbruk ble etablert under den forrige regjeringen, et vellykket tiltak, som er blitt tredoblet siden Arbeiderpartiet kom i regjering. Vi doblet bevilgningene til tiltaket i 2009, som følge av klimaforliket, og legger på ytterligere 100 mill. kr for neste år.

Noen skal ha det til at dette er en ordening som straffer byområder som ikke gjør restriktive tiltak. Belønningsordningen belønner byområder som ønsker å satse på kollektivtrafikk, samtidig som man innfører tiltak for å begrense bilbruken, helt i tråd med hva som står i klimaforliket. Jeg er glad for at vi har fått fireårige avtaler med rød-grønne Trondheim, blå Drammen og blå-røde Kristiansand. Det er lagt opp til å få på plass fireårige avtaler med Tromsø og Bergen, men da må forpliktende vedtak om bilbegrensende tiltak på plass. Der er man ikke helt ennå. Men det er et håp om at man vil lytte til sine egne i Bergen, at Kristelig Folkeparti i Bergen lytter til Kristelig Folkeparti i Hordaland, som vil ha rushtidsavgift, eller at Høyre lytter til næringslivstoppene som i Bergens Tidende 27. september i år trygler om kjøprising for å få mer penger til bybane.

Både Bergen og andre byer opplever nå i vinter at de røde varsellampene blinker på grunn av dårlig og helseskadelig sentrumsluft. Fra sentrale myndigheter har det blitt gitt avklaringer som innebærer at man lokalt har hjemmel til å iverksette nødvendige tiltak. Likevel kommer man ikke bort fra at det er de langsiktige og varige reduksjonene i biltrafikken i sentrumsområdene som må til.

Så er kanskje ikke belønningsordningen det beste navnet. Man får penger for en lovnad om å iverksette tiltak. Stimuleringsordningen er kanskje et bedre navn.

Transnova styrkes med 42 pst. neste år. Mange gode prosjekter har fått støtte fra Transnova de siste to årene. Til neste år kan enda flere prosjekter realiseres. I Soria Moria II står det at Transnova bør etableres som et permanent organ. Arbeiderpartiet vil fortsette å styrke Transnova i årene som kommer, og personlig kunne jeg gjerne ønske meg en finansiering på samme måte som ENOVA har.

Vi har en av verdens beste støtteordninger for elbiler i Norge. Framsynte politikere sørget for det for over 20 år siden. Vi følger opp. Fortsetter vi det regimet vi har på

avgiftsfritak og støtte til ladepunkter, er det fullt mulig å nå 10 pst. ladbare biler i 2020.

Jeg ser fram til regjeringens tiltaksplan for raskere innfasing av kjøretøyer med lavere eller ingen utslipp, som er varslet i Soria Moria.

Til slutt vil jeg si at den delen av representanten Hallerakers innlegg som handlet om høyhastighetsbane, stiller jeg meg bak.

Presidenten: Presidenten er sikker på at representanten Kjernli har gode nok politiske argumenter, slik at han kan unngå å kalle andre partiers politiske argumenter «rariteter».

Arne Sortevik (FrP) [12:29:20]: Regjeringens samferdselsbudsjett for 2011 øker kronebeløpet. Likevel er det som toget i Drangsdalen: Det går for sent. I motsetning til Kristelig Folkeparti, som gjennom lederen i transportkomiteen vekselvis roser og kritiserer regjeringens budsjett, er ikke Fremskrittspartiet i tvil: Det går for sent.

Regjeringen har en transportplan som den selv ikke følger. Fremskrittspartiet mener planen ikke møter de store utfordringene Norge har innenfor samferdsel. Det vil ta mellom 50 og 70 år å få modernisert samferdselsnettet i Norge med regjeringens plan. I mange andre sammenhenger er regjeringens partiene svært opptatt av å fortelle at deres politikk er ansvarlig og ivaretar generasjonsperspektivet. Regjeringens nasjonale transportplan gjør det ikke.

Dagens næringsliv og dagens trafikanter har ikke tid til å vente i 70 år for å få bedre veier. En slik ramme mener Fremskrittspartiet både er uforsvarlig og uanstendig. Fremskrittspartiet vil gjøre dette på 25 år. Derfor har vi laget en alternativ nasjonal transportplan for perioden 2010–2019.

I regjeringens statsbudsjett for 2011 følger ikke regjeringen egen plan. Fremskrittspartiets alternative samferdselsbudsjett for 2011 følger Fremskrittspartiets egen transportplan. Derfor har Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2011 en kraftig satsing på samferdsel – spesielt på investeringer i veier og jernbane.

Jeg har merket meg at Fremskrittspartiets budsjettforslag ble møtt med påstander om uansvarlighet, påstander om at Fremskrittspartiet oppholder seg på andre planeter, og at Fremskrittspartiet opererer med tallmagi. Det minner meg om et kjent uttrykk: På seg selv kjenner man andre.

Ja, så opptatt av Fremskrittspartiets budsjett er regjeringen at den lar Finansdepartementet foreta en påstått «utredning» av innhold og konsekvenser. Resultatet blir som forventet – ikke minst fordi det mektige byråkratiet i Finansdepartementet med rette føler sin posisjon truet jo mer innflytelse Fremskrittspartiet får.

En av Finansdepartementets innvendinger mot Fremskrittspartiets finansieringsverktøy er at lånefinansiering ikke er nødvendig siden staten ikke har behov for lån. Men lånefinansiering brukes jo! Ordningen med rentekompensasjon for lån til oppussing av skolebygg startet og ble tatt i bruk alt fra 2002. Innenfor samferdselssektoren brukes nå ordningen med lån og rentekompensasjon i forbindelse med forvaltningsreformen – det gis lån til fylkeskommu-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1442 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

ner for å utbedre dårlige veier som de er pålagt å overta fra staten.

Ordningen med rentekompensasjon i statsbudsjettet for statens direkte disposisjoner i eget budsjett vil skille driftsutgifter og investeringer og åpne for helhetlig, avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering av store investeringer innenfor hele samferdselssektoren – ikke bare noen få utvalgte, slik det ble gjort da Gardermoen ble bygget, men alle store prosjekter, og ikke bare for prosjekter i luftfarten gjennom foretaksformen til Avinor, men også innenfor veisektor og jernbanesektor.

Det er hovedgrepet til Fremskrittspartiet for å få fart på Samferdsels-Norge. Det er kjent, ikke ukjent. Det er et kjent og brukt verktøy. Det er en kjent og brukt organisering. Det er forsvarlig, ikke uansvarlig. Og det er ikke minst økonomisk mulig – og selvsagt enklere – med et nasjonalt oljefond på 3 000 mrd. kr.

Det er slik Fremskrittspartiet kan satse spesielt på veibygging, en nødvendig og forsvarlig satsing på investering i riksveinettet på nesten 22 mrd. kr – ikke med monopolpenger, slik Arbeiderpartiet nettopp hevder, men en investering i realkapital, der investeringen varer i 50–100 år, og der man bruker finanskapitalen til staten.

Det er slik Fremskrittspartiet kan satse på fylkesveiene, en nødvendig og forsvarlig satsing på 7 mrd. kr.

Det er slik Fremskrittspartiet kan satse mer på rassikring, 1 mrd. kr til, i tillegg til regjeringens forslag – ikke i monopolpenger, men penger som staten faktisk disponerer.

Det er slik Fremskrittspartiet kan satse på jernbane, en nødvendig og forsvarlig satsing på nesten 7 mrd. kr – en investering ikke med monopolpenger, men en investering i realkapital.

Det er slik Fremskrittspartiet kan satse på samferdsel i storbyene, en nødvendig og forsvarlig satsing gjennom en storbypakke på 10 mrd. kr. Transportnettene i de fire største byene i Norge er nøkkelpunkter i det nasjonale transportnettet. Fremskrittspartiet mener staten har ansvaret og at staten – ikke bilistene – skal ta finansieringen, og at staten skal gjøre det ikke med monopolpenger, slik Arbeiderpartiet hevder, men investere i infrastruktur, investere i realkapital, med den finanskapitalen som staten har i overflod.

Så noen ord om noe helt annet, nemlig sjøtransport: Norge har en langstrakt kystlinje, og forholdene ligger i utgangspunktet svært godt til rette for sjøveis transport. Det er et politisk mål med bred oppslutning at transport bør og skal overføres fra land til sjø. Fremskrittspartiet er skuffet over at vårt forslag om å få en egen transportmelding knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur ikke får tilslutning fra noen andre partier. Heller ikke vårt forslag om å få en oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren, spesielt innenfor sjøtransporten, får tilslutning fra andre. Bruk av bompenger, som Fremskrittspartiet er imot, får derimot tilslutning fra alle andre partier. Å se på bruk av avgift og gebyr innenfor sjøtransport – for å fremme bruk av sjøtransport – avvises av de andre partiene når Fremskrittspartiet foreslår det.

Mer sjøtransport vil være god transportpolitikk. Mer

sjøtransport vil være god energipolitikk, og mer sjøtransport vil også være god miljøpolitikk – til og med god klimapolitikk for de klimafokuserne. Hvordan er det med de miljø- og klimafrelste når det gjelder tiltak for å fremme mer sjøtransport? Vi etterlyser mer engasjement og mer interesse.

Raskere utbygging av moderne veier og moderne jernbane i Norge er – la meg legge til – også god energipolitikk og også god miljøpolitikk, med bonus for dem som er opptatt av å redusere CO₂-utslipp.

Underlig nok er spesielt regjeringspartiene i sin miljøpolitikk mer opptatt av mer avgift, mer gebyr og mer restriksjoner enn mer investeringer for transportsektoren. Fremskrittspartiet mener det er feil å gjøre transportsektoren til en miljø- og klimapolitisk versting.

Denne debatten omfatter også Dokument nr. 8:178 S for 2009–2010, som er et representantforslag fra Høyre. Det dreier seg om likebehandling av norske og utenlandske transportører på norske veier. I klartekst: sikre at utenlandske vogntog betaler for seg i det nettet av bomstasjoner som regjeringspartiene, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har godkjent oppsatt over hele landet.

La meg være tydelig på at Fremskrittspartiet ønsker bommene fjernet, og at vi ønsker å stoppe veifinansiering med bompenger. Men så lenge de andre partiene tviholder på denne finansieringsreformen, forsøker vi å drive skadebekjempelse der det er mulig. Vi vil selvsagt ha et system der alle som passerer en bom, i hovedprinsipp skal betale, med nødvendige unntak for beboere og lokalsamfunn i bomstasjonenes nærområde, slik at de ikke blir sperret inne av bomber.

Vi er opptatt av at det blir et system også for utenlandske vogntog som er gjennomført på en kostnadseffektiv måte. Og vi er opptatt av at når Samferdselsdepartementet, som de opplyser, utreder nye avgiftsstrukturer spesielt knyttet til tungtransport på vei, skal ikke det føre til mer avgift enn det vi har i dag, snarere tvert imot.

Så til slutt til Prop. 36 S for 2010–2011, som dreier seg om endringer på Samferdselsdepartementets budsjett i 2010. Vi har to merknader. Vi har først og fremst en merknad og et forslag knyttet til informasjon om fv. 661 i Møre og Romsdal, der det faktisk har vært innkrevet bompenger lovstridig uten vedtak i Stortinget. Det reagerer vi sterkt på, og vi fremmer forslag om å få utvidet tilsyn, kontroll og rapportering om bruk av bompenger.

Vi har ytterligere en merknad til om kompensasjonsordning til distriktene for forskjeller i drivstoffpris, som jeg ikke rekker å referere.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:39:44]: Jeg er i dag glad for å kunne presentere et godt budsjett for 2011. Det er et budsjett som vil styrke konkurransevnen til sjøtransporten og bidra til å realisere regjeringens målsetting om å overføre mer gods fra vei til sjø. Budsjettet sikrer også et høyt sjøsikkerhetsnivå, og jeg er særlig godt fornøyd med at beredskapen mot akutt forurensning er styrket.

Nasjonal transportplan for perioden 2010 til 2019 varsler et kraftig løft for samferdselssektoren. Jeg er stolt over

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1443 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

å kunne si at løftene i Nasjonal transportplan er fulgt opp. NTP-rammen på Kystverkets område er foreslått økt med om lag 89 mill. kr i 2011. Den økningen går til å bygge ut fiskerihavner og farleder, vedlikeholde og fornye infrastrukturen, og ikke minst til et nytt kombinert anleggs- og oljevernfarfartøy. I tillegg blir kystavgiften redusert med 29 mill. kr. Videre vil en ny lospliktforskrift innebære at kostnadene blir ytterligere redusert, samtidig som sjøsikkerhetsnivået blir ivaretatt.

Regjeringen kan ikke alene styrke sjøtransporten og overføre gods fra vei til sjø eller bestemme hvordan bedriftene skal frakte varer inn fra eller ut til markedene. Havnene har en viktig rolle her, og de må på sin side tilby kostnadseffektive omlastninger mellom sjø- og veitransport, og de må samarbeide med andre aktører. Derfor har jeg invitert representanter fra havnene, fra rederiene og fra varesiden til et møte i departementet på nyåret. Der ønsker jeg å diskutere problemstillinger knyttet til sjøtransport nærmere, og hvilke strategier som skal til for å lykkes med målsettingen om å få mer gods over på kjøll.

Jeg er også veldig glad for at Norge har fått gjennomslag for forslaget om å etablere seilingsleder utenfor kysten av Vestlandet og Sørlandet. Det forslaget ble nylig vedtatt i IMO. Seilingsleder vil være et viktig bidrag for å styrke sjøsikkerheten og redusere forurensningsfaren langs norskekysten.

Vi må likevel være forberedt på at ulykker kan skje. Derfor er jeg også fornøyd med at vi i 2010 har oppfylt Kystverkets anbefalinger fra 2006 om oljevernmaterieell i statlige depot. Derfor er det ikke lenger grunnlag for å hevde at materiellet i depotene er gammelt og utslitt. Samtidig er det ingen tvil om at oljevernberedskapen kan bli bedre. Regjeringen foreslår derfor å øke bevilgningen til dette formålet med 25 mill. kr.

Disse midlene vil bl.a. bli brukt til å øke kompetansen både hos Kystverket og i de interkommunale utvalgene mot akutt forurensning. Videre vil midlene bli benyttet til øvelser og til å inngå beredskapsavtaler med fiskefartøy og videre forsknings- og utviklingstiltak. I tillegg til det blir i det i 2011 etablert en statlig slepebåtberedskap på Vestlandet, samtidig som vi viderefører beredskapen vi har både i sør og i nord.

Til slutt vil jeg gjerne gjenta at dette er et godt budsjett for kysten. Regjeringen viser her at den oppfyller løftene fra Nasjonal transportplan om å styrke sjøtransporten. Samtidig styrkes sjøsikkerheten og oljevernberedskapen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte. Første replikant er representanten Bård Hoksrud – representanten Arne Sortevik er første replikant, og så representanten Hoksrud.

Arne Sortevik (FrP) [12:44:28]: Det er ikke alltid rekkefølgen er helt likegyldig.

Ubåten U-864 var ikke berørt i innlegget. Det er ikke så rart, for den ligger helt stille. Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil gjerne ha en tidsplan for å gjennomføre hevingen og for å fjerne kvikksølvlasten. Har statsråden fortsatt den holdning at tildekking av verdens

største kvikksølvlast i et skipsvrak kan være en løsning? Eller mener statsråden at fjerning er å foretrekke av hensyn til Norges omdømme og innbyggernes trygghet?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:45:05]: Det representanten har rett i, er at selve ubåtvraket ligger stille. Det er jeg glad for. Det som ikke ligger stille, er arbeidet med å gjennomføre prosjektet som regjeringen fortsatt står ved, nemlig heving. Det har ligget der hele tiden og har ikke blitt endret. Samtidig er jo representanten godt kjent med de utfordringene den beslutningen har gitt med tanke på sikkerheten. Derfor kjører vi nå etter en stram tidsplan. Kystverket gjennomfører nå en konseptutvalgtredning med de fire alternativene som lå i Prop. 81 S for 2009–2010, som er behandlet i dette hus. Det er tatt sikte på at utredningen skal være ferdig vinteren 2010/2011. Så har vi KS1 og videre et beslutningsgrunnlag som vi vil komme tilbake til Stortinget med og orientere om senest i revidert nasjonalbudsjett.

Bård Hoksrud (FrP) [12:46:28]: Statsråden pratet mye om oljevernberedskapen, og det er jeg egentlig glad for å høre. Men bekymringen min er at i Sør-Norge er jo beredskapen kraftig redusert, i og med at forsvarsministeren samtidig som man later som om man putter på penger, tar bort penger på andre områder. Det betyr at Kystvakten i Sør-Norge vil bli sterkt svekket, og det betyr at oljevernberedskapen blir sterkt svekket. Så utfordringen min til statsråden er hva statsråden mener om dette. Mener statsråden virkelig at det er en styrket beredskap i Sør-Norge, eller blir det en svekket beredskap i Sør-Norge?

Det andre er at Redningsselskapet er en viktig del av bærebjelken i oljevern og beredskap langs kysten vår. Statsråden har heller ikke tatt inn over seg Redningsselskapets bekymring over at de ikke klarer å gi god nok opplæring, at de ikke klarer å ha nok båter og den beredskapen som de ønsker å ha, og som er viktig for folk som ferdes langs kysten. Hvorfor skriver man bare fem linjer, uten egentlig å gå inn i den problematikken og hvor viktig Redningsselskapet faktisk er for beredskapen langs kysten?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:47:43]: Representanten Hoksrud har helt rett i at Kystvakten gjør en viktig jobb knyttet til beredskapen, også i sør. Kystvakten ligger som kjent under en annen statsråd, og jeg vil selvsagt ikke gå inn på hennes prioriteringer. Men jeg har lagt merke til at alle fartøy også i sør vil være i aktivitet neste år.

Oljevernberedskapen og sikkerheten på kysten er jo sammensatt av flere punkt. Som jeg sa, nå får vi plass seilingsleder også på Vestlandet og i sør. Det er et viktig grep for å forhindre ulykker, og det er jo det som er hovedhensikten.

Så til Redningsselskapet: De gjør en god jobb, og vi har et mål om at det statlige rammetilskuddet skal bistå i selskapets innsats. Derfor har vi bevilget 43,3 mill. kr i tilskudd bare over dette budsjettet. I tillegg kommer penger som gis over Kulturdepartementets budsjett.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1444 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Øyvind Halleraker (H) [12:48:56]: Til budsjettet til Meltveit Kleppa sa den tidligere bømblingen Hareide at dette var ikke så verst. Nå bor jeg på Bømlo, og jeg vil si at dette budsjettet til fiskeri- og kystministeren er ikke så verst. Vi støtter regjeringspartienes budsjett, men vi har noen merknader på ting som kan forbedres.

Så har jeg uttalt i mitt innlegg tidligere i dag at vi er skuffet over framdriften og håndteringen av U-864, som jeg vil betegne som i beste fall å trå vannet. Jeg har to konkrete spørsmål til statsråden, som jeg håper hun kan svare like konkret på. Det ene sa hun i en bisetning til Sortevik, men står statsråden fast på at ubåten skal heves? Hvis ja – når ser hun for seg at dette skal skje?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:50:05]: Først vil jeg takke for rosen. Det er gledelig, og som jeg sa i mitt innlegg, jeg er faktisk veldig stolt over å legge fram det budsjettet som jeg her har lagt fram. Det er et veldig godt budsjett for kysten, også for oss som ikke bor på Bømlo! Det er jeg veldig, veldig glad for.

Når det gjelder U-864, registrerte jeg at representanten Halleraker også i sitt innlegg var innom den. Jeg våknet, kvapp til, da det ble omtale av mitt budsjettområde! Ellers går det jo veldig mye i asfalt, så jeg er glad for enhver mulighet til å snakke om dette viktige budsjettet. Jeg kunne gjerne ha lest fra proposisjonen, der håndteringen av dette er beskrevet. Det er ikke slik som det er sagt, at det ikke er framdrift. Kystverket skal legge fram utredningen nå i løpet av vinteren 2010/2011. Så skal vi ha KS1, og så vil vi senest i revidert nasjonalbudsjett for 2011 orientere om den videre framdriftsplanen. Vi er i gang! Vedtaket til regjeringen om heving står fast. Så får vi komme tilbake til når det lar seg gjøre.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:51:25]: Eg vil seie til statsråd Berg-Hansen at det er ikkje nødvendigvis eit dårleg teikn at noko av området hennar ikkje blir så mykje omtalt. Det kan òg vere eit godt teikn.

Ei av dei sakene som Kristeleg Folkeparti er oppteke av, og som me òg veit at veldig mange av regjeringspartia sine medlemmer er oppteke av, er Stad skipstunnel. Så veit me at det eksterne kvalitetssikringsarbeidet har teke noko lenger tid. Noko av utfordringa knytt til Stad skipstunnel er at han ofte kjem med i NTP-prosessane, men det kjem alltid i den perioden som er lengst ut i tid. Derfor er det viktig at både KS1-prosessen og KS2-prosessen blir ferdige, slik at når vi behandlar ein ny NTP-plan, så kan Stad skipstunnel liggje ferdig.

Eg spør ikkje nødvendigvis om ein skal ta han med, men kan statsråden garantere at alle prosessane vil vere klare fram til den neste NTP-planen blir behandla i regjering og kjem til Stortinget?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:52:27]: Representanten Hareide har nok rett i at Stad skipstunnel har vart og vart. Jeg har jo jobbet i Fiskeri- og kystdepartementet tidligere – det var tidlig på 1990-tallet, da jobbet vi med denne saken. Jeg må innrømme at jeg ble litt overrasket da dette var en av de første sakene som dukket opp på min pult

igjen, men der er den. Og når det nå er igangsatt nye utredninger, er det for å imøtekomme de forbedringspunktene som er pekt på i kvalitetssikringsprosessen.

Arbeidet går som planlagt, og det legges opp til å ferdigstille første fase av kvalitetssikringen i 2011. Det betyr at arbeidet er i rute i forhold til tidsplanen som er skissert i Nasjonal transportplan 2010–2019, så vi følger det som er varslet der, og vi følger den tidslinjen. Så får vi komme tilbake når vi har fått gjort de utredningene og det som må gjøres av kvalitetssikring på videre tidsløp.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Ingjerd Schou (H) [12:53:48]: Det er få andre samfunnsområder hvor behovet er så grunnleggende til stede for å tenke nytt og annerledes som innen jernbanesektoren. President, på vår felles jernbanetrasé fra Askim til Oslo har jeg denne uken opplevd tog i rute, at det er varmt nok, og at det er langt nok – måtte det bare vare.

Det går kalde tog gjennom landet, det er for korte tog, signalanlegg og kjøreledninger er på avveier, og mangelen på punktlighet avdekker svakheter innen dagens organisering. At årlige bevilgninger heller ikke blir brukt opp til det tiltenkte formål, roper også på omdanning av Jernbaneverkets organisasjons- og tilknytningsform, med det overordnede mål for øye å sikre og bedre jernbanetjenestene. Bevilgninger for ett år om gangen til Jernbaneverket gjør at urasjonell planlegging og for kostbare prosjektgjennomføringer blir stempelet. Vi kan gjøre dette både bedre og billigere. Vi kan f.eks. flytte det til det samme Jernbaneverket, administrativt, og omdanne det til aksjeselskap. Det vil Høyre.

Behovet for nye løsninger og modernisering er åpenbart. Det vil bl.a. gi større forutsigbarhet, og det vil minske vår politiske detaljregulering. Vi i Høyre vil ha bygging av togtraseer fortløpende, sammenhengende og raskere. Nye finansieringsformer og alternative organisasjonsformer vil se dagens lys. Det er veldig provoserende at regjeringen ikke har funnet rom for å oppfylle Nasjonal transportplan på investeringer i jernbanenettet. Det er behov for investeringer nettopp i en slik infrastruktur. Krysningsspor på mer enn 600 meter er et av de tiltakene som det er et økt behov for, bare for å nevne én ting. Det er avgjørende for at både gods og reisende skal komme fram.

Intercitytriangelet Oslo–Lillehammer–Skien–Halden med svenskegrensen vil med tempoet til regjeringen få dobbeltspor om 40 år. Det er simpelthen ikke raskt nok og ikke godt nok. Så god råd har ikke nasjonen. Pendlere og næringsliv vil tape og lide som følge av dette. Det handler om å spare seg til fant. Det gjør regjeringen med sin aversjon mot enhver form for modernisering og nye metoder for bygging og finansiering. Alle skjønner at tiår med forsømmelse og etterslep tar tid å ta igjen, men ingen skjønner at det er ideologiske begrunnelser for ikke å nytte finansiering ved at private og det offentlige samarbeider, eller at private entreprenører får oppdrag med å nytte plan- og signalkompetanse i tilstrekkelig grad. Når statsrådens egen organisasjon, Jernbaneverket, ikke ifølge Riksrevisjonen har kunnet gi korrekt informasjon om forbruket av

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1445 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

vedlikeholdsmidler, er det unnfalende at regjeringen ikke tar grep for å se på dagens organisering.

I går, i Drammen: En gravemaskin sneiet en stolpe som alle kjøreledningene på Sandvika stasjon var festet til, og kortsluttet strømmen på hele Drammensbanen. Kunne det skjedd på Gardermoen at noen graver feil uten at sikkerhetssystemene varsler? Det er en nasjonal skandale at regjeringen ikke til de grader tar de nødvendige grep på jernbaneområdet. Det blir meget vanskelig, om ikke direkte uforsvarlig, å pøse midler inn i en organisasjon som ikke kan redegjøre og ikke nytter midlene til formål de selv har etterspurt midler til.

Nesten 1 mrd. kr er ubrukt av årets bevilgninger totalt på samferdselsområdet. 1/3 av bevilgningene til rassikring er ubrukt. Av potten på 1,3 mrd. kr til vedlikehold er 260 mill. kr ubrukt. Synes statsråden at hun har kontroll? Hva vil hun foreta seg? Ingenting? Fortsette med en umoderne organisasjon og organisasjonsmodeller? Jeg viser som sagt til det forslaget som vi tidligere har kommet med fra Høyre, om omdanning til aksjeselskap.

Riksrevisjonen sier også i sin rapport når det gjelder tiltakspakken som ble gitt til Jernbaneverket, at det er 929 mill. kr igjen på bok. Utviklingen av jernbanen går i gal retning, til tross for at økte bevilgninger til vedlikehold har vært prioritert over tid. Det at regjeringen motsetter seg omstillingen og også assistanse fra private aktører som gjør at man kunne tatt i tu med planlegging når det gjelder kapasitet og kompetanse, er altså en politikk som gjør norsk jernbane skadelidende. Pendlere og næringsliv sviktes. Folk bor i distriktene bl.a. for å kunne komme på jobb i hovedstadsområdet, og en statsråd fra Senterpartiet svikter altså distriktene.

Susanne Bratli (A) [12:59:16]: Riksvegferjene er en viktig del av riksvegtilbudet langs kysten. De senere årene har det vært en svært positiv utvikling ved at mange av de mest trafikkerte sambandene har fått nye og mer tidsriktige ferjer. Naturgass som drivstoff blir stadig fasett inn i nye samband, og utpå høsten neste år blir den største gassferjen til nå satt inn i E39-sambandet i Rogaland. Dette innebærer framskritt både når det gjelder miljø, når det gjelder fart, komfort og universell utforming.

Det er også gledelig at det blir lagt opp til at sambandet Lavik–Oppedal på E39 i Sogn og Fjordane blir utlyst som utviklingskontrakt med sikte på å få enda mer miljøvennlig drivstoff, som batteridrift eller biodrivstoff.

På mange av fylkesvegferjesambandene ligger det også til rette for ny teknologi. Flere av disse blir i dag trafikkert av ferjemateriell med høy alder, som er lite miljøvennlig, med dårlig komfort og dårlig tilpasset kravene om universell utforming. Derfor er det bra at mange fylkeskommuner også vil utrede mer miljøvennlige ferjer. Dette gjelder bl.a. Hordaland fylkeskommune. For miljøet og for alle ferjebrukere lover det bra at transport- og kommunikasjonskomiteens flertall spesielt peker på at staten må bistå fylkeskommunene for å få til overgang til ny miljøvennlig teknologi i ferjeflåten.

Siden jeg har en bror som bor på Bømlo, vil jeg, i likhet med fiskeri- og kystministeren og representanten Hal-

leraker fra Høyre, si at vi også er godt fornøyd med den maritime delen av transportbudsjettet.

Den maritime infrastrukturen blir forbedret med om lag 90 mill. kr i 2011-budsjettet til Fiskeri- og kystdepartementet, og vilkårene for sjøtransporten blir bedret ved at kystavgiften blir redusert med nesten 30 mill. kr. Dette gir en god oppfølging av Nasjonal transportplan.

Det ligger også inne en økt bevilgning på 25 mill. kr til beredskap mot akutt forurensning. Det er satt av midler til en rammeavtale for fiskefartøy og andre egnede fartøy som er tilknyttet de statlige oljeverndepotene langs kysten.

Regjeringen vil foreta en ny og samlet vurdering av den nasjonale slepebåtberedskapen. Fram til det kan konkluderes med hva som blir de framtidige løsningene, vil den gjeldende slepebåtberedskapen i Nord-Norge og på Sørlandet bli videreført. Fram til mer permanente løsninger er på plass, blir slepebåtberedskapen på Vestlandet styrket gjennom en tilstedeværelseskontrakt, som gir bedre tilgang på sleperessurser i regionen.

Når det gjelder ubåten U-864, viser jeg til statsrådets svar på spørsmål fra representanten Sortevik nå tidligere.

Vi er opptatt av sikkerhet til sjøs, og vi er opptatt av sikkerhet på land. Norge er et av de mest trafikksikre land i verden, og vi ser at tallene både når det gjelder antall ulykker, antall skadde og antall drepte i norsk trafikk, beveger seg i riktig retning. I fjor ble det drept 212 mennesker i trafikken i Norge. Det er 212 for mange, men det er det laveste tallet siden 1954. Ved utgangen av november viser tall fra Trygg Trafikk at vi ligger noenlunde på samme nivå i inneværende år. Nullvisjonen, ønsket om en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken, er vår visjon for trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi er opptatt av at det er viktig å fokusere på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og vegen. Dette er alle partiene enige om, men når det gjelder praktisk politikk, skiller spesielt Fremskrittspartiet, men også Høyre, seg ut. De fokuserer i størst grad på vegen, først og fremst kanskje på bygging av midtdele. Vi mener også at bygging av midtdele er positivt. Derfor har vi i budsjettinstillingen plusset på denne posten, slik at vi etter to år med Nasjonal transportplan har bygd halvparten av midtdele som er målsettingen i fireårsperioden. Men det er mange andre tiltak som må til for å komme videre i trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikkulykkene skjer overalt, og det vil aldri bli bygd midtdele på alle vegene.

Økningen i budsjettet til vegvedlikehold på 60 pst. stopper forfallet på vegene. Det er bra for trafikksikkerheten. Neste år skal det legges 1 000 km ny asfalt. Det er bra for trafikksikkerheten. Rassikringsmilliarden er bra for trafikksikkerheten. Alle de vegprosjektene som er under bygging eller startes neste år, er bra for trafikksikkerheten.

Vi kan aldri bygge oss ut av alle trafikkkulykkene. Derfor er tiltak i andre deler av trafikksystemet like viktig. Vi må ha gode bilførere. Derfor ser vi fram til evalueringen av trafikkopplæringen, og vi vil gjøre endringer for at den skal bli bedre dersom det viser seg at det er riktig. Det kan f.eks. bety igjen å gjøre teorikurset obligatorisk eller innføre individrettet føreropplæring. Vi vil ikke, som Fremskrittspartiet foreslår, privatisere føreropøverne.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1446 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Høy fart er en medvirkende årsak til halvparten av dødsulykkene på norske veier. Vi trenger ikke høyere fartsgrenser – vi trenger en større innsats for å få oss alle sammen til å holde de fartsgrensene vi allerede har. Likevel vil Fremskrittspartiet og Høyre øke fartsgrensene på motorvegene. Som faglig belegg for dette brukes det at Statens vegvesen i 2004 anbefalte en økning av fartsgrensene. De overser at ny kunnskap har ført til at det samme vegvesenet seks år etter har endret syn. Fremskrittspartiet bruker også Trygg Trafikk i Østfold som belegg for at dette er riktig. Nå er det slik at Trygg Trafikk ikke er en organisasjon som er organisert i fylkeslag, men er tvert imot en landsdekkende organisasjon med én ansatt i hvert fylke. Så Trygg Trafikk i Østfold er altså én person. Det brukes som faglig belegg for at det er riktig å øke fartsgrensene på motorvegene.

I media har Fremskrittspartiet bl.a. brukt Sverige som eksempel til etterfølgelse når det gjelder fartsgrenser. For noen uker siden hadde den rød-grønne transportfraksjonen et møte med direktøren for trafikksikkerhet i Trafikverket i Sverige, Claes Tingvall. Der mener de at den norske fartsgrensepolicyen er riktig – og sier at Sverige gradvis vil nærme seg Norge.

Vi vil ha flere kontroller, både fra Statens vegvesen og fra politiet. Vi har styrket Utrykningspolitiet, vi vil ha flere fotobokser, og vi vil ha mer gjennomsnittsmåling av fart mellom fotobokser, såkalt streknings-ATK. Fremskrittspartiet og Høyre vil utvikle streknings-ATK. Evalueringen av streknings-ATK viser at antall drepte og skadde reduseres betydelig. Dette mener Fremskrittspartiet og Høyre er mindre viktig enn at Datatilsynet i 2006 var imot tiltaket. At Datatilsynet i 2010 ikke har noe å utsette på håndteringen av persondata i forbindelse med dagens streknings-ATK, har de åpenbart ikke fått med seg. Fremskrittspartiet mener også at når få bilister blir tatt, er det et argument imot streknings-ATK, men for oss viser det faktisk at det virker. Målet er faktisk å få flest mulig til å holde fartsgrensene.

Fremskrittspartiet mener i tillegg at det er trafikkfarlig at bilistene må følge med på speedometeret mens de kjører. Slå den! Bør ikke bilistene alltid følge med på speedometeret når de kjører? Hvordan skal de ellers kunne holde fartsgrensene? Eller mener Fremskrittspartiet at det ikke er viktig å holde fartsgrensene? Kanskje de mener at bilistene skulle holde fartsgrensene, slik som Fremskrittspartiet ville hatt dem?

I likhet med representanten Bjørnflaten vil jeg understreke viktigheten av at vi snarest må få på plass et regelverk som sikrer alle skolebarn i skolebuss sitteplass og setebelte. Per dato er det faktisk kun én fylkeskommune som har på plass både sitteplasser og setebelter til alle skolebarn i skolebussene, og det er tilfeldigvis Nord-Trøndelag. Dette er ikke holdbart, og for Arbeiderpartiet er dette en viktig sak. Vi ønsker derfor en forsering av den prosessen.

Jo mer vi lykkes i trafikksikkerhetsarbeidet, jo mer krevende blir det å finne nye virkemidler og å ta i bruk nye. Dette vil i stor grad handle om å ta i bruk ny teknologi, som vil begrense friheten vi har til selv å velge hvordan vi vil oppføre oss i trafikken. Når vi ser motstanden

fra Høyre og Fremskrittspartiet mot å ta i bruk nye virkemidler i dag, er jeg ikke spesielt beroliget ved tanken på hva disse partiene vil mene om slike tiltak i fremtiden.

For oss er dette spørsmålet enkelt: Frihet i trafikken handler ikke om frihet til å kjøre som du selv vil, men det handler om frihet til å ferdes uten å bli skadd eller drept i trafikken.

Årets samferdselsbudsjett med god oppfølging av Nasjonal transportplan i henhold til opptrappingsplanen i NTP vil sammen med andre viktige tiltak rettet mot hele transportsystemet være positivt for trafikksikkerheten. Nullvisjonen er ledestjerna vår – og vi er på rett veg!

Ingebjørg Godskesen (FrP) [13:08:06]: Jeg begynner i år, som i fjor, med å konstatere at når vi reiser rundt i Norges land, ser vi alle med egne øyne hvor dårlig veistandarden er.

Den særdeles farlige strekningen på E18 fra Arendal til Tvedestrand er det ikke gjort noe med i året som har gått. Dette er altså en strekning av E18 med to fotgjengeroverganger. Statsråden har gitt løfter om at når det kommer søknad fra Aust-Agder om å dele en av bommene de har – fra én til flere – ville hun se positivt på det. Hun ser altså positivt på at enda flere regninger skal sendes til bilistene, penger som burde ha vært bevilget over statsbudsjettet.

Det formidable løftet innen samferdsel, som representanten de Ruiten fra Arbeiderpartiet snakket så varmt om under budsjettdebatten i fjor, har vi ikke sett noe til i Aust-Agder. Ikke engang 25 mill. kr til planlegging og prosjektering av denne farlige strekningen mellom Arendal og Tvedestrand har han funnet plass til i budsjettet. Det er rett og slett uansvarlig.

Jeg har flere ganger det siste året fått skriftlige løfter av statsråd Meltveit Kleppa om penger til utbedring samt å få satt opp midtdele på strekningen mellom Bieheia og Grimstadporten på E18 i Aust-Agder, en strekning på ca. 4 km. Stor var gleden da jeg leste i regjeringens budsjett at pengene virkelig var inne i 2011-budsjettet. Desto større var sjokket da det ved nærmere ettersyn kun var bevilget penger til halve strekningen. Dette er faktisk uansvarlig. Derfor formoder jeg at de resterende pengene fra disse skriftlige løftene fra statsråden vil foreligge enten i revisjonen 2011, eller senest i 2012-budsjettet, slik at man kan fortsette utbyggingen av denne veien uten stopp, til hele strekningen er ferdigstilt – noe annet ville være uansvarlig.

Vi vet at gode, sikre veier hindrer ulykker og bedrer miljøet. Likevel ser vi at dette i regjeringens NTP og i regjeringens budsjett for 2011 ikke blir prioritert godt nok. Det haster med å få gode veier på plass. Vi har verken menneskeliv eller tid å miste.

Rassikring er også et høyst aktuelt tema. Vi hadde en tragisk ulykke ved Søgne i Vest-Agder tidligere i år, på hovedferdselsåren mellom Kristiansand og Stavanger. Jeg kan ikke se at det i regjeringsalternativet til budsjett foreligger vilje til å utbedre noe her. Fremskrittspartiet vil prioritere denne strekningen.

Fremskrittspartiet mener at oljevernberedskapen i Norge har vært nedprioritert i en årrekke av de rød-grønne, noe som er uansvarlig. Fremskrittspartiet har ved tid-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1447 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

ligere budsjettforhandlinger uttrykt sin bekymring over at regjeringspartiene ikke satser nok. Fremskrittspartiet ber derfor regjeringen om å legge fram en plan med finansiering, slik at oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskapen samt Kystverkets egne fartøyer kan bli forsterket. I vårt alternative budsjett har vi økt bevilgningen med 50 mill. kr.

Frivillighet innen oljevernberedskap er viktig, og vi kan bare berømme WWF som gjør et viktig arbeid knyttet til opplæring av frivillige mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonen gjennom prosjektet Ren kyst!. Vi mener også at prosjektet Ren kyst! gir mye oljevernberedskap for pengene, og ser derfor frivillige krefter som svært nødvendig i framtiden.

Redningsselskapet er også en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten. Redningsselskapet bidrar ved en rekke havarier, og er med på å få det som kunne ha vært store ulykker, til å bli nestenulykker, bare fordi de er til stede. Derfor foreslår vi en økning utover regjeringens budsjett med 30 mill. kr, dette for å kunne sikre driften av alle dagens redningsskøyter. Det er veldig viktig at Redningsselskapet kan være raskt på plass når ulykken er ute, og da må de sikres slik at dette er mulig.

Arendal lufthavn Gullknapp i Aust-Agder er verdt å merke seg. Den kommende flyplassen er en privat flyplass som har framtiden for seg. Ny reguleringsplan vil gi rullebanen en lengde på 2 200 meter, inklusiv sikkerhetssoner. Eierne har allerede kjøpt grunn og arealer, slik at flyplassen kan utvides til at rullebanen blir hele 4 000 meter, og dette altså på egen grunn. Det er beundringsverdig med slikt initiativ fra næringslivet. Det viser at de har tro på Gullknapp som en viktig flyplass for hele sørlandsregionen. Jeg gleder meg til å se hva næringslivet får til her, i de nærmeste årene.

Statsråd Rigmor Aasrud [13:12:59]: Norge har en spesielt gunstig økonomisk posisjon. Det gjør at vi må være svært bevisste på å effektivisere forvaltningen og fornye offentlig sektor. Om få år møter vi utfordringer med det økende antallet eldre. Vi må få rom til både god eldreomsorg og andre viktige satsinger.

Fornyings- og IKT-politikken skal bidra til økt velferd og økt verdiskaping. Ved at offentlig sektor tar i bruk avansert IKT, bidrar vi til innovasjon og verdiskaping. IKT er i tillegg en viktig forutsetning for fornying og effektivisering av offentlig sektor. Fornyning av offentlig sektor og verdiskaping i framvoksende næringer er derfor to sider av samme sak.

Både fra Lånekassa og fra Skatteetaten ser vi at bruk av teknologi gir muligheter for bedre offentlige tjenester, mer effektiv saksbehandling og bedre samhandling mellom tjenesteutøvere og brukere. Økt bruk av teknologi gir også næringslivet ved at det blir enklere rapporteringsrutiner, og det gir tilgjengelig informasjon på en bedre måte.

I EU sto IKT for 50 pst. av den samlede produktivitetsveksten fra 2000 til 2004. EU lanserte i 2010 IKT-strategien European Digital Agenda som én av pilarene i EUs arbeid for å komme ut av den økonomiske krisen. Gjennom

effektivisering, bedre forretningsprosesser og nye tjenester har også norske bedrifter store muligheter til verdiskaping.

Myndighetene skal også bidra med å ha framtidsrettede reguleringer og ved å være i front i utviklingen av elektronisk forvaltning.

Vi i Norge har lyktes med å få befolkningen til å ta i bruk elektroniske løsninger. ID-porten og MinID har vært en kjempesuksess. 21 statlige organer og 180 kommuner gir tjenester gjennom ID-porten. Bare i juli, august og september registrerte vi 4,7 millioner innlogginger. Men for at vi skal lykkes enda bedre med elektroniske tjenester for befolkningen og kunne legge til rette for elektronisk samhandling i det offentlige, må vi ha på plass en framtidsrettet infrastruktur for elektronisk ID.

eID er en forutsetning for at flere offentlige tjenester som krever høyt sikkerhetsnivå, kan bli klare for elektronisk utrulling. Sammenlignet med saldert budsjett foreslår regjeringen derfor å øke innsatsen neste år med nær 15 mill. kr, til om lag 76 mill. kr. Vi foreslår også en ørmerking av 8 mill. kr av disse midlene til å dekke kostnadene som de store offentlige tjenesteleverandørene vil ha når folk tar i bruk eID-løsninger.

Når budsjettforslaget viser en økning i driftsutgiftene til Difi, skyldes det at en del av utviklingsoppgavene nå er kommet over i ordinær drift. De samlede utgiftene til Difi er på om lag 387 mill. kr. Mulige gevinster ved bruk av eID alene er i milliardklassen. Difi skal være en pådriver for at offentlige etater tilbyr brukerne sine digitale kommunikasjonsløsninger, altså et digitalt førstevalg. I tillegg er Difi vårt viktigste virkemiddel for bedre samordning av de store IKT-satsingene i staten og for bedre elektronisk samhandling i forvaltningen.

Regjeringen er opptatt av å sikre tilgangen til bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til hele landet. Vi må fortsatt legge til rette for kostnadseffektiv utbygging av bredt bredbånd, slik at markedsaktørene selv kan bygge ut bredt bredbånd til så store deler av landet som mulig. I de områdene hvor vi helt klart ser at det ikke vil komme noe markedsbasert tilbud om bredt bredbånd, er det aktuelt å gi offentlige tilskudd til utbyggingen.

Denne strategien har vært vellykket. Norge har et av verdens best utbygde bredbåndnett når det gjelder både dekning og kapasitet. Vi er dessuten verdensledende i å ta i bruk bredbåndet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:17:53]: Kanskje jeg skal skryte litt i dag: Jeg synes det er hyggelig at så mange av statsrådene finner tid til å være i Stortinget i dag. Det har ikke bestendig vært så mange som har deltatt i disse debattene.

Jeg er veldig opptatt av dette med bredbånd. Statsråden sier at vi er verdensledende, men det er jo noen som har langt høyere ambisjoner enn det man har i Norge. Man prater om at man liksom har 99,7 pst. dekning, når veldig mange – kanskje bortimot 10 pst. – har 640 kbps. Det betyr at vi kan se fra Stortinget på Internett, men det betyr ikke at man kan bruke bankforbindelsen sin, eller at man

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1448 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

kan se på andre kanaler på Internett. Så det er ikke akkurat noe å skryte av.

Jeg registrerer at statsråden og regjeringen ikke bevilger mer penger for å få bygd ut denne typen bredbånd. Så jeg har lyst til å utfordre statsråden på følgende: Hvorfor stopper man opp nå, når det fortsatt er slik at 10 pst. har langt, langt under det man i dag vil kalle og definere som bredbånd?

Statsråd Rigmor Aasrud [13:18:51]: Først vil jeg si at det er hyggelig at representanten Hoksrud legger merke til at vi er her – enda han ikke er fra Bømlø!

Regjeringen har satsset penger på å bygge ut bredbånd i de delene av landet der markedet ikke strekker til. Jeg tror det har vært en riktig strategi å la markedet bygge ut der det er nødvendig. Så har regjeringen brukt 850 mill. kr på å skyte til der markedet ikke når fram. Dette vil også være regjeringens videre strategi.

Jeg har registrert at Fremskrittspartiet i budsjettinnstillingen ønsker å bevilge mer penger, og at de har en ambisjon om at vi skal ha et mye bredere bredbånd i 2015 enn det vi har i dag. Da vil jeg minne representanten Hoksrud på at det er gjort et anslag om at man trenger 28 mrd. kr hvis man skal klare å nå en slik målsetting innen 2015. Og da tror jeg ikke det ville være bare pengeene det ville stå på, om vi skulle klare å nå det målet. Jeg har hørt av debatten her at gravemaskinene også trengs på andre områder der Fremskrittspartiet framfører sine argumenter.

Lars Myraune (H) [13:20:10]: Statsråden var inne på at IKT utgjør en viktig del i fornyelsen av offentlig sektor. Det er jeg enig i.

Til slutt var hun inne på utbyggingen av bredbånd. Det er en veldig viktig bit, særlig for distriktene. Sist vi var inne på dette, sa statsråden at hun ville satse på den digitale dividenden, som kommer i bruk i året som kommer.

Mobilt bredbånd bygges sterkt ut i dag. Både Telenor og NetCom bygger i alle fall ut ganske mye. Men de bygger relativt lite basert på fiber ut til stasjonene, dvs. at hvis man ikke får fiber ut til basestasjonene nå, vil det som kalles for både 3G og 4G, bli oppfattet i distriktene som både 2G og lavere enn det. Her ville det riktige være at statsråden hadde engasjert seg mot bedriftene. Så hva har statsråden tenkt å gjøre med det?

Statsråd Rigmor Aasrud [13:21:09]: Jeg oppfattet ikke helt hva Myraune sa til slutt, om vi hadde engasjert oss mot bedriftene. Snarere tvert imot, vi har prøvd å jobbe sammen med bedriftene.

Det har vært tatt opp en rekke forhold hos bedriftene, som har vist til at det er krevende å bygge fiber, bl.a. fordi det har vært problematisk å få til framføringsveier. Samferdselsministeren og mitt departement har jobbet mye for å få på plass et bedre reglement for graving. Det tror jeg er veldig viktig, slik at vi ikke får større kostnader for graving av fiber enn nødvendig.

Så er det fortsatt slik at jeg mener at markedet må ta ansvaret for en god del av den framføringen som skal gjel-

de. Og så må det offentlige kunne skyte til der vi ser at markedet ikke når fram.

Den digitale dividenden skal ut på auksjon. Dette er det Samferdselsdepartementet som har hovedansvaret for. Jeg har tro på at også det kan være med på å bedre tilgangen til mobilt bredbånd i Norge i tiden framover.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:22:18]: Statsråden har ansvar for datakommunikasjonen – ein kommunikasjon som stadig blir viktigare. Eg har i desse WikiLeaks-tider lyst til å fokusere på datasikkerheit. Me veit at fire av ti nordmenn bryr seg lite om datasikkerheit. Noreg blir sett på som den dårlegaste i klassen i Norden når det gjeld datasikkerheit. Regjeringa har sjølv opplevd å bli tappa for store mengder data. Me kan no lese på VG-nett: «Hackere med hevnangrep mot Mastercard.» Påtalemyndigheita i Sverige har opplevd å bli hacka, bl.a. på grunn av WikiLeaks-saka.

På kva måte tek regjeringa grep for å sikre betre kommunikasjon om datasikkerheit med den jamne innbyggjar? På kva måte jobbar ein for at den offentlege kommunikasjonen skal bli sikrare? Og korleis jobbar ein teknisk i samband med dette – er det ein heilskapleg strategi på eit så viktig område?

Statsråd Rigmor Aasrud [13:23:22]: Jeg legger ikke skjul på at forebyggende IT-sikkerhet er en utfordring, for det berører veldig mange samfunnssektorer. Det er teknisk krevende løsninger, som kan være forskjellige i de forskjellige samfunnssektorene. Det har også sammenheng med at vi som er innbyggere i Norge, ofte slurver med våre egne identifikasjonspapirer. Blant annet mistes det over 20 000 pass i Norge hvert år. Det er selvsagt med på å åpne for at en del miljøer kan skaffe seg tilgang til dine personlige opplysninger.

Når det gjelder IT-sikkerhet, har vi etablert et samarbeid med NorSIS på Gjøvik, en organisasjon som skal bidra til at vi får ut mer informasjon. Det finnes også en lang rekke aktører på det private feltet som samarbeider med NorSIS, for å fokusere på IT-sikkerhet. Jeg er helt sikker på at dette er et felt hvor vi kommer til å få enda større utfordringer framover. Vi er nødt til å jobbe enda mer med det for å synliggjøre de utfordringene som samfunnet har på IT-sikkerhetsfeltet.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [13:24:39]: Sett fra et forbrukerperspektiv: Vi bruker nettet mer og mer, og veldig ofte er det slik at flere og flere av arbeidsoppgavene faller på forbrukeren i tilknytning til den finansinstitusjonen eller den offentlige institusjonen som man oppsøker. Veldig ofte er det slik at arbeidsmengden blir skjøvet over på forbrukeren, samtidig som forbrukeren opplever å måtte betale mer for en tjeneste. På den ene siden effektiviserer man, på den andre siden får man andre til å gjøre jobben – som da i tillegg må betale mer for den tjenesten man faktisk utfører. Hvilke tanker har statsråden rundt det?

Statsråd Rigmor Aasrud [13:25:29]: Jeg prøver å tenke igjennom hvilke av de statlige tjenestene som det er

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1449 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

betalingsordninger på, som gjør at man betaler mer hvis man bruker elektroniske løsninger. Jeg klarer ikke akkurat nå å komme på noen. Men innenfor kommunesektoren er det en del betalingsordninger, f.eks. knyttet til behandling av byggesøknader. Der er prinsippet at det skal være til selvkost. Kommunene skal ikke sette et gebyr som er høyere enn kostnadene de har for å behandle saken. Vi har sett i en rekke kommuner som nå begynner å ta i bruk nye elektroniske løsninger, at da går prisen ned, og det blir enklere for brukeren. Ikke minst er behandlingstiden for den enkelte ikke uvesentlig i en sårn sammenheng, og vi ser at servicen øker. Men dersom kunden tar en vesentlig del av jobben, bør det også gjenspeiles i de gebyrene som betales for de enkelte tjenestene.

Presidenten: Replikskiftet er omme.

Lars Myraune (H) [13:26:53]: Effektive transport- og kommunikasjonsløsninger er avgjørende for å skape vekst og utvikling i næringslivet og for å opprettholde livskraftige lokalsamfunn i hele landet.

Regjeringspartiene gir uttrykk for at satsingen på vei og bane er på et historisk høyt nivå for 2011. Ja, det er riktig, og det skulle bare mangle. Hvert år tilflyter det mer oljepenger enn tidligere, som kan brukes innenfor handlingsregelen. Likevel er det ikke på det nivået som er vedtatt i Nasjonal transportplan for perioden. Derfor har Høyre i sitt alternative budsjett foreslått å bruke 1 mrd. kr mer på transport- og kommunikasjonssektoren. Foruten flere penger til sektoren foreslår Høyre også tiltak som fører til at vi får mer igjen for pengene. Vi foreslår prosjektfinansiering, og vi foreslår Offentlig Privat Samarbeid, såkalt OPS.

Under transport- og kommunikasjonskomiteens besøk i USA og Canada i høst hørte vi om en rekke vellykkede OPS-prosjekter. Det var hovedformålet der ved gjennomføring av store veiprojekter.

Under transport- og kommunikasjonskomiteens besøk i Trøndelag i høst fikk vi høre at Portugal har samme praksis. Det interessante var at på den samme konferansen sa en statssekretær i Samferdselsdepartementet at en ville vurdere denne typen finansiering også i Norge. Hvis jeg ikke husker feil, sa også statsråden i en diskusjon vi hadde på vårparten, at det var mulig. Men finansministeren avkrefte det noen dager senere. Det ville være fint om statsråden kunne berøre dette emnet og si noe mer om intensjonene i regjeringskollegiet i dag.

Luftrafikken er en annen viktig del av kommunikasjonssektoren i Norge. Både stamrutenettet og regionalrutenettet er viktig, og regulær trafikk på disse rutene er en forutsetning for næringslivet og bosettingen i distriktene. Driften av kortbaneflyplassene har over flere år vært underskuddsføretak, og det har blitt overført midler fra de store flyplassene. Høyre er enig i denne finansieringsformen, og vi støtter den.

Staten subsidierer også mange av flyrutene på dette nettet gjennom kjøp av flyruter. Likevel er billetttutgiftene blitt ekstremt høye. Det er viktig at staten nå i de videre forhandlingene sørger for at det blir reell konkurranse

på disse rutene. Reell konkurranse er viktig også for de private flyplassene, i særdeleshet for Rygge og Torp.

Nå vil jeg be komiteen om å flytte seg fra Bømlo til Midt-Norge. Komiteen var på reise i Midt-Norge i høst. Da var det full enighet blant representantene for de to fylkene om hva som skulle prioriteres i landsdelen. Trøndelag er på mange måter en flaskehals i Norge når det gjelder både vei og bane. Går noe galt på Langstein nord for Stjørdal, går alt galt. Derfor var det stort trøkk på å få modernisert både vei og bane på strekningen Trondheim–Steinkjer. Elektrifisering av Trønderbanen haster, Meråkerbanen må elektrifiseres nå – det var budskapet. Svenske myndigheter fortviler. Fylkesordføreren i Sør-Trøndelag kalte strekningen «the missing link», og det er virkelig «the missing link». Derfor har Høyre en bønn til regjeringen: Ta signalene på alvor og kom i gang.

Hubroveien er blitt et begrep. Til fv. 714 var det bevilget penger, og like før de satte i gang arbeidet, oppdaget de et hubropar. Da stoppet Miljøverndepartementet all bygging. Ny trasé koster 100 mill. kr mer. Nå er dette overført til fylkeskommunen, og staten synes ikke å ha ansvar lenger. Vi ber statsråden ta en ny vurdering av dette og finne en løsning på det.

Bruken av IKT, både i forvaltningen og blant innbyggerne, har hatt en sterk økning de senere årene. Statsråden var inne på det i sitt innlegg, og vi støtter mange av de tiltakene som ble nevnt i den sammenhengen. Men jeg må igjen poengtere at når ungdom ønsker å flytte tilbake til, eller til, bygda, er det første de spør etter, mobildekning og bredbånd. Og da er det ikke snakk om 640 kbps, som er standarden for 99 pst. dekning i dag, men 10 MB eller mer. Er det ikke det, har de ikke lyst til å flytte tilbake. Det er derfor en viktig bit av det.

Norge har vært en av pionerene når det gjelder bruk av IKT, f.eks. i bompengefinansiering, men når det gjelder offentlig kommunikasjon og billettsystemer, ligger vi godt tilbake. Der er det veldig mye å hente i dag.

Så litt om sjøtransporten. Det har lenge vært politisk enighet i Norge om at vi skal få mer av godstransporten over på sjø og bane. På sjøsiden er det myriader av avgifter som fører til at dette blir fryktelig vanskelig å få til. Det blir simpelthen ikke lønnsomt å frakte miljøvennlig, når staten pålegger så store avgifter. Her er det behov for nynetkning. Det håper vi virkelig at regjeringen legger opp til i årene som kommer.

Når det gjelder bane, trenger vi flere kryssningsspor, og der refererer jeg til Høyres forslag tidligere.

Tone Merete Sønsterud (A) [13:32:27]: Utbyggingen av nødnettets første fase har vært en utfordrende prosess. Et komplekst teknologiprojekt som krever samhandling mellom en rekke aktører, brukergrupper og leverandører, har ført til at første del av prosjektet har tatt mye lengre tid enn først antatt. Men i mars i år trykket man på startknappen for Nødnett i Oslo politidistrikt. Etter en krevende byggeprosess var man i gang med normal drift av et av de mest moderne og høyteknologiske nødsbandene i verden.

I dag gir nettet befolkningen i Østfold, Akershus, Oslo og Søndre Buskerud økt samfunnsikkerhet og bedre tje-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1450 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

nester. Politiets om lag 5 000 brukere gir gode tilbakemeldinger på bruken av Nødnett. Det samme gjør brannvesenet, og helsevesenet har tatt i bruk sin første enhet i Østfold.

Stortinget har tatt et forbehold om en videre landsdekkende utbygging. Det kan først skje etter at første byggetrinn er gjennomført, kvalitetssikret og evaluert. Det kan være en utfordring med en evalueringspause for direktoratet. Derfor vil jeg understreke viktigheten av at evalueringen som nå er i gang, ikke tar for lang tid, og at regjeringen så tidlig som mulig i 2011 kommer tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av spørsmålet om landsdekkende utbygging.

Når det gjelder forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, der de ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver redningsarbeid, skal gis anledning til å benytte det nye nødnettet, legges det nå opp til at noen mindre brukergrupper som arbeidsmessig har tett kontakt med nødetatene, som f.eks. Norsk Folkehjelp og Røde Kors, vil få anledning til å knytte seg til. Når det gjelder andre potensielle brukergrupper, må man komme tilbake til det etter at en eventuell beslutning om en videreføring i resten av landet er tatt.

Men en skal være klar over at en storstilt utprøving og bruk blant de frivillige organisasjonene vil kreve mye oppfølging av Direktoratet for nødkommunikasjon. Organisasjoner det her er snakk om, har ingen ansatte med profesjonell kompetanse på TETRA-teknologien. Men vi er enige i at det så langt som mulig må legges til rette for at frivillige organisasjoner som driver redningsarbeid, også kan bruke det nye nettet.

Til forslaget fra Fremskrittspartiet som bl.a. omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunene, er det bare å si at dette er en del av den evalueringen som nå foregår.

Så til noe helt annet: rv. 2. Denne veien har vært og er høyt på prioriteringslisten for innlandet. Anleggsstart er omtalt i inneværende års budsjett, og det var en forventning om at man skulle ha spaden i jorden i år. KS2-rapporten var ferdig i april 2010. Glåmdalsregionen ligger strategisk til i øst-vest-aksen Oslo–Stockholm. Aksen er også en del av det europeiske plansystemet i Trans-European Network for Transport. Rv. 2 ender i Norges nest mest trafikkerte grenseovergang. En ny rv. 2 vil være helt sentral i utviklingen av det grenseoverskridende samarbeidet om næringsutvikling og kultur mellom hovedstadsregionen og den nærmeste regionen på svensk side. Det er også verdt å merke seg at Värmland med sine 273 000 innbyggere har Gardermoen som nærmeste hovedflyplass.

Fra 1. januar vil kommunene i denne regionen være med i samarbeidsalliansen Osloregionen der det forventes en vekst på 100 000 arbeidsplasser og 150 000 innbyggere de kommende 15 årene. Glåmdalsregionen har ledig kapasitet for boligbygging, tilfredsstillende offentlig service og et godt kulturtilbud. Kommunene i Glåmdalen vil kunne være attraktive bokommuner for folk som har sitt daglige virke i hovedstadsregionen. Dette forutsetter imidlertid en god kommunikasjon. En ny rv. 2 er helt sentral for at vi

skal kunne gripe disse mulighetene. I denne forbindelsen nevner jeg også Kongsvingerbanen.

Det bekymrer meg at prosessen fram til beslutning om videre utbygging av rv. 2 har dratt ut i tid, og jeg mener mildt sagt at det er uheldig at det tok så lang tid å påvise behovet for ny politisk behandling av takst- og rabattsystemet. Jeg vil understreke betydningen av at det raskt fremmes en proposisjon for Stortinget i denne saken, slik at vi kan være sikre på at anleggsstart skjer tidligst mulig i 2011.

Helt til slutt har jeg en merknad til representanten Schou, som argumenterte med og viste til den store troen på at AS-ifisering, bedriftsøkonomisk tenking og at markedet styrer best, er moderne tenking. Det er nesten utrolig. Det er gammeldags tenking. Det er den samfunnsmodellen vi har i Norge i dag, som er den moderne, og Høyre kommer ikke unna at vi er et av de mest moderne og veldrevne landene i verden.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [13:37:53]: Det er underlig å lytte til regjeringens solskinnshistorier. Skulle man tro på det de sier, går det meste på skinner – samtidig som togene faktisk står. Samtidig er regjeringspartiene av den oppfatning at Fremskrittspartiet har en uansvarlig økonomisk politikk. Da blir spørsmålet: Hva er per definisjon uansvarlighet?

Etter Fremskrittspartiets oppfatning er det uansvarlig at det går så til de grader smått og sent med å ta inn det forfallet vi har innenfor samferdselssektoren. Og forfallet vil fortsette. Bare på våre veier har vi et etterslep på nærmere 50 mrd. kr. Etter mitt syn er det langt mer uansvarlig ikke å forholde seg til de utfordringer vi har når det gjelder etterslep, vedlikehold og investeringer for fremtiden. Med dagens foreslåtte progresjon fra regjeringen vil det ta 50–70 år før vi har tatt inn det vi i dag ligger bak en ansvarlig standard.

Ansvarlige politikere kan ikke akseptere dette. I en rapport om standard og fremkommelighet på våre veier havner Norge på 79. plass – bak Botswana, Kenya og Rwanda – mens Danmark havner på 9. plass og Sverige på 18. plass. I Europa havner Norge på jumboplass, etter Albania, ifølge en annen undersøkelse fra konsulentselskapet Rambøll. Så hvem fører en ansvarlig politikk – de som sitter og ser på at vårt eget land forfaller, eller Fremskrittspartiet, som faktisk har løsninger på våre utfordringer?

Det er et tankekors at trafikkulykker koster Norge nærmere 30 mrd. kr i året, mens vi bygger veier for langt mindre. Samtidig som midtdele og moderne motorveier vil redusere antall trafikkulykker, skadde og drepte, er det ingen storstilt satsing på området. Hvem prater om uansvarlighet?

Fly og flyruter i Norge er viktig for mobiliteten i befolkningen, og flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet vi har. Flytrafikken er brukerfinansiert, og vi har i dag fire flyplasser som kryssfinansierer alle de andre. Avinor står overfor store investeringsbehov knyttet til sikkerhetskrav og kapasitetsutvidelser. Ny terminal T2 på Gardermoen, utbygging av Flesland, Værnes og Tromsø samt fjerning av en fjelltopp ved Kirkenes lufthavn krever store investeringer, og da blir det helt feil at denne re-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1451 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

gjeringen ønsker å ta hele 315 mill. kr i utbytte fra Avinor. Disse midlene ville ha gjort langt bedre nytte ved at Avinor kunne ha investert mer i sine egne utbyggingsplaner. Det er bekymringsfullt at en bransje som til de grader er brukerfinansiert, blir behandlet som en melkeku og ikke som en lufthavnutbygger. Det kan nærmest virke som om regjeringen har som målsetting å ta livet av de lufthavnene vi har, gjennom sin klima- og avgiftspolitik. Distriktene kan vente seg ca. 10 pst. høyere billettpriser og dårligere regularitet, hevder Widerøe – dette som en konsekvens av en feilslått skatte- og avgiftspolitik overfor luftfarten.

Regjeringen foreslår i tillegg at Hålogalandsbrua skal delfinansieres av Avinor, noe som vil gå på bekostning av de andre lufthavnene. Dette er med på å undergrave hele likebehandlingsprinsippet mellom transportsektorene. En flypassasjer i Vadsø eller i Stavanger skal nå også være med på å betale avgifter for utbyggingen av Hålogalandsbrua. Brua er vi positive til, men ikke finansieringen av den. For det er ikke bare Avinor som skal delfinansiere – i tillegg kommer det bompengene. Det finnes knapt noen grenser for denne regjeringen for kreative forslag på å skatte sin egen befolkning i hjel.

Når man snakker om ansvarlighet og uansvarlighet, er det slik at AS Norge, fra revidert budsjett og fram til i dag, har gått med 40 mrd. kr mer i overskudd enn forventet. Det ville ikke være uansvarlig å bruke noe av dette på samferdselsprosjekter.

Freddy de Ruiten (A) [13:42:59]: Aller først litt lokalt og regionalt fra Aust-Agder: Jeg er veldig glad for at utbyggingen av midtdeler på E18 ved Grimstad blir forsert. Jeg er også fornøyd med det lokale og regionale engasjementet for å finne gode løsninger som gjør at planleggingen av E18 Tvedestrand–Arendal ikke stopper opp. Utbyggingen av rv. 9 er også godt i gang.

Ellers er det viktig å holde ambisjonsnivået høyt når det gjelder Sørvestbanen. En bør absolutt tenke to tanker samtidig, både sammenkoblingsalternativet og hurtigtog med kysttrasé. Jeg er også tilfreds med at Sørlandet har fått bedre oljevernberedskap, med slepebåt, nye seilingsleder og en fortsatt nærværende kystvakt.

Ikke så verst, var komitéleder Hareides umiddelbare kommentar da samferdselsbudsjettet ble lagt fram tidligere i høst – dette i grell kontrast til Høyre og Fremskrittspartiet, som har latt det gå sport i å svartmale regjeringens politikk på alle felter, inklusiv transport- og kommunikasjonsområdet.

- For 2011 er det foreslått 29,4 mrd. kr til satsing på vei og jernbane – en vekst på 2,8 mrd. kr fra i fjor. Ikke så verst!
- Bevilgningene til vei har økt med 44 pst. fra 2005. Ikke så verst!
- Bevilgningene til jernbane har økt med 67 pst. fra 2005. Ikke så verst!
- Bevilgningene til vedlikehold av riksveinettet økes med 60 pst. fra i fjor. Ikke så verst!
- Bevilgningene til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byene økes med 30 pst. fra i fjor. Ikke så verst!

Jeg håper komitélederen ikke opplever dette som harselas fra min side. Det er det nemlig ikke ment som. Mitt poeng er faktisk å gi komitélederen og Kristelig Folkeparti honnør for at de forholder seg til de objektive fakta som viser at det rød-grønne samferdselsbudsjettet er et uttrykk for en historisk god satsing på infrastruktur, for neste år, og ikke minst det store løftet som er blitt tatt siden 2005 – i motsetning til Høyre og Fremskrittspartiet som svartmaler det meste som måtte komme av velferds- og infrastrukturensatsing fra den rød-grønne regjeringen.

Vi tar ansvaret for de fem siste årene når det gjelder satsingen på samferdsel og andre velferdsområder. Spørsmålet blir om opposisjonen, og da særlig Høyre, tar ansvaret for Bondevik-regjeringens manglende satsing på infrastruktur og velferd. Fremskrittspartiet har vel heller ikke så mye å skryte av som støtteparti til Bondevik-regjeringen.

Så vår konklusjon når det gjelder samferdselsbudsjettet og andre satsinger i budsjettet for neste år, blir derfor: Slett ikke så verst!

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

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

Tove-Lise Torve (A) [13:46:50]: Vi har et langstrakt og flott land med bosetting i hele landet. Det er veldig bra. Arbeiderpartiet har alltid vært opptatt av å ta hele landet i bruk. Med så spredt bosetting er vi selvsagt avhengige av å ha gode veiforbindelser.

Jeg er derfor glad for opptrappingen som regjeringen nå er i gang med gjennom Nasjonal transportplan, og jeg vil spesielt trekke fram satsingen på rassikring og veivedlikehold.

Statsbudsjettet for 2011 ble veldig godt mottatt der jeg kommer fra. Regionveisjefen vår ble så begeistret over statsbudsjettet at hun faktisk utropte Møre og Romsdal som budsjettvinnere. Det er bra!

Den rekordhøye bevilgningen til rassikring sikrer nå oppstart av flere prosjekter som vil sikre skolebarn og arbeidsfolk en tryggere vei i hverdagen. De som bor – uanskyld uttrykket – på flatlandet, tenker kanskje ikke så mye over det, men det er en stor belastning å sende ungene sine langs en rasfarlig vei, som både er utsatt for steinsprang, snøras og jordras. Går det bra i dag? Eller er det i dag steinspranget vil treffe skolebussen? Det er en stor psykisk belastning både for ungene og for foreldrene.

Gjennom rekordstore bevilgninger til rassikring fjerner regjeringen denne bekymringen for mange, og det er en stor lettelse. Bare spør unger og foreldre som hver dag kjører gjennom rasfarlige Oppdølsstranda på Nordmøre. Her begynner tunnelarbeidet i 2011 takket være regjeringen.

I sommer ferierte familien min i Norge, og vi kjørte mye bil. På bilturene reflekterte jeg litt over oss bilister og konkluderte med at vi er et merkelig folkeferd. Vi klager selvsagt dersom veiene har dårlig standard – det skulle bare mangle. Men jammen klager vi når myndighetene gjør noe med det også. På de strekningene vi kjørte, var det mye veiarbeid. Ja, det var faktisk så mye veiarbeid at jeg

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1452 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

opplevde å bli litt irritert. Jeg ble lei av å vente på ledebil på strekninger som ble asfaltert, jeg ble småirritert over alle omkjøringene og utålmodig av ventingen på grønt lys i områder med stor aktivitet.

Da jeg ble oppmerksom på mine reaksjoner, ble jeg egentlig litt flau. Selvsagt vil den store aktiviteten som regjeringen har lagt opp til, medføre noen ulemper for oss bilister mens arbeidet pågår. Men istedenfor å klage, burde jeg og alle andre bilister heller glede oss over den store aktiviteten. Den kommer oss alle til gode, og i 2011 vil det skje enda mer langs veiene. Da økes budsjettet for veivedlikehold med hele 60 pst. Og det er det slett ingen grunn til å irritere seg over.

Siri A. Meling (H) [13:50:08]: Effektive kommunikasjonsløsninger er god næringspolitikk, og det er god distriktspolitikk, men det er også god politikk for å ivareta den enkeltes sikkerhet. Bedre veier er avgjørende for å nå en nullvisjon i forhold til drepte og alvorlig skadde i trafikken. Av den milliarder som Høyre i sitt alternative statsbudsjett legger inn som en økning i samferdselsbudsjettet, er hele 600 mill. ekstra kroner avsatt til midtrekkverk og andre trafiksikkerhetstiltak utover det regjeringen legger opp til i sitt forslag. Disse midtrekkverkene og andre tiltak for økt trafiksikkerhet er tenkt brukt på de strekninger der dette antas å ha den største effekten.

Ved forrige budsjettdebatt, for om lag et år siden, hadde jeg et innlegg om trafiksikring i form av lyssetting på E39, på strekningen mellom fylkesgrensen til Vest-Agder og frem til Ålgård i Rogaland – den eneste strekningen på veien mellom Oslo og Stavanger som ikke var lyssatt. Jeg hadde den gangen et håp om at jeg i dag kunne rette en takk til regjeringen og statsråd Kleppa for å ha tatt denne viktige utfordringen som hadde gjort at hele strekningen mellom Oslo og Stavanger nå hadde lys. Dessverre kan jeg ikke rette en slik takk i dag. Med unntak av noen få kilometer, fra Ålgård til et næringsområde, Skurve, som ligger litt utenfor, er situasjonen dessverre den samme som i fjor.

Jeg vil derfor på ny minne statsråd Kleppa om at Vegvesenet har hatt en prosjektgruppe for å vurdere ulike trafiksikkerhetstiltak, og den har konkludert med at det prosjektet som samfunnet vil få mest trafiksikkerhet igjen for per investert krone i Rogaland, vil være lyssetting av strekningen på E39 fra grensen til Vest-Agder til Ålgård. Kostnadene ved å lyssette denne strekningen er beregnet til om lag 58 mill. kr.

For 58 mill. kr kan vi altså få lys langs hele strekningen mellom Oslo og Stavanger, ved å sette opp lys langs den ca. 80 km lange traséen som fremdeles ikke har lys. Jeg vil derfor gjenta min oppfordring. Jeg beklager at statsråd Kleppa ikke sitter i salen akkurat nå, men jeg håper at hun leser referatene, og at hun tar oppfordringen og utfordringen i forhold til å lyssette disse siste 80 km på strekningen mellom Oslo og Stavanger, som fremdeles ikke er lyssatt.

Trafikkulykker koster samfunnet mye, men kostnadene er aller høyest for dem som selv utsettes for ulykker, og deres pårørende – og selvfølgelig også den påkjenningen dette har for ambulanspersonell og andre hjelpemannskaper.

Åge Starheim (FrP) [13:53:16]: I regjeringsmanifestet for Stoltenberg II-regjeringa for perioden 2005–2009 står det følgjande:

«Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet.

Derfor er sjøtransport og havner en viktig del av transportpolitikken. Det må legges til rette for sikker trafikk langs kysten, med betre merking og vedlikehold av leia, moderne navigasjonssystem og sjøkart. For å få mer gods over på båt, må havnene opprustes slik at også overgangen til og fra båt bedres. Oljevernberedskapen må styrkes, og vi må gjøre mer for å unngå at uhell oppstår og får katastrofale følger.»

Noreg har ei langstrakt kystlinje der forholda i utgangspunktet ligg svært godt til rette for sjøvegs transport, både gods- og persontransport.

Likevel er det nokre kyststrekningar som har større utfordringar når det gjeld sikker transport, enn andre. Spesielt vil eg nemne Stadhavet. Det er ikkje få forlis som har skjedd på dette havstykket, med dessverre store tap av menneskeliv. Ifølgje forsikringsselskapa er det på dette havstykket ein også har mest transportskadar på gods.

Det er også heilt umogleg å skape truverde og sikkerheit med hurtigbåtsamband forbi Stad – dette på grunn av at værforholda skiftar så fort og så veldig. Persontransport forbi Stad med hurtigbåt vil vere så risikofylt at det ikkje vil vere mogleg å skape truverde i eit slikt samband dersom ein må gå på utsida av Stadhalvøya. Derfor er det utruleg av regjeringa ikkje syter for større framdrift med Stad skipstunnel, som ville totalt eliminere faren – for både gods- og persontrafikk forbi Stad.

Etter mitt syn har den noverande regjeringa trenert dette prosjektet sidan dei overtok makta i 2005, med stadig nye utgreiingar. Eg torer derfor framsetje den påstanden at regjeringa ikkje ønskjer å bruke nødvendige statlege midlar på dette prosjektet.

Det er rett at det i dag skjer stor verdiskaping langs Vestlandskysten. Eit prosjekt som ville medverke til både auka verdiskaping og auka busetnad langs Vestlandskysten, er 45-minuttregionen. Dette er opprusting av vegstrekninga frå Måløy til Florø. Dette er etter mitt syn det viktigaste vegprosjektet i Sogn og Fjordane, og bør kome så fort som mogleg. Det vert no arbeid med finansieringa av denne vegstrekninga, som også vil ha bruk for statleg medfinansiering. Eg vonar regjeringa vil vere positive til dette prosjektet når dei får det til handsaming.

Svein Gjelseth (A) [13:56:24]: Stad skipstunnel er omtalt i fleire stortingsproposisjonar dei siste åra. Eg er glad for at dette no er med i Nasjonal transportplan 2010–2019. I denne planen seier vi at vi vil ha byggjearbeid på dette viktige stamleiprojektet i siste halvdel av planperioden, altså ein gong etter 2013.

For alle prosjekt over 500 000 kr skal det som kjent gjennomførast ekstern kvalitetssikring, såkalla KS1. Arbeidet med dette er noko forseinka, men eg er glad for at det vert lagt opp til å ferdigstille kvalitetssikringa våren 2011. Arbeidet med denne viktige skipstunnelen er elles i rute i forhold til tidsplanen som er estimert i Nasjonal transportplan.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1453 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Kystbefolkninga, næringslivet og reiselivsbedriftene på kysten har store forventningar til dette prosjektet. Haus-ten 2007 var konseptvalsutgreiinga frå Kystverket på plass. Denne utgreiinga konkluderte med positiv samfunnsøkonomisk nytte. At kvalitetssikringa, KS1, av dette arbeidet enno ikkje er på plass, skapar ein del frustrasjon både for dei som ferdast på kysten, og for kystbefolkninga elles.

Tunnelen vil fjerne kryssing av eit av dei farlegaste havområda vi har langs kysten vår. Auka sikkerheit, at det blir meir føreseieleg og redusert ventetid er viktig både for brønnbåtane, containerskipa, frakteskipa, fiskebåtane, turistskipa, Hurtigruta og fritidsbåtane. Stad skipstunnel vil lime saman denne delen av kysten, og ein vil få ein mykje sterkare og meir rasjonell bu- og arbeidsmarknadsregion i denne delen av landet.

Med tunnelen vil reiselivsmønsteret endre seg betydeleg på Nordvestlandet – tenk berre på kva ei hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund vil bety.

Potensialet som med denne tunnelen ligg i t.d. turistretta næringsverksemd, er stort. Den første skipstunnelen i verda vil i seg sjølv trekkje turistar både frå inn- og utland. LO-leiaren, Roar Flåthen, sa for ei tid tilbake:

«Samferdsel berører oss alle, og Stad Skipstunnel berører oss alle mye mer enn vi skulle tro (...). Tunnelen vil bety et stort løft for både samferdsel og klima, for hele landet. Med Stad Skipstunnel får vi gjennomført noen av våre viktigste klimamål, om å få mer av godstransporten over fra land til sjø.»

Eg er glad for at vi no held eit sterkt fokus på denne saka. Eg – og mange med meg – ventar at tidsplanen som er sett, vert halden. Dette er ei nasjonal sak som vil vere avgjerande for folk og næringsliv langs heile kysten.

Gunnar Gundersen (H) [13:59:31]: Da jeg hørte på innledningen til debatten her i dag, lurte jeg nesten på om jeg kunne trykke på «repeat»-knappen når det gjaldt mange av debattantene i salen. Bjørnflaten var inne på at det gjaldt å ikke gi skattelettelse, for da gikk det ut over velferden. Men jeg vil jo kanskje gjøre oppmerksom på at det er mer snakk om skattelettelse opp mot økt byråkrati, og økt sløsing i offentlige prosjekter i form av kostnadsøkninger fordi man ikke bruker konkurranse som et virkemiddel. Når representanten Gorm Kjernli ramser opp sine prosentvise økninger på diverse prosjekter, kan det kanskje være godt å minne om at den regjeringen vi nå har, har opplevd en handlefrihet som knapt noen annen regjering har opplevd, og at hans prosentsatser ikke er veldig imponerende i forhold til økningene i statens handlefrihet i form av økte inntekter.

Men jeg hadde lyst til å si lite grann om et par ting også i samferdselsdebatten. Norge er et annerledesland. Vi er utenfor det europeiske samarbeidet, og vi er en utpost i Europa. Det gjelder kanskje å tenke litt på hvordan vi skal sikre oss en tilknytning til den framtidige samferdselsstrukturen i Europa. For å si det direkte: Jeg kan ikke se hvorfor Sverige skal være særlig opptatt av å utvikle en infrastruktur som tilfredsstiller norske behov vest for Karlstad og nord for Uddevalla. Derfor er det urovekkende at

Høyre står alene om å ville intensivere samarbeidet rundt det nordiske triangel og satse på sterkere tilknytning til det transeuropeiske transportnettet.

Her må mine benkekollegaer fra Hedmark ha sovet i timen, for dette er en ganske ufarlig merknad, og det er bemerkelsesverdig at ingen har sluttet seg til. Så jeg kan jo rette spørsmålet til statsråden: Er det nordiske triangel en sentral satsing, og hvorfor nevnes den da ikke i regjeringens papirer?

Så til rv. 2. Jeg forutsetter at regjeringens narrespill rundt rv. 2 nå går mot slutten. Vi var lovet en proposisjon, og vi har vært lovet veien i mange år. Men vi var lovet at oppstart skulle komme i 2010. Proposisjonen har ennå ikke kommet til Stortinget, og jeg forutsetter at den kommer rett over nyttår, og at man også inkluderer planleggingsmidler for perioden framover. Trafikkøkningen på rv. 2 er formidabel, og med regjeringens avgiftspolitik er det vel enda større deler av Romerike som skal til Sverige for å handle. Magnor konkurrerer med Svinesund når det gjelder vekst i grensetrafikken, og rv. 2 er en vei som ikke har en standard som klarer å tåle den trafikken. For Sør-Hedmark er den et helt sentralt prosjekt.

Irene Johansen (A) [14:02:45]: I juni 2009 vedtok Stortinget Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019. Vi vedtok da å bruke 100 mrd. kr mer enn i forrige periode på å bygge ut veier, jernbaner, havner og farleder her i landet. Samtidig ble det presisert at regjeringen vil fase satsingen på samferdsel så raskt som mulig inn i økonomien, men innenfor de begrensninger et forsvarlig økonomisk opplegg setter. Bevilgningene i 2010 fulgte opp dette og innebar en betydelig innfasing, og i neste års budsjett trappes dette ytterligere opp. Regjeringen følger dermed opp det vedtaket som ble gjort i NTP.

Jeg har til det kjedsommelige hørt på Høyres mantra om at de fremmer moderne og nye løsninger for utbygging av samferdselsprosjekter. Men hva er det egentlig de foreslår? Jo, å satse på OPS og opprette et Mesta også for Jernbaneverket – dette er jo ikke nye og moderne løsninger. Det er gamle løsninger, som er prøvd ut før, og som mange nå går bort fra. Å konkurransutsette kjernekompetanse på utbygging og vedlikehold av jernbane og vei er risikosport. Det trodde jeg alle hadde lært etter Bondevik-regjeringens øvelser på dette området, som vi fortsatt ser negative virkninger av. En målsetting vi deler, er å få bygd ut større samferdselsprosjekter sammenhengende, med forutsigbar finansiering.

OPS er prøvd ut på tre veiutbyggingsprosjekter, og regjeringen har engasjert TØI og Dovre International AS til å evaluere disse. Erfaringene så langt viser at OPS-modellen har gitt raskere prosjektgjennomføring, og at kombinasjonen utbygging og drift har vært positiv. Men det er ikke mulig å dokumentere verken høyere eller lavere kostnader enn ved tradisjonell gjennomføring eller en optimalisering av livssyklus-kostnadene. Tvert imot peker evalueringen på at OPS-selskapets tilnærmede monopol på å gjennomføre endringer i veianlegget er en stor utfordring og kan medføre økte livssyklus-kostnader.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1454 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

OPS binder i tillegg opp store midler i de årlige budsjettene og minsker handlingsrommet. Det har flere regjeringer erfart i kjølvannet av finanskrisen. Regjeringen Stoltenberg har for det første prioritert å bruke mer midler enn noensinne på samferdsel. Tre store investeringsprosjekter – E6 vest for Alta, E16 og jernbaneprojektet Oslo–Ski, som er en del av Østfoldbanen, er ført opp på egne poster i statsbudsjettet, noe som skal gi sammenhengende og forutsigbar utbygging av disse store utbyggingsprosjektene. I tillegg er det igangsatt arbeid med bl.a. nye kontraktsstrategier og utredning av nye jernbaneløsninger som høyhastighetsbane. Dette er moderne samferdselspolitikk.

Til slutt vil jeg peke på at vi gjennom denne regjeringen har fått til en forutsigbar, høy og svært nødvendig prioritering av jernbanen. Samtidig har vi på Østlandet opplevd store forsinkelser og problemer de siste vintrene, og denne vinteren er ikke noe unntak.

Togpendlerne er et tålmodig folkeferd, men de begynner å bli lei, også på Østfoldbanen. Det er derfor viktig at de vedtatte investerings- og vedlikeholdsprosjektene i intercitytriangelet blir gjennomført, og at det er det Jernbaneverket prioriterer å bruke ressursene på.

Tor Sigbjørn Utsogn (FrP) [14:06:04]: I Kristiansand-regionen skal det brukes 1 mrd. kr av lokalt innsamlede bompenger til å bygge sykkelstier og til å satse på folkehelsearbeidet. I tillegg er det planer om å finansiere bussdrift med bompenger.

Sykkelstier, bussdrift og folkehelse er alle positive og gode tiltak. Men det som ikke er greit, er at pengene skal hentes fra andre, planlagte veiprojekt, med de bompengene som samles inn i dag, eller som planlegges innsamlet i framtiden. Nye veier som blir utsatt, kan være resultatet. Vi får utsettelser på oppgradering av veier. Midtrekkverk kan bli utsatt, og trafikksikkerhetstiltak generelt kan bli utsatt. Økt antall drepte og skadde i trafikken kan dermed bli et resultat av det.

Det nytter ikke lenger å skjule seg bak at dette er lokalt ønskede tiltak. Det er ønsket politikk fra ministeren og regjeringen, og kommunene over hele landet vet det. De vet bare så altfor godt at det er denne regjeringens filosofi å nedprioritere vei og trafikksikkerhet og opprioritere avgiftslegging av dem som må bruke bil, koste hva det koste vil.

Kommunene ser det veldig ofte som sin eneste utvei å pålegge dem som må bruke bil, maksimalt av skatter og avgifter for i det hele tatt å oppnå en viss grad av trafikksikkerhet lokalt. Problemet er at bompengepotten i Kristiansand og andre steder er en bestemt sum som er tilgjengelig, og problemet er videre at samferdselsministeren leker med monopolpengene når hun over lang tid gradvis åpner for utvanning av bompenger til alle mulige gode prosjekter. Det er simpelthen ikke nok bompenger. Hvis man først har akseptert å samle inn bompenger, er det ikke nok tilgjengelig hvis man skal satse på en så sterk veiutbygging som samferdselsministeren hevder, og samtidig utvanne bompengepotten på den måten som regjeringen over lang tid nå har lagt opp til. Da må samferdselsministeren bruke de samme pengene flere ganger eller komme med friske midler for å holde det hun lover.

Kristiansand-regionen trenger akutt alle de penger vi kan få til utbygging av E39, Gartnerløkka i Kristiansand til Søgne grense i første omgang, pluss mye mer. Vi kan ikke vente på årelange utredninger, og vi kan ikke tillate regjeringens politikk om stadig å utvanne de bompengene som mot vår vilje har blitt vedtatt innsamlet, på tross av vår politikk. Man må slutte å se på bompenger som en ren fiskal skatt på lik linje med skatt på vanlig arbeidsinntekt.

Borghild Tenden (V) [14:09:20]: Jeg skisserte tidligere i dag Venstres ambisiøse jernbane- og kollektivsatsing. Jeg ønsker imidlertid å utfordre samferdselsministeren på en lokal sak som jeg er blitt gjort kjent med.

Lokale Venstre-folk har fra tidlig i planleggingsprosessen pekt på at en jernbanetrasé langs Mjøsa og Vormå vil innebære store naturinngrep. I tillegg vil den få en kurvatur som vil begrense togets konkurransevne. Jernbaneverkets plan for denne traseen med fartsbegrensende kurver på 130 km/t og 200 km/t, svarer således ikke til Stortingets pålegg om at nye dobbeltspor skal utformes for minst 250 km/t. Planlagt standard vanskeliggjør lønnsom drift og et togtilbud som er konkurransedyktig med bil og fly.

Dagens jernbanetrasé Eidsvoll–Hamar har ligget der i 130 år. Når vi nå skal bygge nytt, er det ikke bare for de neste 10–15 årene. Vi må evne å tenke 50–100 år fram. Skal vi nå nødvendige mål om klimagassutslipp, kreves mange tiltak. Samferdselssektoren står for store miljøutslipp og har følgelig et spesielt ansvar. Et opplagt tiltak er å bygge en konkurransedyktig jernbane dimensjonert for gjennomgående høy fart. På en slik bane kan vi kjøre både regiontog og lyntog til erstatning for mye av dagens forurensende og energikrevende luft- og veitrafikk.

Kan samferdselsministeren garantere at denne strekningen følger de vedtakene som Stortinget har fattet med hensyn til utforming av dobbeltspor, for hastighet på minimum 250 km/t? Ser samferdselsministeren utfordringen ved at den planlagte traseen ligger i strandsonen?

Sverre Myrli (A) [14:11:14]: Den 1. desember var det 14 år siden omorganiseringen av NSB, og vi fikk opprettelsen av Jernbaneverket. Jeg tror nok fortsatt det var riktig å gjøre de organisatoriske grepene som da ble gjort, og for så vidt hadde vi vel egentlig ikke noe valg ut fra EØS-regelverket om skillet mellom infrastruktur og operatører på jernbanen.

Mye positivt har skjedd med jernbanen i de 14 åra som har gått, bl.a. går det flere tog, jernbanetilbudet er vesentlig forbedret, men jeg vil også benytte anledningen til et litt kritisk blikk på hvordan vi har organisert oss innenfor jernbanesektoren. Mange la merke til det spillet som i lang tid pågikk mellom NSB og Jernbaneverket om utbyggingen av Lysaker stasjon.

Jeg har fulgt og prøvd å engasjere meg tidligere i en sak som gjaldt en bestemt holdeplass på Kongsvingerbanen. Det spillet som der foregikk mellom Jernbaneverket, NSB og Statens jernbanetilsyn, er egentlig helt utrolig – hva som gikk med av penger og årsverk i en slik fillesak for det ble fattet en konklusjon.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1455 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

For ikke å snakke om hvor vanskelig det er å få gjort noe med innfartsparkeringsplasser rundt kollektivknutepunktene i Oslo-området. NSB har ansvar for noen av bygningene, Jernbaneverket har ansvar for andre ting, og som om det ikke er nok, har NSB organisert eiendomsvirksomheten sin i noe som heter Rom Eiendom, og det er komplett umulig å få noen til å vise lederskap og føre veg og sette skapet på plass. Slik kan vi ikke ha det. Vi er nødt til å organisere jernbaneverksamheten på en annen måte enn det vi gjør i dag.

Når jeg hører opposisjonen si at de vil ha et eget vegtilsyn, sier jeg egentlig: Vær så snill! Noen vil ha Navombud og noen vil ha mobbeombud, og jeg vet ikke hva. Vi trenger ikke flere direktorater, tilsyn og ombud. Vi administrerer oss i hjel i dette landet. Vi trenger mer penger til produksjon, og hvis jeg har en liten bekymring, er det når jeg ser stillingsannonsene i Aftenposten. De store bevilgningene som nå Jernbaneverket får, må ikke gå til enda flere direktørstillinger i administrasjonen. De må gå til å bygge jernbane.

Helt til slutt: La heller ikke organisatoriske problemer mellom NSB og Jernbaneverket hindre det som tidligere ble kalt Ruteplan 2012. Jeg skjønner at det blir forsinkelser, men det må legges på bordet en forpliktende plan for når vi kan få økning i jernbanetilbudet i Oslo-området. Og alle organisatoriske hindre må ryddes av veien!

Ingjerd Schou (H) [14:14:33]: Jeg måtte kikke opp to ganger for å se hvilket parti Myrli tilhører, og kan med glede konstatere at vi var på linje i flere forhold.

Så til regjeringen og posisjonen som sier at de skal holde løftene. Hvis man har tenkt å fortsette som nå, blir jo ikke løftene holdt.

I 1975 gikk toget fra Askim til Oslo fem minutter raskere enn det gjør i 2010, og det har ikke blitt flere stasjoner. Hvis man kommer på et uheldig tidspunkt og skal kjøre fem mil fra Spydeberg til hovedstaden, bruker man på de fem milene mer enn to timer i rushet. Jeg prøvde det på en studietur da jeg ikke fikk toget. Det er vel sånn at det er lurt å la bilen stå, men da må altså toget gå.

Jeg har også lyst til å avlegge en visitt til representanten Bjørnflaten, som ikke svarte på representanten Hallerakers replikk om hvorfor ikke regjeringspartiene vil være med på kriterier for hva som er god vei. Det er ikke veldig lenge siden vi hadde en dødsulykke i Finnmark, hvor konklusjonen var at veistandarden var medvirkende årsak til ulykken. Det er den praktiske konsekvensen av at vi ikke klarer å få til kriterier for hva som er god vei – også som grunnlag for det å ha et veitilsyn.

Så til representanten Gorm Kjernli, som mente at man måtte spørre folk i Østfold for å få fram lykken her i landet, og folkefest var betegnelsen da vi fikk åtte kilometer ny vei og bro i Indre Østfold. Jeg skal være den første til å si at det er helt utmerket. Men åtte kilometer er ikke veldig mye å rope hurra for når vi vet at anleggsmaskinene måtte pakke sammen etter at veistreknningen var åpnet, både gravmaskiner, dumpere og det som var, og må reetableres til neste strekning, når vi har rundet sommeren i 2011. Det må være vanskelig å finne egne

argumenter når man må gå åtte år tilbake, til 2002, for å finne begrunnelse for sine egne standpunkter til satsing både på vei og jernbane. Jeg kan anbefale representanten Kjernli å gå ytterligere åtte år tilbake når det gjelder Stoltenberg I-regjeringen.

Regjeringen avlyste altså en pågående omorganisering av Jernbaneverket mindre enn tre uker etter at de kom i regjeringskontorene, uten konsekvensvurdering og med mulig brudd på utredningsplikten. Jeg tror det er slik – til representanten Bjørnflaten – at regjeringen og posisjonen også må ta ansvar for det. Resultatet var at flinke folk sluttet, og regjeringen var ansvarlig for en dårlig forutsigbarhet med den bemanning Jernbaneverket da trappet opp, og som de private ikke fikk ta del i.

Gunvor Eldegard (A) [14:17:54]: For oss som bur i Akershus, er toget eit av dei viktigaste framkomstmidla, for innbyggjarane våre. Folk tek toget for å koma seg til og frå jobb og til og frå skule. Difor betyr det utruleg mykje at me har ei regjering som verkeleg satsar på jernbane og nye tog. Når toget er forseinka, er det nesten 80 000 menneske som anten kjem for seint på jobben, eller eventuelt ikkje får henta i barnehagen på ettermiddagen. Dette er ikkje godt nok, og difor er eg utruleg glad for den satsinga som skal gjerast i heile Oslo-området, med betre rutetilbod og forbetringar på eksisterande jernbane.

Det er faktisk her i Akershus at me verkeleg kan få ein klimateffekt, for når så mange vil bruka toget, vil det monna. Effektiv og miljøvennleg kollektivtrafikk er kanskje best der det er tettast med folk, og mange menneske reiser på same veg til same tid. Nesten ein fjerdedel av landets befolkning bur i Oslo og Akershus. Men kapasiteten på jernbanenettet i aust er sprengt. Store mengder med person- og godstransport som faktisk kunne ha gått med bane, må gå på veg. Difor må eg seia at eg er utruleg fornøgd med at alle politiske partia er samde om at nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski har høgste prioritet, og at det er det største og viktigaste enkeltprosjektet i Nasjonal transportplan. Nokon av oss har visst dette veldig lenge. No kan eg òg rapportera om at det vert arbeidd på Ski stasjon, ein ser at maskinene er i gang, og at det skjer noko til glede for pendlarane – iallfall vert det ei stor glede.

Eg ser av merknadene at opposisjonen nesten prøver å konkurrera om å vera betre enn regjeringa på togsatsing, og spesielt på Oslo–Ski. Eg vil seia at for prosjektet i seg sjølv er det veldig godt med stort engasjement. Men med historia om Bondevik II-regjeringas manglande togsatsing friskt i minne, trur eg nok det er best for prosjektet Oslo–Ski med ei raud-grøn regjering. Det måtte ei raud-grøn regjering til for å koma i gang, og det er ei raud-grøn regjering som også kan fullføra strekninga.

Det er viktig at Oslo–Ski vert planlagt som ein del av ein heilskapleg strategi for den nye Østfoldbana, og at det vert jobba på ein måte, slik at det òg kan verta ein del av den framtidige høgastigheitsbana. Det er jo ei glede med den nye tunnelen som er bestemt, 19 km tog tunnel i to løp, mellom Oslo og Ski. Når det nye dobbeltsporet er på plass, kan ein koma frå Ski til Oslo på 10 minutt. Da vert det like sentralt å bu på Ski som på Majorstua.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1456 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [14:20:57]: For litt over to uker siden åpnet vi i min hjemkommune Askim årets lengste strekning med ny europavei, E18 mellom Askim og Spydeberg. Veien er bra med flott bru og en tunnel, som vi ikke har så mange av i Østfold. Dette har det vært tverrpolitisk enighet om fra 1990-tallet, før den rød-grønne regjeringen tok sete.

Vi har fått en europavei samtidig som vi har klart å ivareta flaggermusens viktige overvintringssted i samme fjell. Det viser seg at det går an å bygge vei samtidig som vi tar vare på naturen.

Veia åpningen hadde vært en mye bedre dag hvis vi hadde visst at vi kom til Tusenfryd på ny europavei innen 2017, ikke for å kjøre karusell, men fordi E18 er Norges nest viktigste vei når det gjelder varer til og fra landet vårt. Dagens standard er ikke bra nok. Derfor er det oppsiktsvekkende at regjeringens partiene her på Stortinget ikke har noen tanker om videre framdrift av ny E18 gjennom Østfold og Akershus, siden strekningen ikke er verdt noen merknader i årets budsjettinnstilling.

I 1882 ble østre linje gjennom Østfold åpnet. Vi togpendlere er glad i linjen vår, til tross for at tålmodigheten blir satt på prøve hver eneste uke. Punktligheten er svært dårlig, men vi tenker: Ny dag, nye muligheter! Nå skal vi bli pilotprosjekt for Jernbaneverkets nye signalanlegg. De andre fikk signalanlegg på 1960- og 1970-tallet. Vi skal få det i løpet av de neste årene. Vår klare beskjed er at dette ikke må føre til flere forsinkelser i de daglige avgangene.

Som brukere av østre linje er vi glade for omtalen av stasjonstiltak i årets budsjett. Regjeringens beskjed til Stortinget er klar i forhold til stasjonene Drømtorp, Skotbu, Knapstad, Langnes og Askim Næringspark. Der står det at tiltak allerede er under planlegging. Da blir mitt håp at samferdselsministerens underliggende etater skjønner hvilket budskap regjeringen sender Stortinget gjennom årets budsjett.

Dessverre har regjeringen gitt jernbaneutbygging gjennom Moss rødt lys – rødt lys fordi man ikke har kapasitet i lyssignalene. Dette er beklagelig, og det er ganske uklart hva det egentlig dreier seg om når plan- og utviklingsdirektøren i forrige uke sa til NRK Østfold at man har plankapasitet, og at det er ikke det største problemet. Dette storting har ikke fått noen annen beskjed enn beskjeden fra regjeringen, som står i proposisjonen, om at det ikke finnes kapasitet. Det beklager Kristelig Folkeparti.

Bjørn Lødemel (H) [14:24:17]: Vi har hørt gjennom heile denne debatten at regjeringspartia skryter av si satsing på samferdsle. Eg forstår at dei har behov for å finne noko positivt i kvardagen når det meste går dei imot. Likevel er det viktig å ha fakta på bordet, og det syner dessverre at regjeringspartia ligg langt bak sine eigne lovnader i Nasjonal transportplan.

Då er det desto hyggelegare å vise til at Høgre følgjer opp lovnadene sine og kjem med tidenes satsing på samferdsle. 1 mrd. kr meir enn regjeringas framlegg i tillegg til satsing på OPS og vedlikehaldsfond betyr ei formidabel satsing på samferdsle.

Når vi veit at samferdsle er det desidert viktigaste til-

taket for å skape vekst og utvikling i heile landet, er dette eit kraftig signal om at Høgre vil leggje til rette for næringsutvikling og verdiskaping i stort tempo.

Det er mange viktige vegprosjekt i vår region. Eg er svært glad for at det er midlar til fullføring av Kvisvsvegen, den nye E39-strekninga mellom Nordfjord og Sunnmøre, og at også prosjektet rundt dei rasutsette Hjartåberga blir starta opp.

Høgre ønskjer også å leggje til rette for ei satsing på kystvegen mellom Bergen og Ålesund. 45-minuttregionen mellom Florø og Måløy er eit godt døme på det, og der har Høgre allereie lova å støtte dette prosjektet med 200 mill. kr når denne utbygginga kjem til handsaming.

Som ein del av Høgres kraftfulle satsing på samferdsle vil Høgre starte opp tre–fem OPS-prosjekt i året. Derfor er det også sett av 200 mill. kr til planlegging av slike prosjekt.

For Sogn og Fjordane betyr det m.a. at Høgre vil bygge Stad skipstunnel som eit OPS-prosjekt, og det betyr ei kraftig forsering av dette prosjektet. Medan raud-grøne politikarar somlar og kranglar om meir utgreiing, vil Høgre ha handling.

Høgre si satsing på OPS opnar også opp for fleire prosjekt i Sogn og Fjordane som kan byggjast med ordinære midlar. Det er vist til strekningane på E39 mellom Førde og Hornindal og Kjøs bru–Grodås som eksempel på slike strekningane. Det er klart at OPS vil avlaste dei ordinære løyvingane, og det vil sikre meir pengar til vegbygging også i Sogn og Fjordane.

Det tredje tiltaket i Høgres satsing på samferdsle er å setje av 50 mrd. kr til eit vedlikehaldsfond. Dette vil kome på toppen av dei ordinære løyvingane til vedlikehald. Der som Høgres framlegg om å setje av eit slikt vedlikehaldsfond hadde vorte vedteke i fjor, hadde vi hatt 2 mrd. kr ekstra til vegvedlikehald i år. For Sogn og Fjordane ville dette betydd 132 mill. kr meir til vegvedlikehald, og det ville gjort veg i vellinga også i vårt fylke.

Knut Arild Hareide (KrF) [14:27:15]: Representanten Gorm Kjernli kunne fortelje at for dei tilsette i Jernbaneverket har det blitt meir føreseieleg. Det synest eg er veldig bra. Ei av utfordringane er at for dei togreisande har det ikkje blitt føreseieleg. Derfor var eg òg glad for at representanten Gorm Kjernli sa han hadde lært mykje på godt og vondt knytt til togsatsinga. Han sa òg at det som hadde vore tenkinga bak ein togrevolusjon, no var blitt ei togreform, ei rutereform i 2012 eller framover.

Det som er utfordringa, er at vi ikkje veit kva tid denne reforma kjem på plass. Som ei naturleg oppfølging av Kjernlis innlegg vil eg seie at det som no er viktig, er at Jernbaneverket får moglegheita til å fullføre sitt planarbeid og slik sikre at vi kjem så hurtig som mogleg på plass med Ruteplan 2012. Eg trur òg det er viktig at vi ikkje lèt det gå eitt år før vi får bestemt oss for når denne planen skal setjast i verk. Eg trur det vil vere for lang tid, og det synest eg er eit viktig signal til statsråd Kleppa.

Det har kome mange godord til Kristeleg Folkeparti i dag – ikkje så mange frå Framstegspartiet. For meg er det litt spesielt å få kritikk for vårt budsjett frå Framstegs-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1457 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

partiet. Gunnar Stavrum, som er redaktør i Nettavisen, seier:

«Frp på sin egen planet. Fremskrittspartiets budsjett er like realistisk som å vedta pent vær og oppheve tyngdeloven.

I dag la Frp frem sitt alternative statsbudsjett. Mens andre partier lager budsjettforslag som kan settes ut i livet, er Frp-budsjettet i beste fall en illustrasjon.»

Det er utfordringa. Utfordringa er òg at Framstegspartiet ikkje bestemmer seg for kva dei skal meine. Om vi går tilbake i budsjettinnstillingane på samferdselssektoren – og vi treng ikkje gå lenger enn sju-åtte år tilbake – skriv Framstegspartiet at jernbane er

«lite egnet som en effektiv transportform i et land som Norge hvor det er liten befolkningstetthet».

Det står i veldig kontrast til dei milliardbeløpa som dei i dag kjem med til jernbane. Vi veit at i går var det ein debatt i salen om pensjon, og der innfridde Framstegspartiet alle løfte. Det vil seie at om dei ikkje skal vere med på brukarfinansieringa, er det einaste alternativet for Framstegspartiet å heve skattane. Det er faktisk sånn at om me ikkje har brukarfinansiering, er det einaste svaret 100 pst. skattefinansiering av vegprosjekta.

Tone Merete Sønsterud (A) [14:30:32]: Til OPS-debatten: Den norske staten har ikke behov for å finansiere utbygginger med lån. Utgiftenes reelle karakter og deres virkninger i økonomien endres ikke av at samferdselsprosjekter privatfinansieres. Finansiering utenom det ordinære statsbudsjettet, som skyver utgiftene til framtidige statsbudsjett, vil dessuten undergrave handlingsregelen og svekke statsbudsjettet som et finanspolitisk virkemiddel.

I en replikk til Halleraker tidligere i dag spurte jeg om Høyre visste hvor mye som kom til å bindes opp i framtidige budsjett i forhold til forslagene de har på OPS-prosjekt. Jeg fikk ikke svar. Men i fjor regnet Samferdselsdepartementet ut at Høyres OPS-prosjekter ville bundet opp hele veibudsjettet i avdrag fra 2023 eller 2024. Det ville forundre meg mye om Høyre mener at det ikke vil være behov for nye veiprojekter og veivedlikehold når den tid kommer.

I debatter om dette temaet viser opposisjonen til hvor bra dette fungerer i andre land. Stjerneeksemplet har tidligere vært Storbritannia. Storbritannias finansminister sier nå at OPS-prosjektene har bidratt til den høye gjelden landet nå må hankses med i kjølvannet av finanskrisen, og den konservative regjeringen vil nå erstatte OPS-ordninger med helt andre måter å finansiere offentlige prosjekter på. Så langt om problemene britene har med OPS.

Den svenske finansministeren mener at OPS reduserer det finanspolitiske handlingsrommet, og at privat kapital er dyrere enn den statlige. Og i Ungarn blir det ikke satt i gang nye OPS-prosjekt etter at sentrum-høyrekoalisjonen tok over.

Vi er opptatt av å utnytte ressursene best mulig, og vi er opptatt av effektive og sammenhengende utbygginger over lengre strekninger, men dette kan gjøres innenfor det budsjettssystemet vi har i dag.

E6 mellom Kolomoen og Gardermoen ble bygd rasere enn OPS-prosjektet E18 Grimstad-Kristiansand. Jeg

viser også til tre store investeringsprosjekter som er ført opp på egne poster i statsbudsjettet, med de fordelene det har for stabil finansiering. Det er også et arbeid i gang med å vurdere nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av veistandarden.

Noen ord til en helt annen sak som er omtalt i innstillingen. Jeg viser til et punkt om likestilling og en merknad fra Fremskrittspartiet:

«Det er krenkende for en kvinne å vite at når hun skal ha plass i et styre, så er det kjønn det kommer mest an på, og ikke kompetanse og egnethet.»

Hvis dette er en virkelighetsbeskrivelse, gad vite hvor mange menn som i årenes løp burde ha følt seg krenket av samme grunn!

Tor Bremer (A) [14:33:34]: Eg skal snakka om forskning og planlegging.

Formålet med transportforskning er å framskaffa grunnleggjande kunnskap om transportmarknaden, verknadene av transport, nye teknologiske moglegheiter og transportpolitiske verkemiddel med sikte på ein meir effektiv, meir miljøvennleg og sikker transport.

Det er slik at transportpolitikken er prega av komplekse samhandlingar og vanskelege avvegingar mellom gode og ulemper. Dei politiske beslutningane må difor i større grad vera tekne på eit forskingsbasert kunnskapsgrunnlag. Forskingsinnsatsen blir foreslått konsentrert om tre strategisk viktige område: den klimarelaterte forskinga, smartare gods- og logistikkløysingar og transportsikkerheita.

For eigen del vil eg peika på den målretta forskinga på dei ulike transportformene sine fortrinn og ulemper. Det er nødvendig når ein skal gjera prinsipielle vedtak om kva for transportformer som det skal satsast på. Her er det viktig å ha fokus på energiforbruket målt i personkilometer og tonnkilometer. Energiforbruket og kva type energi som blir nytta, er avgjerande viktig i kampen mot klimaendringane.

I den overordna samferdselspolitikken er det viktig korleis fylkeskommunane prioriterer og involverer alle samfunnsområde i si planlegging. Det er difor med glede og stor interesse eg følgjer arbeidet med dei regionale planstrategiane. Dette vil avgjera kva m.a. mitt fylke, Sogn og Fjordane, skal satsa på. Samferdsel er trekt fram som eit viktig område og som eit verkemiddel for å nå andre mål for samfunnsutviklinga i fylket. Gjennom dette arbeidet vil det bli satsa særleg på følgjande:

- Næringslivet sine behov for god infrastruktur og konsekvensane med eit vegnett som eventuelt ikkje stettar behova.
- Visjonar for samferdsels-satsinga må tydeleggjerast, og samferdsel som verkemiddel for å oppnå ei ønskt samfunnsutvikling.
- Strategisk satsing på samferdsel for å skapa meir vel fungerande bu- og arbeidsmarknadsområde er viktig, samstundes som ein analyserer pendlarstraumen. Det er ofte eit forsømt område.
- Vi treng sterkare kopling mellom land- og sjøtransporten.
- Og vi treng definitivt fokus på utviklinga av hovudvegnettet og tilførselsvegane.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1458 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Det som i tillegg er særleg interessant, er at det no blir sett framover og på tvers av fylkesgrensene. Det at ein ikkje har gjort det, har ofte hindra ein i å sjå transportbehova i eit fylke i samheng med behova i nabofylket. Dette får no eit tydelegare fokus i og med at det blir jobba med ein felles transportplan for heile Vestlandet.

Så min konklusjon er at den regionale samferdselsplanlegginga (presidenten klubbar) har eit godt og tydeleg perspektiv.

Presidenten: Min konklusjon er at taletiden er over.

Arve Kambe (H) [14:36:54]: Da får en annen vestlending overta stafettspinnen.

E134 Haukelivegen er den viktigste transportåren – handelsveien – mellom Østlandet og Vestlandet, eller Vestlandet og Østlandet, hvis man har det utgangspunktet. For store deler av dette området er i praksis 134 Haukelivegen det eneste realistiske alternativ, og alle prognoser framover viser en eksplosjon i bruken av veien, ikke minst med tanke på Bergen når Jondalstunnelen åpner, når Hardangerbrua kommer, og man har en del andre løsnings-er der, som betyr at Haukelivegen, som er en viktig vei i dag, vil bli viktigere og viktigere i framtiden.

Nå har AS Haukelivegen, som er eid av stort sett alle kommunene langs hele ruten – i Rogaland, Hordaland, Telemark og Buskerud – opprettet et eget bompengeselskap som prioriterer det viktigste prosjektet, nemlig to tunneler gjennom Røldal/Haukeli-området, forbi Seljestad. Næringslivet på denne strekningen har bedt om at dette må prioriteres kraftig fra Samferdselsdepartementet. Bompengeselskapet ble opprettet for et par uker siden, og der har man store forventninger til at samferdselsministeren har den framdriften som skal til for at reguleringsplanene kan lages. Mulighetsstudiene som Vegvesenet har utarbeidet, viser at det er mulig. Man venter på Konseptutvalget, man venter på Samferdselsdepartementet, slik at man kan starte. Og så venter man sannsynligvis på én ting til, nemlig et virkemiddel når man ikke har gode nok statlige bevilgninger til samferdselsformål – da må man bite i det sure eplet i forhold til bompenger.

Kostnadene med å bygge lange tunneler i Norge i dag er så høye at det er et regionalt og lokalt ønske å starte forhåndsinnkreving av bompenger på strekningen – det er næringslivets ønske og et lokalpolitisk ønske. Det er noe statsråden bør forberede seg på å ha en mening om, slik at vi kan få en oppstart rimelig snart.

E134 er ryggraden i transportsystemet mellom Hauge-sund, Sunnhordland, Hardanger, Bergen i vest, Grenland, Vestfold, hele Oslo-området og eksportrutene i øst. Denne veien har tilknytning til alle de viktigste havnene i Sør-Norge. Dermed spiller den faktisk en viktig rolle i det som bl.a. har vært oppe i fiskeriministerens redegjørelse i dag, i forhold til å få transport fra vei til havn. Da er dette en vei som er utrolig viktig, som ivaretar dette behovet.

Mitt innlegg er en oppfølging av et spørretimespørsmål til statsråd Meltveit Kleppa: Det er en utålmodighet fra et samlet vestlandsområde her. Og der har hun en plikt til å levere.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [14:40:05]: Nordområdene er den viktigste strategiske satsingen for Norge, også innenfor samferdsel, men tydeligvis ikke for denne regjeringen. Ikke vil de ha jernbane fra Sør-Varanger og Finnmark til Russland, og jernbanenettet der, og ikke vil de ha utredning av en kystriksvei i Finnmark, som vi har ventet på – ferdig planlagt før annen verdenskrig. De vil tydeligvis ikke ha flytrafikk der heller. Økning av landings- og underveisavgifter samt økning av klimakvoteavgift gir negative resultater.

I dagens Nordlys kan vi lese at det er skyhøye flypriser i nord. Næringslivet skal ha kurs i Kirkenes, og skal ta fly fra Hammerfest til Kirkenes. Flyprisen er på over 9 000 kr. Sammenligner man flyprisen i Nord-Norge med det å fly i resten av verden, er det altså slik at hvis du setter deg på et Widerøe-fly og flyr fra Mo i Rana til Vadsø og reisen tar fire timer, så koster det 9 938 kr. Tar derimot reisen mellom 12,5 og 15 timer, får man samme flybillett til 6 293 kr. Hvor ellers ut i verden kommer vi for disse summene? Jo, vi kommer til Los Angeles, vi kommer til Hongkong, vi kommer til Honolulu og vi kommer til Cape Town. Det er den daglige situasjonen i nord.

Så må gjerne andre representanter stå på talerstolen og si at dette er ikke så verst. Dette er faktisk verst! Det er så ille at vi som nasjon ikke kan leve med det. Og hvorfor oppstår en sånn type situasjon? Jo, den oppstår på grunn av at Widerøe har to typer muligheter for booking. Den ene muligheten er gjennom den rutetrafikken som går på det statlige oppkjøpet, den andre er den som går på det kommersielle oppkjøpet. Kjøper man en flybillett på det kommersielle, er dette prisen i Finnmark.

Og hvis det er noen her i huset som med hånden på hjertet kan si at dette er flypriser en landsdel kan leve med, vet jeg ikke hva jeg skal si. Men det er altså billigere for bedrifter i Finnmark å arrangere seminar på Kreta enn det er å dra innen eget fylke.

Presidenten: Ingjerd Schou har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ingjerd Schou (H) [14:43:21]: Representanten Sønsterud var opptatt av offentlig-privat finansiering. Da tror jeg at jeg skal minne om at det er ikke bare snakk om finansiering, det er snakk om en metode. Poenget er å binde opp finansiering, bygge fortløpende, raskere og i ett. Og jeg legger da merke til at det vil ikke regjeringspartiene – de vil ikke binde opp, de vil ikke forplikte seg. Det stiller kommende generasjoner i utsikt å arve en nedslitt jernbane. Det kan ikke være ille stas.

Førrige uke ble det fremlagt en rapport som viste at konkurranseutsetting på Gjøvikbanen hadde vært fint for både reisende, næringsliv og ansatte. Der registrerer vi at regjeringen fortsatt vil holde på et togmonopol. Konkurransen virker og gir bedre tilbud. I dagens nyheter har vi også hørt at svenskene nå har fått et såkalt billigselskap på jernbanen, og om ikke Flytoget er det, hadde jeg ikke sett bort fra at det hadde vært gunstig for reisende å få det på østre linje.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1459 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Arne Sortevik (FrP) [14:44:35]: Samferdselsministeren tok oss med på en verbal reise langs E39. Det samme inntrykket ville vi nok kunne få en del andre steder også: at det er nye prosjekter som er ferdigstilt, og nye prosjekter i arbeid. Men hun glemte en vesentlig ting, nemlig å fortelle hvem som har finansiert dette. Hun glemmer å fortelle at i helhetsbildet er det faktisk slik at bilistene betaler store deler av regjeringens såkalte veisatsing, at bompenger under nettopp denne regjeringen er blitt en av hovedpillarene i finansiering av veiutbygging i Norge. Det er en utvikling som vi er sterkt imot, og som vi er sterkt bekymret over. Det er en stor ekstraskatt som hvert år legges på alle som bruker vei i Norge. Og bekymringen er ikke mindre når vi ser at mer av de pengene brukes til helt andre ting enn vei, som andre har vært inne på her i dag.

Det er beskyldninger mot Fremskrittspartiet for at vi er uansvarlige, at vi befinner oss på en annen planet, og at vi sprenger alle rammer. Balansepunktet mellom det å være uansvarlig når det gjelder spesielt investering, og det å være ansvarlig, er i høyeste grad et politisk punkt. La meg illustrere det raskt med to ting: Det ene er slutt-salderingen, hvor det altså på seks måneder dukker opp over 40 mrd. kr mer på grunn av mer inntekt og mindre kostnad enn det regjeringen anslø for bare seks måneder siden. Det andre er kostnadsrammen for lyntogprosjektet, som ligger et sted mellom 300 mrd. kr og 500 mrd. kr. Skal det bygges innenfor en slik ramme, så dreier det seg altså om 30–50 mrd. kr mer. Jeg forventer at det vil ta inntil ti år å bygge. Så hvor man legger balansepunktet for det uansvarlige og det ansvarlige når det gjelder å investere – for det er jo i hovedsak det Fremskrittspartiet foreslår, og det er der den store satsingen i Fremskrittspartiets alternative samferdselsbudsjett er, det er på investering – se, det er i høyeste grad et politisk standpunkt og et politisk synspunkt. Vi synes det vil være uansvarlig å bruke så mye som 300–500 mrd. kr på ett stort prosjekt, i forhold til at den nasjonale transportplanen vi nå har og forholder oss til, faktisk er en venteliste for prosjekter. Det er venteliste for veiprosjekter, venteliste på jernbaneprosjekter. Vi mener at med nytt finansieringsverktøy og annet finansieringsverktøy kan vi gjennomføre den ventelisten fortere enn det regjeringen vil.

Gorm Kjernli (A) [14:47:50]: Det blir mye prat om organisering. Men maken til angrep på en etat som vi som politikere har ansvar for, som den representanten Schou presenterte i sitt første innlegg, trodde jeg ikke jeg skulle høre i denne sal. Jeg kjenner meg ikke igjen i denne beskrivelsen av Jernbaneverket, og tar avstand fra representanten Schous kritikk.

Arbeiderpartiet er opptatt av et fungerende jernbaneverk. Vi tror vi får det gjennom å stille krav og gjennom å gi de bevilgningene som trengs. Etter å ha hørt representanten Schous harang mot Jernbaneverket, lurer jeg på en ting – nå har jo Schou brent av taletiden sin allerede, men kanskje andre fra Høyre kan svare på det: Hvis Høyre virkelig mener Jernbaneverket er så dårlig som det de på-

står, hvordan skal det da plutselig bli bedre ved at man gjør det samme jernbaneverket om til et AS? Man endrer organisasjonstilknytning, og det samme selskapet skal totalt endre form. Jeg deler ikke virkelighetsbeskrivelsen til Høyre, men du må være Høyre-politiker og hektet på AS for å skjønne et sånt argument.

Vi stiller krav til Jernbaneverket, og vi gir de bevilgningene som trengs. Så trenger ikke jeg å gå åtte år tilbake i tid. Men når jeg gikk åtte – og fem – år tilbake i tid og fant den samme bevilgningen, mener jeg at det illustrerer et poeng. Jeg kan jo ta for meg Høyres alternative budsjett for i år og det som ligger for neste år. Det skrives mye om kryssningsspor. Men man har ikke én krone til jernbaneinvesteringer til kryssningsspor utover regjeringens budsjettforslag. Så jeg registrerer at man følger opp regjeringens bevilgninger når det gjelder investeringer i jernbanesektoren – og så har Høyre denne fondsløsningen sin på vedlikehold.

Så til Ruteplan 2012: Jeg er glad for at representanten Hareide fulgte godt med på mitt innlegg, og jeg er enig med representanten Hareide i at dette haster. Jeg brukte en del tid på det i mitt første innlegg. I innstillingen har regjeringspartiene bedt statsråden komme tilbake så raskt som mulig, og senest i statsbudsjettet for 2012. Tiltakene som nå på plass, haster det å få klarhet i og kostnader på. Så vil alt det arbeidet som nå gjøres på jernbanen med fornyelse og med opprustning, også gi et bedre togtilbud før 2012. Man ser effekten av den sommerstengningen man hadde av Oslotunnelen. Ting har blitt bedre. Neste år skal vi også stenge Oslotunnelen for å ruste opp. Jernbanetilbudet vil bli bedre. Så haster det å få på plass den ruteomleggingen som Ruteplan 2012 innebærer. Jeg ser fram til at statsråden så raskt som mulig kommer tilbake, senest i budsjettet for 2012.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [14:51:03]: Regjeringa har økt innsatsen til jernbanen med omtrent 70 pst., og det har resultert i krafttak for vedlikehold og fornyelse av jernbanen – uansett hva høyresida sier.

Vi har tredoblet investeringene i nye toglinjer, og om to år vil nivået være fire ganger høyere enn da de borgerlige styrte landet, med Fremskrittspartiet som viktig støttespiller.

De store investeringene har også gitt effekter i Midt-Norge, og det er jeg glad for. I 2010 ble det gjennomført en omfattende utskifting av spor og bukker osv. over Dovrefjell. Kvaliteten på sporet er nå så bra at med noen mindre investeringer skal vi kunne få togene opp i 250 km/t. Det er bra over Dovrefjell. Derfor skal også banen få videre 116 mill. kr neste år.

Og vi trøndere gleder oss over at tunnelen mellom Gevingåsen kan åpnes neste høst. Da snakker vi om en tunnel på nesten en mil. Det koster mye penger – 725 mill. kr. Men da binder vi Nord- og Sør-Trøndelag enda bedre sammen, og det er det mange som har ventet på. Det hadde vi ikke klart om bevilgningene til jernbanen hadde kommet i et borgerlig tempo.

Om to år skal vi ha en ny transportplan opp. SV vil arbeide hardt for å løfte satsinga på jernbane ytterligere, for

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1460 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

å få enda flere gode og grønne transportløsninger i Midt-Norge og i resten av landet inn i den planen.

SV ønsker å få enda mer pendlertrafikk over på jernbane både nord og sør for Trondheim. Som presidenten nok vet, er Trønderbanen mellom Steinkjer og Trondheim en suksess, og vi vil stå på hardt for å få dette tilbudet til å bli like bra også sør for trønderhovedstaden.

Folk i Trøndelag vil ha mer trøkk på satsinga på jernbane. Derfor er det gledelig at regjeringa i jernbaneløftet har satt av 1 mrd. kr til å redusere kjøretida for tog mellom Trondheim og Steinkjer, og for å øke kapasiteten både for gods og persontrafikk.

Vi vil elektrifisere både Trønderbanen og Meråkerbanen, og man må se disse to prosjektene i sammenheng. Det vil ha stor betydning for næringslivet og for bosettinga i regionen. Vi har også store ambisjoner om å se inn i framtida med et grenseoverskridende midtbaneprosjekt.

Så vil jeg si litt om belønningsordninga i Trondheim. De har fått bra med penger, mer enn Oslo og Bergen til sammen, og det er fordi det er et rød-grønt regime i byen som har skjønt betydninga av å få ned forbruket av fossil energi i trafikken.

Vi ønsker oss enda flere tiltak for de myke trafikantene. Vi vil altså redusere trafikken. Vi skal få folk til å gå og sykle, og da må vi bygge flere gang- og sykkelveier. Gevinsten blir reduserte helseplager, færre trafikkulykker og kortere bilkøer i rushtida.

Folk ... (presidenten klubber).

Presidenten: Da er dessverre taletiden omme.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:54:20]: I finanskomiteens innstilling 2 S på side 22 står det noe viktig, at regjeringspartiene er glad for den opptrapping som er skjedd av investeringsmidlene til samferdsel. Det står noe viktig, at det som skjer i år, «er i tråd med tidligere kommunisert opptrapping». Men så står det også at det framstår som:

«en krevende oppgave å realisere alle prosjektene i gjeldende transportplan. Flertallet vil uttrykke fortsatt utålmodighet i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019».

Samferdselsdepartementet har lagt til rette for nye kontraktsformer. Det er bra. Det innebærer at en kan ta totalentrepriser, planlegging og gjennomføring. Etter Senterpartiets vurdering i Stortinget er det ikke aktuelt å gå inn på OPS-kontrakter, for det er fattiglandsfinansiering. Land som har nok penger, låner ikke penger til slike investeringer.

Imidlertid, Finansdepartementet bygger på kontantprinsippet, og det er et greit prinsipp. Men slik det fungerer, fører det til at investeringer i samferdsel taper systematisk i forhold til forbedring av velferdstilbudet, fordi enhver investering utgiftsføres det året investeringen kommer, mens velferdsforbedringer innføres med deler av ett års kostnad, og så varer evig framover. Systemet er også slik at investeringer taper i den praktiske politikken.

Det som er vår oppgave i Stortinget, er å vurdere hva som til enhver tid er fornuftig og nødvendig ut fra sin tid

og sine omstendigheter. Det er behov for økte investeringer, og det er ledige anleggsressurser, ikke minst rundt oss i Europa.

Jeg vil henlede oppmerksomheten på noe statsministeren sa i Aftenposten 12. november i år, hvor overskriften var: «Stoltenberg godtar tap for Oljefondet. Europas gjeldskrise blusser opp igjen». Spørsmålet fra journalisten var: «Norge og Oljefondet er villig til å gå på en smell?» Statsministeren svarer:

«Det er ingen som har lyst til å tape penger. Men jeg skjønner de europeiske landene som sier at man ikke kan garantere enhver privat investor mot ethvert tap. Det handler om noe mer fundamentalt: Vi kan ikke utvikle en økonomi der vi privatiserer gevinster og sosialiserer tap (...)

Gjennom Oljefondet er Norge blant de store långiverne til staten i flere gjeldstunge europeiske land. Ved utgangen av 3. kvartal hadde oljefondet statlige lånepapirer for 600 milliarder kroner.»

Vi står overfor en situasjon hvor vi med stor sannsynlighet vil tape penger på oljefondet – Statens pensjonsfond utland – også i statsobligasjoner. Da må det være nødvendig å tenke nytt. Vi må skille investeringar og drift i forhold til handlingsregelen, slik at vi i dag kan investere større ressurser på kommunikasjoner. Det er både økonomisk forsvarlig og klokt, og det er sikkerhetsmessig svært forsvarlig. Det er det folk ber om. Vi må tenke nytt.

Bård Hoksrud (FrP) [14:57:45]: Jeg er nødt til å se to ganger på hvilke partier foregående taler og Sverre Myrli egentlig representerer, som jeg opplevde som et par representanter som definitivt ikke prater sine egne partiers politikk i denne salen i hvert fall. Men det er interessant det de kommer med, og mye av det kan vi slutte oss godt til.

For det første er det godt at den ene statsråden i hvert fall har fått med seg at Fremskrittspartiet vil bruke gravemaskinen nå. Vi skal sørge for at etter 2013 – forhåpentligvis – bli enda flere gravemaskiner satt i gang, og en skal begynne å bygge både vei og jernbane og bredbånd og mer til. Det gleder vi oss til.

Da jeg hørte representanten Bratli, minte det meg litt om Folk og røvere i Kardemomme by og tante Sofie, da hun skulle fortelle hvor forferdelig alle andre var, og hva man selv gjør i forhold til dette med trafikksikkerhet. Jeg registrerer også at regjeringspartiene har brukt mye tid i replikkordskifter på å prate om trafikksikkerhet. Men jeg registrerer at det er én ting de ikke prater om, nemlig det å bruke bilbelte. Det betyr kanskje at det er sånn at når statsministeren ikke bruker bilbelte, er det kanskje ikke fullt så viktig i trafikksikkerhetsarbeidet. Jeg mener definitivt at det å bruke bilbelte og det å ha en kampanje for å få folk til å bruke bilbelte er kjempeviktig for å redusere antallet ulykker på veinettet vårt – på samme måte som vi sier at på de veiene som er gode, og som er bygd for å tåle høyere fartsgrense, kan det være fornuftig å øke fartsgrensen. Så kan det hende at vi på noen steder bør redusere fartsgrensen fordi det er naturlig, fordi veien ikke er i den stand at man takler den fartsgrensen som er der.

I den forbindelse har jeg lyst til – når statsråden tok

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1461 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

oss med på en tur her tidligere i dag, og prøvde å være litt flåsete i replikkordskiftet med undertegnede – å invitere statsråden til å bli med meg hjem til Telemark, bli med meg hjem til Bamble. Istedenfor at hun setter i gang nye utredninger for å diskutere om vi skal ha bru over fjorden, eller om vi skal bruke den E18 som vi har der, kan vi for å komme kjappere i gang sørge for å få lagt dødt med én gang at man begynner å utrede andre alternativer. Så kan man bli med og se konsekvensene av automatisk trafikkovervåking over strekninger, ATK. Hun kan bli med og se på ulykkesutsatte strekninger som det ikke kommer til å skje noen ting med, verken til neste år og sannsynligvis ikke året etter det heller, men kanskje om tre eller fire eller fem år. Her handler det om trafikksikkerhet på strekninger hvor det skjer mange ulykker, så jeg håper virkelig at statsråden vil ta imot denne invitasjonen, som jeg vet hun også har fått fra aksjonsgruppen på E18 og andre.

På samme måte som vi ønsker å prioritere å komme i gang så raskt som overhodet mulig og slutte å vurdere andre alternativer som egentlig bare er der for å utsette prosessene, vil jeg utfordre statsråden: Hvorfor kan man ikke få satt spaden i jorda på Eidangerparsellen, som er klar til at det fint kan settes i gang? Vi ønsker å gjøre det.

Så synes jeg det er trist å høre på SV-representanten som ønsker å sende Oslo i galgen fordi de satser og har gjort noe med kollektivtrafikken, mens Trondheim, som ikke har gjort noe ennå, får penger.

Presidenten: Å omtale andres innlegg som «flåsete» er upassende i denne salen.

Steinar Gullvåg (A) [15:01:13]: Det er åpenbart at representanten Hoksrud ikke har skjønt eller registrert at regjeringspartiene øver samfunnskritikk på en langt mer konstruktiv måte enn han noen gang har vært i nærheten av. Dessuten kan jeg avkrefte representanten Hoksruks påstand om at veiene i Vestfold er i ferd med å gå i oppløsning. Det er tvert om! Milliardinvesteringene på E18 gjennom Vestfold og økt vedlikeholdsinnsats har bidratt vesentlig til å heve veistandarden i fylket. Framkomligheten er relativt god, selv om trafikken er stor og vi i perioder har problemer med noen flaskehals. Men de blir gradvis ryddet unna, og om ganske få år er det sammenhengende firefelts vei gjennom hele fylket. Skjønt akkurat nå har vi et lite problem som samferdselsministeren muligens kan bidra til å rydde av veien. I budsjettproposisjonen sier departementet at de vil legge fram en bompengeproposisjon for E18-strekningen Gulli–Langåker så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Nå har det vært litt uklart hvilke avklaringer departementet sikter til, men problemet er at det nå haster alvorlig dersom utbyggingen skal komme i gang til våren som planlagt.

Vel kan utbyggingsprosjekter lyses ut på anbud, med forbehold om Stortingets godkjenning, men da er det nesten en forutsetning at Stortinget *har* en proposisjon å forholde seg til.

Gulli–Langåker er et bompengeprojekt. Fremskrittspartiet kommer programmessig til å gå imot dette, som

ved alle andre bompengeprojekter de behandler. Derfor skal vi prise oss lykkelige over at Fremskrittspartiet ikke har noen innflytelse i samferdselspolitikken – jeg hadde nær sagt: ikke der heller. I så fall ville vi ikke hatt firefelts vei fra Oslo til Tønsberg. Vi ville ikke vært i gang med Sky–Langangen, og vi kunne ha skrinlagt Gulli–Langåker. Da ville vi hatt samme situasjon som den i Tønsberg-området, der Fremskrittspartiet en gang hadde politisk innflytelse og klarte å skyve en sårt tiltrengt veitbygging inn i en uvisst framtid. Der lovte de vei uten bom. Vi fikk bom uten vei.

Nå er det langt fram til stortingsvalget i 2013, og det kan jo hende at dagens meningsmålinger endrer seg innen den tid. Men nå er det altså fare for at Fremskrittspartiet skal kunne få innflytelse, og da må vi nesten spørre deres partner, Høyre, som har avsverget deres økonomiske politikk, om Høyre også er villig til å avsverge Fremskrittspartiets bompengepolitikk – for det er også nødvendig for dette partiet.

Øyvind Halleraker (H) [15:04:34]: Først til Gullvåg. Dette er et spørsmål jeg har svart på flere ganger. Hvis jeg skulle komme i en situasjon hvor jeg får anledning til å disponere like mye midler over statlige budsjetter som bompengeselskapene har bundet opp i lån, tror jeg at jeg ville funnet på ganske mye mer å bruke de pengene til enn å innfri de lånene. Så er det svart på nok en gang.

Så til en liten replikkordveksling som vi hadde tidligere i dag, med ordene «ikke så verst» som beskrivelse av henholdsvis samferdselsbudsjettet og budsjettet for kyst og fiskeri. Det var to bømlinger som uttalte dette, og etterpå repliserte statsråden at det ble nok kysttiltak på Bømlo også. Men det var ikke det vi var ute etter. Det var bare for å gi uttrykk for den romsligheten som preger folket på Bømlo at vi sa «ikke så verst».

Statsråd Meltveit Kleppa var ute av salen et lite øyeblikk i stad, og da fikk hun et par spørsmål fra Gunnar Gundersen som jeg skal få lov å gjenta. Det var en merknad om det nordiske triangel, om hvorfor man ikke har fokus på det og ville være med på – som han uttrykte det – en litt ufarlig merknad om å fremme det som en viktig sak i diskusjonene med våre nordiske venner. Så spurte han også om status for proposisjonen for rv. 2, så er det sagt.

Så synes jeg det var bra at Meltveit Kleppa tok oss med på reisen langs E39. Jeg savnet bare ett stort og viktig prosjekt, og det er Hordfast, som skal bli en ferjefri forbindelse mellom Stord og Bergen. Det som er malurten i det prosjektet, og som faktisk er litt skuffende, er at Fremskrittspartiet i sine merknader til statsbudsjettet fastholder den gamle løsningen med ferjeforbindelse mellom Tysnes og Os. Jeg må få uttrykke skuffelse over det.

Til Irene Johansen, som jeg ser har forlatt salen: Hun var opptatt av en merknad som hun selv skrev om Mesta og Statens vegvesens utbyggingsavdeling i forbindelse med behandlingen av NTP. Men det som tydeligvis har gått henne hus forbi, er det som står i årets budsjett, hvor departementet har vurdert det som regjeringspartiene skrev og sier at det ikke er noe hensiktsmessig å gå tilbake til en modell med egen produktionsvirksomhet i Statens vegve-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1462 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

sen. Dette kan man lese om på side 74 i proposisjonen. Så er det avklart.

Så kunne vi hatt en lang diskusjon om OPS. Det reker jeg ikke. Jeg har bare lyst til å si, helt på tampen av mitt innlegg, at Sverre Myrli har jeg ikke lyst til å gjøre noen billige høyrepoeng på. Jeg synes det er flott at man er realist også om man kommer fra regjeringspartiene. Det kunne vi lære mye av, mange av oss.

Sverre Myrli (A) [15:07:47]: Og nå kan Halleraker lære enda mer.

Ingjerd Schou har virkelig brisket seg i debatten i dag. Schou sa hun måtte se to ganger for å se hvilket parti jeg var fra. Jeg kan si til henne og for så vidt til Bård Hoksrud også som det heter i sangen: «rødt som mit brusende blod». Jeg tilhører nemlig et parti og en bevegelse som er glad i jernbanen. Derfor er jeg også opptatt av hvordan vi bruker pengene og hvordan vi organiserer oss for å få mest mulig og best mulig jernbane. Det mener jeg vi som stortingsrepresentanter må være opptatt av innen alle sektorer – helsetesen, forsvar, politi, vegvesen, jernbanen og andre sektorer. Derfor gikk jeg også i rette med opposisjonen, som nå foreslår å opprette et eget vegtilsyn. For hva medfører det? Enda mer byråkrati, enda mer administrasjon, enda flere folk på kontor – mindre penger ut i felten.

Jeg synes det var interessant at det nettopp var Schou som utfordret meg på dette – Schou, som var med i Bondevik II-regjeringa. Hva var tilfellet da? Jo, Bondevik-regjeringa sa opp fotfolket i Jernbaneverket. Arbeidsfolket ute i felten, eller rettere sagt ute i pukken – de som kunne det elektriske systemet i Oslotunnelen og de som kunne andre ting for å få jernbanen til å fungere hver eneste dag – fikk sluttpakker av Schou og høyreregjeringa. Folk som gikk på jobben hver eneste dag og var glad i jobben sin, fikk penger enten for å starte konkurrerende bedrifter eller for å finne på andre ting. Vi sliter jo fortsatt den dag i dag med at mye nøkkelpersonell innenfor Jernbaneverket forsvant fordi den forrige regjeringa nedbemannet. Heldigvis har vi snudd det, og heldigvis er det gjort mye de siste fem årene, etter at vi fikk slutt på høyrestyret.

Det får meg over på hva som skal være mine siste ord i denne debatten: For å få skikk på jernbanen i Norge – veldig mye er bra, men det trengs å gjøre enda mer – skal vi lykkes med det, trengs det ikke mer høyrepolitikk. Vi har lært – og det kan Halleraker og andre lære: Det trengs ikke mer anbud, mer utskilling, mer oppsplitting, flere nye selskaper osv., osv. Det som nå trengs, er politisk vilje. Det trengs politisk satsing, penger, styringsvilje og å gjøre noen organisatoriske grep, slik at vi får en enda bedre jernbane for framtida. Høyrepolitikk har vi prøvd. Det gikk forferdelig dårlig.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:11:04]: Vi har vært innom en del temaer, som jeg har lyst til å kommentere litt, bl.a. mål for hva som er god vei, som representanten Halleraker etterlyste at vi burde debattere.

Jeg synes vi gjerne skal debattere det og standarder og ulike ting i samband med rullering av Nasjonal transportplan, som vi er i gang med. Jeg regner med at represen-

tanten Halleraker også gleder seg til den jobben komiteen skal gjøre etter hvert. Det gjør iallfall jeg.

Det vil også være viktig å diskutere prosjektfinansiering, se på de modellene man har i dag, se på det som kan være aktuelt å gjøre, noe som også samferdselsministeren har invitert til.

I dag har vi tre prosjekter som er på egen post. Vi skal teste ut en form for OPS uten privat kapital, der man ser drift, vedlikehold og investering i ett og samme prosjekt. Det blir kjempespennende.

Jeg har på ingen måte allergi mot private løsninger. Tvert imot. Men når vi ser at OPS-løsninger blir dyrere enn det man kan gjøre ved å bevilge penger over eget budsjett, er jo ikke det karakterisert som klok politikk – noe som også finansministeren i Sverige var opptatt av, som jeg var innom litt tidligere.

Så er man opptatt av at man skal ha veitilsyn, ombud, nyorganisering, man vil modernisere og jeg vet ikke hva. Det er fristende å mene at i mangel av å kunne kritisere regjeringen og regjeringspartiene for at man bygger vei og investerer, finner man noe på organiseringsfronten for å fokusere på det.

Senterpartiet er opptatt av at vi ikke skal ha mer byråkrati. Vi ønsker ikke den uroen ved omstillingskostnadene som preger en del av de landene som har gjort en del slike grep, som vi også har erfaring med fra tidligere tider. Senterpartiet er, som jeg sa, utålmodig etter å komme videre og å få bygd mer vei. Vi er utålmodige etter å få bygd mer jernbane. Vi skal vedlikeholde, erstatte kjørelidninger og gamle sviller, vi skal sprengte berg og skjær. Det er mer av dette folk er opptatt, og ikke mer byråkrati.

Geir Jørgen Bekkevold (KrF) [15:13:53]: Jeg vil i dette innlegget ta til orde for den jernbanestrekningen som mange kaller for genistreken, nemlig den framtidige Sørvestbanen, strekningen mellom Oslo og Stavanger, som, hvis vi holder oss til prognosene, vil kunne gi et godt togtilbud til om lag 2,5 millioner mennesker innen 2025. Det er en togstrekning som vil tilby reisetider på under tre reisetimer mellom Kristiansand og Oslo og under fem timer mellom Stavanger og Oslo, noe som virkelig ville gjort toget til et godt tilbud i stedet for fly, bil og buss. Det er en togstrekning som også ville blitt en viktig drivkraft i utviklingen av hele denne regionen, både når det gjelder bosetting og næringsliv. Det er en jernbanestrekning som over tid vil være det mest miljøvennlige og effektive transportmiddelet i denne landsdelen. Det er jernbanestrekning som vil føre til mindre veitrafikk og dermed også færre ulykker på veien. Sørvestbanen er en genistrek. Og ikke bare det, dette er sannsynligvis den eneste togstrekningen som vil være økonomisk lønnsom over tid. En forutsetning for å få dette på plass er at Eidangertunnelen, Eidangerparsellen, blir utbygd og kommer på plass.

Jeg må bare si at i Telemark var vi svært skuffet over at denne traseen ikke ble nevnt i budsjettet for 2011. I snart 20 år har man arbeidet med dette prosjektet politisk i Telemark. Og i mange år har Grenlands befolkning, som ønsker å bruke toget, vist tålmodighet med et tog som på strekningen mellom Porsgrunn og Larvik går så sakte at

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1463 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

man kan sykle ved siden av det – hvis toget i det hele tatt går. Tålmodigheten er på bristepunktet, og regjeringen må signalisere at Eidangertunnelen skal på plass. I dag er det bare Kristelig Folkeparti som spesifikt har nevnt Eidangertunnelen i sitt alternative budsjett og satt av et kronebeløp som ville ha ført til at vi i hvert fall kunne ha kommet i gang i 2011.

Men for å få samferdselsministeren med på dette, så skal jeg personlig ta initiativ til å få omdøpt denne Eidangertunnelen til Kleppa-tunnelen, og hun skal få hele parsellen med – hvis det er det som skal til.

Presidenten: Neste taler er Linda C. Hofstad Helleland. Presidenten kan ikke se representanten Hofstad Helleland i salen. Det er mulig at hun har tatt feil vei – vi går iallfall videre til statsråd Magnhild Meltveit Kleppa.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:16:50]: Eg føler eit behov for å takka for engasjementet i denne debatten. Det er godt å ha med seg vidare for ei regjering som er offensiv når det gjeld samferdsel.

Så er det slik at det i dag er etterlyst mange enkeltstrekningar. Mange av representantane vil finna ut at dersom dei les budsjettet nøye nok, så er dei faktisk omtalte. Så er det andre, som ligg noko meir fram i tid, og det gjeld både bane og veg. Vi held på: Samtidig som vi ikkje er fullt eitt år inne i denne tiårs nasjonale transportplanen, så held vi på med rullering. Etatane har gjort fyrste del av arbeidet, og vi skal no ha møte med dei ulike fylkeskommunane. Dei fleste er inviterte i februar, og nokre i mars, så vil det då gå føre seg ytterlegare arbeid, og så vil Stortinget få seg førelagt ei ny stortingsmelding i 2013. Eit sentralt tema der trur eg, blir korleis vi endå meir konkret kan leggja til rette for at meir av godstransporten blir overført frå veg til bane på dei strekningane der jernbanen har sine fortrinn.

Vi har i 2011 440 mill. kr til ei rekkje mindre og mellomstore prosjekt, som har som mål å auka kapasiteten i jernbanenettet.

Eit anna tema er kollektivtrafikk. Det er det fleire av dykk som har nemnt her: kollektivtrafikk i byane. Eg hadde i førre veke eit møte med arbeidsutvalet blant fylkesordførarane for å sjå på korleis vi der ytterlegare kan styrkja innsatsen.

Så vil eg gjerne seia at regjeringa føreslår nærmare 1 mrd. kr til luftfarten i 2011. Det er fordi vi veit at luftfarten er ein føresetnad for å redusera avstandane for folk og næringsliv i vårt langstrakte land. Med budsjettforslaget legg vi til rette for å halda ved lag eit sikkert, effektivt og likeverdig luftfartstilbod over heile landet.

Så har nokre av dykk etterlyst eit likeverdig tilbod av grunnleggjande post- og teletenester, av høg kvalitet og til rimelege prisar. Det er regjeringa oppteken av. Høgre og Framstegspartiet tek bort pålegget om at Posten skal tilby banktenester. Det er ei plikt som er lovfesta. Departementet har sett ut eit utgreiingsarbeid som skal gje grunnlag for å vurdere omfanget av plikta i framtida. Det er ei sak som eg i tilfelle kjem tilbake med.

Vårt mål er altså eit transportsystem som er universelt utforma, som er effektivt, sikkert og miljøvennleg. Mange

er utolmodige, ikkje minst transportbrukarane. Då får vi sjå korleis debatten går – om eg har tid til å koma noko meir tilbake til enkeltspørsmåla, men lat det ikkje vera nokon tvil: Eg er òg utolmodig. Regjeringa sin strategi er årleg framover å trappa opp innsatsen i ein sektor som har vore forsømt i fleire tiår.

Irene Johansen (A) [15:20:18]: Jeg vil benytte anledningen til å peke på regjeringens offensive jernbanepolitikk. For mens Høyre snakker om moderne og nye løsninger på vei og jernbane, er det regjeringen som gjennomfører nettopp dette.

Høyre snakker om satsing på jernbane og kritiserer regjeringen for ikke å gjøre nok – som representanten Ingjerd Schou når hun peker på manglene på Østfoldbanen og østre linje. Samtidig prioriterer nettopp Høyre å kutte i drift og vedlikehold til jernbanen, og ellers bruke like mye på investeringer på jernbanen som regjeringen gjør neste år. De skal riktignok bruke 200 mill. kr til planlegging av OPS-prosjekter på vei og jernbane, og opprette et fond, men det er ikke gitt at dette fører til noe konkret neste år.

Regjeringen har igangsatt utbygging av dobbeltspor i intercitytriangelet på alle strekningene og viderefører dette neste år. I neste NTP vil vi få en tidfesting av når hele triangelet kan stå ferdig med dobbeltspor for høye hastigheter.

Det er et mål at igangsatte prosjekter skal bygges ut sammenhengende og effektivt. Det er gledelig, for er det ett område som dette er viktig for, så er det jernbanen. Det er ikke enkelt å bygge ut jernbane stykkevis og delt og samtidig få økt samfunnsnytte og kortere reisetid, slik det har vært gjort tidligere. Derfor er denne politikken viktig. Samtidig er det en riktig prioritering å prioritere opp vedlikeholdet av jernbanen, slik regjeringen gjør. Også i vinter er det problemer med punktlighet og manglende togsett. Vi må prioritere å få dette i orden – tålmodigheten er ved å ta slutt.

På Østfoldbanen er det flere togpendlere som har gjort busspassasjerer av seg, men jeg har håp om at de kommer tilbake når forholdene nå ryddes opp i. Men det er ikke bare vedlikehold av dagens bane vi er opptatt av i Østfold. Vi er også opptatt av videre utbygging av dobbeltsporet gjennom Østfold og Moss, slik to av representantene fra Østfold har pekt på i dag.

Derfor var vi veldig glade da vi fikk inn Mossetunnelen i NTP, med oppstart innen 2013. Dette er understreket i neste års budsjett. Der står det at så snart Jernbaneverket har kompetanse og kapasitet, skal arbeidet med detaljplanlegging og prosjektering videreføres, senest i 2013. Vi vil gjerne i gang snarest – det er klart – og vi kommer til å jobbe hardt for det. Men så konkret som denne formuleringen i budsjettet, om oppstart snarest og senest 2013, har vi aldri fått tidligere, heller ikke under Bondevik-regjeringen, der representanten Schou var minister.

Til slutt: Som en av initiativtakerne i forrige periode til utredning av høyhastighetsbaner vil jeg understreke at jeg er veldig glad for at dette arbeidet nå er godt i gang, og at vi får et godt beslutningsgrunnlag for utbygging i forbindelse med neste NTP i 2013.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1464 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Presidenten: Tone Merete Sønsterud har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Tone Merete Sønsterud (A) [15:23:06]: Representanten Schou kan ikke ha hørt etter da jeg holdt innlegget mitt om OPS, så jeg gjentar: Vi er opptatt av å utnytte ressursene best mulig, vi er opptatt av effektive og sammenhengende utbygginger over lengre strekninger. Men dette kan gjøres innenfor det budsjettssystemet vi har i dag. Jeg viste til tre store investeringsprosjekt som er ført opp på egne poster i statsbudsjettet, med de fordelene det har for en stabil finansiering. Et av dem er jernbanestrekningen Oslo–Ski.

Det vi er imot, er at samferdselsprosjekter skal kjøpes på avbetaling av det private.

Lars Myraune (H) [15:24:01]: Debatten begynner å nærme seg slutten, og jeg må si at jeg opplever egentlig ikke at det er de store temaene som diskuteres, bortsett fra noen få. Det er rimelig bra enighet om mye av det som det satses på innen kommunikasjon i Norge i dag, og det er vi glad for.

Sverre Myrli gir uttrykk for at han i det alt vesentlige støtter oss når vi ikke ønsker flere byråkrater og direktører, men ønsker utøvende ledd som får gjort noe, for det er det som betyr noe. Og når også Lundteigen sier at han vil skille mellom investering og drift når det gjelder den typen prosjekter i Norge, er vi 100 pst. enig i det. Jeg håper at representanten kan få gjennomsyret det i alle fall i eget partiorgan, så skal vi gjøre hva vi kan i vårt også.

Jeg føler behov for å forsvare representanten Schou litt, etter at hun ble angrepet så sterkt etter å ha «brisket seg», som de ble sagt, og brente av sin taletid. Når det gjelder Bondevik II-regjeringen, som hun var en del av, er det riktig at det var besluttet å endre på strukturen i Jernbanelverket. Det gikk kort tid i den nye regjeringen før det ble gjort om, og det var ikke urimelig å tro at det førte til noen problemer, for da var det allerede lagt noen kort, og det var allerede gjort noe.

Når det gjelder Jernbanelverket, som Schou uttalte seg om, oppfatter jeg ikke at hun kritiserte dem i prinsipp, men det som var deres handlemåte og deres rammebetingelser. Da må jeg få lov til å referere til to gode arbeiderpartikarer, Kjell Opseth og Matz Sandman, som i siste nummer av Jernbanemagasinet, som kom ut i dag, sier:

«Etter vår oppfatning må både Veivesenet og Jernbanelverket gis handlingsrom for å løse sine oppgaver på en meir effektiv og handlekraftig måte enn i dag.»

Ja, det er vi da enige om.

Så litt tilbake til OPS: Lundteigen sier at det er dyrt å låne penger. Ja, men det finnes måter å håndtere det på hvis vi har nok penger, og det har vi faktisk. Det er prinsippet med OPS, hvor vi gir ansvaret til noen, ikke bare for å bygge det så billig som mulig, men bygge det slik at det er lønnsomt å drifte det over en periode på 15–20–25 år. TØI har konkludert med at statistikken over ulykker er vesentlig bedre på OPS-veiene fordi de blir tatt vare på. Det er økt standard på veiene gjennom hele levetiden. Det er veldig bra.

Ellers vil jeg gjerne referere til de Ruitere, som sier at vi svartmaler. Nei, vi gjør ikke det, vi rødmer fordi en ikke er villig til å gjøre noe med en del av de prinsippene som ligger til grunn, f.eks. når det gjelder OPS, som jeg nevnte.

Så må jeg få lov til å berømme representanten Kvalvik, som er vararepresentant i dag, og som ga uttrykk for at de støtter Meråkerbanen og Trønderbanen – flott!

Anne Marit Bjørnflaten (A) [15:27:24]: Jeg skal kommentere noen av de forholdene som er berørt her i debatten.

Først til Jan-Henrik Fredriksen og Fremskrittspartiet: Jeg registrerer at Fremskrittspartiet, når det gjelder saken om finansiering av Hålogalandsbrua, er på kollisjonskurs med både NHO i Nord-Norge og store deler av den nordnorske befolkningen i forhold til den enigheten som er når det gjelder å benytte pengene fra nedleggelsen av Narvik Lufthavn til å finansiere Hålogalandsbrua – et særdeles viktig samferdselsprosjekt for oss i nord.

Jeg fikk også med meg kritikken med hensyn til at vi ikke vil delta i utredninger når det gjelder bane i Finnmark. Men poenget er jo at regjeringen allerede hadde startet på den utredningen som Fredriksen ba om, nemlig en helhetlig nordområdeutredning av infrastrukturbehov. For oss som var i Tromsø da delutredning 1 ble lagt fram for en uke siden, var det veldig gledelig å se at dette og flere baneprosjekter var ting som var spilt inn, og som skal vurderes videre.

Så har vi hatt en lang debatt om finansiering. Jeg må si at jeg synes det er et paradoks at land som sliter med mye større ettervirkninger etter finanskrisen og ikke har «pæng på bok», som finansministeren ville sagt det, nå går bort fra OPS som metode. Storbritannia gjør det, Sverige gjør det. Begrunnelsen er at det binder opp for mye av budsjettene. Jeg må jeg si at jeg skvatt litt da Ingjerd Schou i stad sa at hele poenget med å benytte seg av OPS-metoder var å skulle binde opp budsjettet. Tone Merete Sønsterud var tidligere inne på at Finansdepartementet har regnet ut at skal vi følge Høyres oppskrift, vil hele samferdselsbudsjettet være bundet opp til 2023–2024. Jeg har ikke registrert at hun har fått noe svar fra Høyre på spørsmålet om dette er tilfellet.

Så har vi ikke vært inne på Fremskrittspartiets luftige budsjetter, men vi behandler jo også nysalderingen. Fremskrittspartiet går inn for å avskaffe bompenger og mener at staten skal betale ut bompenger, og foreslår at det skal tas i nysalderingen, som også er en del av denne saken, ikke i 2011. Jeg mener at det er en måte å kamuflere og holde velgerne for narr på. Det viser igjen at Fremskrittspartiet ikke har mer penger enn det vi har.

Når det gjelder fond, er det også en løsning som Fremskrittspartiet og Høyre har. Det var en veldig interessant leder i Dagens Næringsliv i forrige uke om Forskningsfondet, der det heter:

«Høyre og Fremskrittspartiet ønsker en lignende modell for investeringer i infrastruktur. Heller ikke der bør det opprettes noe fond.

Norge har et digert fond – Statens pensjonsfond ut-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1465 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

land, og det trengs ikke flere. Det blir ikke mer penger av å lage fiffige konstruksjoner i budsjettet. Det blir bare dårligere muligheter til å se helheten.»

Vi er jo blitt beskyldt i denne debatten av Høyre og Fremskrittspartiet for å være gammeldagse. Jeg synes det er interessant å se at den rød-grønne regjeringen gjør det både Dagens Næringsliv og Trygve Hegnar i Finansavisen har oppfordret Høyre og Fremskrittspartiet til, nemlig å bruke statsbudsjettet til å finansiere samferdsel.

Oskar J. Grimstad (FrP) [15:30:13]: Det er med undring eg høyrer på denne debatten, der representantar for regjeringa snakkar om tidenes satsing.

I Møre og Romsdal har vi ein veg vi kallar eksportvegen – E139. Der fraktar vi 11 pst. av all norsk fastlands-eksport, som representerer verdiar for over 20 mrd. kr. Når så desse bedriftene har produsert og selt produkta sine og skal frakte dei ut til marknaden, kva blir dei då tilbydde? Jau, ein veg frå siste verdskrigen. Etappevis er denne vegen så smal at det ikkje finst midtstripe. Delar av han heng i boltar i fjellsida, og slik har han hange sidan krigen. Alternativet den sitjande regjeringa tilbyr, er at vi betaler ny veg sjølve, gjennom bompengar.

Det same alternativet er tilbydd når det gjeld samferdsels-satsing i fylkets største by, Ålesund. Vegstrekninga langs Lærstadvegen er og har vore ei utfordring, der han går langs busetnaden ut av byen og har eit skrikande behov for utbetring. Men atter ein gong er det bompengar som skal løyse problemet. Knapt nokon ting blir gjort utan at det skal finansierast ved bom.

Så ser vi no at dei raud-grøne har gjort eit forsøk på å legitimere fylkeskommunen og overlata store delar av vegnettet og ferjestrekningane til fylkeskommunane. Vidare er mange ferjestrekningar sette ut på anbod, og når så dei nye ferjestrekningane skal trafikkerast av dei nye ferjene, er det per i dag store manglar når det gjeld ferjekaisatsing. Ferjekaiene er med andre ord ikkje tilpassa dei større ferjene og set fylket i ein umogleg situasjon når det gjeld normalt vedlikehald. Jon Aasen, som er Arbeidarpartiet sin gruppeleiar i fylkestinget, konkluderer slik: Når ein handlar med staten, blir ein snytt på vekta. Dette har han gjenteke fleire gonger.

Så nokre ord om Stad skipstunnel, eit prosjekt som har vore utgreidd nærmast til det tragikomiske og enno ikkje er klart. Faren for tap av menneskeliv i området blir redusert til ein sjuandedel, faren for oljeutslepp blir halvert, og den samfunnsmessige nytteverdien er berekna til mange titals millionar kroner. Dette er nokre av konklusjonane ein har drege dersom Noreg byggjer verdas først skipstunnel gjennom halvøya Stad på Nord-Vestlandet. Dette viser forprosjektet som er utarbeidd av Kystverket. Det handlar med andre ord om vilje og ikkje noko anna.

Framstegspartiet si løysing på investeringsutfordringane innanfor samferdsel reflekterer også ei løysing som inneheld ein viss grad av føreseielegheit, i motsetning til systemet som er i dag. Vi har eit fond på 300 mrd. kr, og vi er nøydd til å skilje investeringar frå drift, slik vi gjer i næringslivet og privatøkonomien – slik vi alltid har gjort der. Dersom norsk næringsliv hadde lagt dagens kontant-

prinsipp til grunn når det gjeld nyinvestering og fornying, hadde det velferdssamfunnet som vi i dag kjenner, vore ein utopi. Derfor er vi nøydd til å leggje om systemet, slik at ein skil mellom varige investeringar og ordinær drift.

Susanne Bratli (A) [15:33:46]: Representanten Hoksrud sammenlignet meg med tante Sofie. Det kan være en grei sammenligning, for det er faktisk en rolle jeg har spilt.

Tante Sofie var så streng at røverne ble omvendt fra sin forbryterkarriere. Nå kan jeg bare håpe at jeg virker på samme måte på Fremskrittspartiet, men beklageligvis, jeg gjør meg ingen forhåpninger i den retning.

At det å bruke bilbelte er viktig, er det ingen uenighet om. Det skal vi bruke, enten vi er statsminister eller heter Siv Jensen. Jeg la tilfeldigvis merke til at Fremskrittsparti-lederen la ut et bilde av seg selv med belte på Facebook for noen dager siden. Årsaken til at jeg ikke snakket om bilbeltebruk i stad, er at Fremskrittspartiet faktisk ikke har foreslått at bilistene skal ha like lemfeldig omgang med beltebruk som de tydeligvis mener vi skal ha med fartsgrensene.

Jeg snakket heller ikke om kjøring i ruspåvirket tilstand. Det burde jeg ha gjort, for det er en stor risiko i trafikken. Mandag vedtok Stortinget en lov om nulltoleranse for narkotiske stoffer og medikamenter. Vi vedtok også at personer med førerkort på prøve mister førerkortet også hvis de har en promille under 0,5. I debatten opplyste Fremskrittspartiet at de egentlig er imot dette forslaget. Med tanke på ungdomsulykkene er det uforståelig for meg.

Det jeg mener er den største utfordringen med Fremskrittspartiet, er deres omgang med faglige vurderinger. Hvordan skulle det gå dersom vi alle sammen forholdt oss til enkeltansatte i Statens vegvesen eller enkeltansatte i Trygg Trafikk, slik Fremskrittspartiet gjør, når anbefalingene fra organisasjonene selv utvetydig er det stikk motsatte? Det kan i beste tilfelle kalles kreativ og selektiv bruk av faglige vurderinger. For meg er det nesten på linje med om jeg skulle spurt bror min på Bømlo om hva slags råd han hadde å gi i sammenhengen.

Streknings-ATK er evaluert, og erfaringene er entydige. Det er til og med laget en rapport fra Statens vegvesen om streknings-ATK. Det fører til en betydelig nedgang i antall drepte og skadde, det fører til en reduksjon i farten. Det sier rapporten fra Statens vegvesen. Vi velger å bruke kompetansen. Vi velger å stole på fagligheten i etatene og i Statens vegvesen og vil derfor ha mer streknings-ATK.

Til Fremskrittspartiet: God jul! Hilsen tante Sofie.

Kenneth Svendsen (FrP) [15:36:58]: Etter å ha hørt på denne debatten skulle man tro at enkelte i Arbeiderpartiet og Senterpartiet var i opposisjon, for det er stort sett bare statsråden og Myrli som har vært fornøyd med regjeringens satsing på veisektoren. Da jeg hørte på Senterpartiets finanspolitiske talsmann, som var her oppe, lurte jeg på hva slags parti han egentlig representerte, for det var mer kritikk mot regjeringens finanspolitikk enn det var skryt av regjeringens politikk. Men nå er det jo sånn at han

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1466 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

vel også er kjent for å være i opposisjon mot regjeringen.

Steinar Gullvåg fortalte oss om den fantastiske vei-standard i Vestfold. Hvis Steinar Gullvåg ønsker å ha et glansbilde på veibyggingen til Arbeiderpartiet, er kanskje Vestfold et passe fylke, på størrelse med Mo i Rana. Men selv den størrelsen klarer man ikke å levere en ordentlig vei-standard på. Jeg synes ikke det er rare greiene man kommer med. Jeg hadde jo håpet at ambisjonsnivået til Arbeiderpartiet var litt høyere enn å løse veiproblemene i et fylke på størrelse med en kommune i Norge. Men selv det klarer man altså ikke.

I valgkampen fortalte en tidligere statsråd fra Senterpartiet at det skulle lukte asfalt i hele Norge. Nå har jeg kjørt mye omkring i Nordland og luktet og luktet, (munterhet i salen) men det er altså ikke mye asfalt å lukte der. Jeg vet ikke om de har glemt hvordan man gjør de greiene der.

Janne Sjelmo Nordås fra Senterpartiet var så «utålmodig», fortalte hun. Jeg vil anbefale henne å lære seg én ting, og det er tålmodighet. For med denne regjeringen må man nemlig ha en masse tålmodighet. Jeg har ikke den tålmodigheten som Janne Sjelmo Nordås har. Når man ser på dødstillene i hennes eget fylke, og i hennes egen nabo-kommune, som stadig setter nye rekorder, hadde ikke jeg hatt samvittighet til å ha den tålmodigheten.

Det ble sagt her oppe fra de rød-grønne at man har politisk vilje – sterk politisk vilje, tror jeg det ble sagt – til å bygge veier i dette landet. Problemet er at det er ikke politisk vilje som bygger veier, det er penger over budsjettet. Og det er jo det som mangler. Det ble sagt her at Fremskrittspartiet var imot bompenger, og derfor ble det ikke bygd noen veier her. Skal man dra det videre, kan man kjøre til Sverige og se. Der skulle man ikke tro det var en eneste vei, men der har man altså bygd vei på vei uten bompenger. Så det er mulig, men man må ha vilje, og vilje til å bruke budsjettene for å gjøre det. Det har ikke den rød-grønne regjeringen.

Steinar Gullvåg (A) [15:40:01]: Representanten Svendsen har avslørt betydelige geografikunnskaper fra denne talerstolen tidligere i dag. Det er riktig at Vestfold er et relativt lite fylke, men det bor noen mennesker der, faktisk noen flere i Vestfold enn det bor i Mo i Rana. Mo i Rana kunne vi faktisk ha plassert på en liten del av sør-fylket, befolkningsmessig, slik at den samferdselsmessige betydningen av Vestfold tror jeg vi skal måle i trafikken og trafikkproblemene som rammer dette fylket.

Forleden kom jeg over et avisclipp fra valgkampen i 2005, da flere av oss reiste rundt i dette lille fylket Vestfold og lovt at vi skulle bruke mellom 5 og 6 mrd. kr på Vestfoldbanen i perioden fram til 2015. Jeg kan huske at Høyre og deres fylkesleder, stortingsrepresentant Svein Flåtten, ofte raljerte over våre brave jernbaneløfter, som han uten knussel fortalte var betydelige overbud. Vi sprenger den grensen nå med Barkåker–Tønsberg og det nye storprosjektet som ble påbegynt i sommer, altså den sammenhengende utbyggingen av strekningen Holmestrand–Nykirke, med stasjon inne i fjellet i Holmestrand.

I virkeligheten står vi overfor en jernbanerevolusjon i mitt fylke, som i løpet av få år vil endre forutsetningene

for bosetting og sysselsetting på vestsiden av Oslofjorden. I det øyeblikket det blir mulig å kjøre ekspressstog mellom Tønsberg og Oslo med en reisetid på under timen, med nye tog som kommer og går når de skal, blir toget et naturlig transportvalg for de fleste. For det er ingen med vett og forstand som utsetter seg selv for den påkjenningen det er å stampe seg fram på veiene til og fra Oslo i rushperiodene, så sant de kan unngå det. Når flere tar toget, blir det også bedre plass på veiene, fordi en dobbeltsporet jernbane har samme transportkapasitet som to firefelts veier liggende ved siden av hverandre, spesielt i rushtida.

På prosjektlisten fra 2005 står det ett prosjekt igjen, nemlig strekningen Farriseidet–Porsgrunn, som ikke fikk plass på budsjettet for 2011, men som vi håper får plass på budsjettet for 2012. Jeg er glad for at regjeringspartiene i komitéinnstillingen imøteser oppfølgingen av dette prosjektet i budsjettet for 2012.

Frank Bakke-Jensen (H) [15:43:30]: Når det gjelder geografi og befolkningsvekst, er mitt inntrykk fra næringskomiteen at det meste er størst i Narvik, så nå er det avlevert fra denne talerstolen.

Jeg vil gjerne gå inn på noen av de punktene som har vært oppe her. Først til debatten som har vært rundt dette med veiløst. Det er faktisk sånn at vi nå har hatt ganske stygge ulykker, og når man ved nærmere ettersyn har funnet en begrunnelse for dette, er det tilstanden på veiene som er grunnen til ulykkene – til dels alvorlige ulykker.

Jeg kommer fra flybransjen, der vi bruker Luftfartstilsynet. Det er faktisk sånn at det å kunne beskrive hva slags standard det skal være før man kan få hjul til å rulle, kan ofte være viktig. Det er ingen som stiller spørsmål ved et tilsyn som sier at denne rullebanen faktisk er i så dårlig stand at det ikke skal være fly der. Det kunne vært en tanke å gjøre noe sånt med vei også. Det hevdes jo fra samferdselsbyråkratene at man ikke trenger dette, fordi man vet hva som er dårlige veier, man må bare ha mer penger. Men det er faktisk sånn at noen steder skulle ikke veiene vært i bruk, og bevisene på det ligger der.

Så til debatten om organisasjonsform og finansiering av store samferdselsprosjekter: Også denne regjeringen – det kan vi være enige om – har beveget seg når det gjelder hvordan man organiserer og ser på prosjektene. Man har beveget seg i den grad at når det gjelder prosjektet E6 vest for Alta, var det lenge slik at ingen visste om man egentlig skulle i gang med den nå eller ikke, eller hvem som eventuelt skulle finansiere den, eller hva man hadde lovt lokalpolitikere. Det er viktig at man er ryddig i debattene og diskusjonene. Det er ikke bestandig det man mener man har sagt, er det som gjelder.

Avslutningsvis vil jeg ta runden om flypriser og flytilbud i Finnmark. Der registrerer jeg i massemedia at Samferdselsdepartementet er ute og sier at man kan ikke gjøre noe med det. Det er etter min ringe forstand feil. Prinsippet er ganske enkelt: I anbudspapirene man sender ut, setter man en makspris på de forskjellige reisetrekningene. Da er det slik at når den maksprisen er satt i anbudspapirene, er det det som blir billettprisen for det setet fra den plassen til den plassen. Da får man i alle fall være så rakryg-

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1467 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

get at man sier at det er den prisen man mener man skal betale for turen.

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

Øyvind Halleraker (H) [15:46:27]: Jeg skal ikke skryte av Sverre Myrli i denne omgang, for da jeg så hva slags reaksjon det avstedkom da jeg skrøt av hans første innlegg, skal jeg ikke gjøre det! Men det er et par ting jeg må få kommentere.

For det første må det ikke henge i luften på noen måte at Høyre ikke er veldig klar over og vil odle og videreutvikle den gode kompetansen som sitter i våre etater – både i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Men det betyr ikke at vi ikke kan organisere oss annerledes. Det har vi gjort med både Mesta og Avinor. Vi har konkurranseutsatt Gjøvikbanen, og vi fikk en endring på Flytoget. Jeg har ikke registrert noe forslag i denne salen på å reversere de ordningene.

Så får vi en god OPS-debatt senere i dag i en litt bredere kontekst, så jeg tror ikke vi skal bruke mer tid på det herfra. Jeg vil bare si at det er hyggelig å registrere at regjeringens representanter nå skryter av borgerlige politikere i Sverige og England og ikke er særlig fornøyd med sine egne, som styrte tidligere.

Øyvind Håbrekke (KrF) [15:47:53]: Budsjettet som behandles i dag, omhandler mange viktige temaer man kunne ha kommet inn på, og det er sagt mye både om fortid og om framtid.

Representanten Myrli hadde en visitt til Bondevik II-regjeringen og Jernbaneverket. Ja, det er jo riktig at Bondevik II-regjeringen faktisk satte i gang en omorganisering av Jernbaneverket, som ble reversert og stoppet av den rød-grønne regjeringen. Så kan man spørre seg om erfaringene etter den gangen kanskje har vist noe om at det var riktig å se på organiseringen av Jernbaneverket, at det var riktig å se på hvordan man får mest mulig effekt ut av de ressursene som faktisk investeres der.

Så er det også argumentert mot mer effektive investeringsformer fra flere av regjeringens representanter. Det høres av og til ut som om man har fått beskjed av Finansdepartementet hva man skal mene, og så lager man argumentene etterpå. Jeg forundres over at både representantene Bjørnflaten og Sønsterud viser til erfaringer f.eks. fra Storbritannia, som går bort fra dette virkemiddelet under henvisning til at de er i ferd med å pådra seg stor gjeld og har store utfordringer med det. Hvis det faktisk er slik at denne rød-grønne regjeringen har så store ambisjoner på veiutbygging at man gjennom OPS skal klare å pådra Norge netto statsgjeld, da skal jeg faktisk gi dem en stor blomst og stor honnør for sine ambisjoner på området. – Dette er ikke en relevant sammenligning.

Jeg vil også, i likhet med representanten Bratli, sette fokus på trafikksikkerhet. Vi har mange ulike virkemidler for fartskontroller og kontroller i et moderne samfunn, men vi kommer aldri bort fra å styrke det personlige ansvaret som hver enkelt bilfører har.

Likevel er det viktig at vi investerer penger i de mest ulykkesbelastede strekningene. En av dem er E6 og rv. 3 i Sør-Trøndelag, sør for Trondheim. Jeg viser her til merknader som bl.a. Kristelig Folkeparti er med på om at det er viktig å komme raskt i gang med de investeringene som skal gjøres på denne strekningen i årene framover.

Meråkerbanen er «the missing link» i det nordiske jernbanenetet. Jeg skulle ønske det var et flertall i salen som var med på de merknadene som Kristelig Folkeparti her har sluttet seg til sammen med Høyre.

Så vil jeg til slutt løfte fram Ørland lufthavn, der Kristelig Folkeparti dessverre er alene om en merknad der vi peker på at den regionale betydningen av ruten Ørland–Gardermoen fortjener å ha plass på statsbudsjettet.

Geir-Ketil Hansen (SV) [15:51:11]: Regjeringen satser på nordområdene: 1,2 mrd. kr i 2011 til ulike nordområdetiltak neste år i tråd med handlingsplanen Nye byggesteiner i nord.

Det satses på transport i nord, og vi vil satse mye mer i årene framover. Jeg trekker fram noen satsinger:

- styrking av Kystvakten og flytting av hovedkvarteret for Kystvakten fra Oslo til Sortland
- en rekke store veiprosjekter skal settes i gang
- hurtigruta skal på nytt anbud – vi prioriterer hurtigruta høyt
- Hålogalandsbrua nord for Narvik skal bygges
- vilje til økt satsing på kollektivtransport og jernbane i Bodø og Salten-regionen

Det er tydelig i merknadene fra komiteen.

Jeg vil trekke fram jernbanens stadig større betydning og muligheter for grenseløs transport. Derfor må vi følge opp satsingen på en transportkorridor mellom USA og Russland/Øst-Kina via Narvik. Dette er det stor interesse for i Nord-Norge og ikke minst i våre nabolag. Vi må gjøre det vi kan for å få fart på grønne transportører for gods og personer.

Det betyr også en opprusting av jernbanen. Vi må modernisere og øke kapasiteten på jernbanen fra Narvik via Kiruna og videre østover. Det betyr en visjon om dobbeltspor og rettere linjer. Vi må også sette fart på planene om jernbane i Troms på dagsordenen. Alt dette tar regjeringen tak i, og vi må følge dette viktige arbeidet opp med en transportplan for nordområdene inn i behandlingen av ny Nasjonal transportplan i 2013.

Ny storflyplass på Helgeland vil være en fantastisk styrking av næringsutvikling og bosetting i denne regionen, en av få regioner som ikke har en større flyplass. Bedrifter i et stort område fra Lovund til Hattfjelldal har stilt seg bak Polarsirkelen lufthavn. Det er derfor viktig å ha god fart på konsesjonsprosess og på beslutninger og finne muligheter for å realisere en flyplass som kan betjenes av større fly. Det handler om næringsutvikling, det handler om regional utvikling, reisetid og priser.

Tilbake til Hålogalandsbrua, fra Narvik og nordover, som er et av de høyest prioriterte samferdselsinvesteringer på E6 i Nord-Norge. Den er viktig for godstransporten i Nord-Norge, og ikke minst viktig for å sikre fortsatt jernbanetransport på gods. 80 pst. av all transport til

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1468 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Nord-Norge nord for Narvik går på jernbane fra Oslo til Narvik via Sverige. Hålogalandsbrua er viktig også for å sikre den transporten. Jeg er veldig glad for at statsråden har annonsert at selve bruprosjektet skal komme til Stortinget som egen sak i 2011. Jeg vil anmode statsråden om å få saken fram allerede i vårsesjonen, slik at byggestart kan settes i verk i 2012.

Gunnar Gundersen (H) [15:54:08]: «Vi administrerer oss i hjel», sa Myrli. Egentlig hadde jeg bare tenkt å gå opp og takke for en fantastisk ytring, for det er noe vi i Høyre har vært opptatt av en god stund, og som vi ganske godt kan dokumentere gjennom spørreundersøkingen rundt statsbudsjettet. Selv om Myrli sa at den forrige regjeringen sendte ut fotfolket, hvilket jeg ikke tror er riktig, kan vi i hvert fall bekrefte at byråkratene har kommet inn etterpå. Det har vært en eksplosjon i antall statlige byråkrater, og det har også vært en eksplosjon i kommunenes utgifter til administrasjon. Så selv om Myrli viste sin andre side i det andre innlegget sitt, vil jeg si at jeg er meget enig i mye av det han sa i det første.

Så har jeg også notert meg under debatten at man snakker om at OPS er dyrere. Så vidt jeg vet, kunne ikke den evalueringen som ble gjennomført av TØI, konkludere på noen ting når det gjaldt kostnader, verken at det ble dyrere, eller at det ble billigere. Jeg antar at man da sikter til finansieringen, og i motsetning til mange av de rød-grønne som henviser til at mye av Europa forkaster OPS, er ikke det min erfaring i det hele tatt. Det foregår ganske mye nytenking også når det gjelder finansiering. Nedover i Europa snakker man nå om at staten kanskje kan gjøre låneopptaket, og at det garanteres av de private. Da får man det beste av begge deler, for da får man også det positive ved OPS, som er blitt påpekt: Det er risikoavlastning, det er transportsikkerhet over tid, som representanten Myraune var inne på, det er rask gjennomføring, og det er nytenking i prosjektene. Så det at Norge ved den rød-grønne regjeringen stiller seg utenfor all type nytenking når det gjelder dette, er ganske kritisk.

Når det gjelder Bjørnflaten, og det at vi har handlingsrom: Det er åpenbart at gjeldssituasjonen i Europa gjør at investeringene kommer til å stoppe opp, og det er ganske dramatisk. Men det har ingenting med OPS å gjøre. Det at vi har handlingsfrihet, gjør at vi burde ha fokus på nettopp å få gjennomført prosjektene på en effektiv måte. Da er OPS ett av virkemidlene.

Til slutt: Jeg savner svar fra statsråden på den utfordringen jeg ga, for jeg er litt opptatt av at Norge også skal tilhøre en verden rundt seg. Jeg tror at norsk næringsliv har behov for å få ut varer og tjenester. Uten en veldig klar norsk strategi om hvordan vi skal få bygd ut infrastrukturen mellom Uddevalla og svenskegrensen og Karlstad og svenskegrensen, tror jeg ikke svenskene kommer til å ha det fokuset. Jeg har ikke fått noe svar på den utfordringen. Jeg kan heller ikke se at det er tegn til strategi i regjeringens dokumenter. Mine rød-grønne kollegaer på hedmarksbenken har heller ikke stilt seg bak den merkna den som Høyre har til budsjettet. Vi vil gjerne ha svar på om det er fokus på nettopp den utfordringen.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:57:26]: Eg vil berre retta merksemda mot side 136 i budsjettproposisjonen og dei påfølgjande sider, der dei største jernbaneprosjekta er omtalte, status for planlegging, prosjektering og grunnverv. Det er der det går fram at det når det gjeld Eidangertunnelen, kan vera store moglegheiter for oppstart i 2012. Der er òg status for Eidsvoll–Hamar og andre prosjekt som er omtalte i dag.

Så kan eg roa Hoksrud med at eg har vore fleire gonger i Telemark, òg etter at eg vart samferdselsminister, til og med i Bamble.

Til Halleraker kan eg seia at Hordfast er inne som ein av dei seks KVVU-ane, og òg i Ellevset sitt arbeid med ein ferjefri kyststamveg.

Berre to ting til slutt. Det eine er til Gunnar Gundersen, og det gjeld det nordiske triangelet. Lat meg seia: For det fyrste har vi altså no ei eiga nordområdeutgreiing som grunnlag for neste Nasjonal transportplan. For det andre går det føre seg eit tett samarbeid på tvers av landegrensene. Sjølv var eg med på eit ministermøte i juni i Haparanda og eit nytt møte no i Brussel. Eg meiner, som han, at det er viktig at vi her samarbeider på tvers av landegrensene.

Så har eg heilt til slutt lyst til å seia: Det er jo nokre representantar her som har gjeve inntrykk av at dei ikkje ser, det er nokre som seier at dei ikkje høyrer, det vart til og med nemnt at nokre hadde mista luktesansen. Eg må seia at eg gler meg til å realisera budsjettet for 2011. Eg trur at ute i landet vil folk merka ein forskjell.

Presidenten: Presidenten registrerer at noen av oss har kommentert at noen har mistet den politiske retningssansen.

Jan-Henrik Fredriksen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [15:59:48]: Jeg kan ikke gi meg på og jeg forventer at samferdselsministeren tar affære når det gjelder dette. Regjeringen uttaler selv at nordområdene er dens viktigste strategiske satsing. Når man i nord opplever at prisen på flyreiser for å komme fra a til b internt i et fylke er 9 000 kr, har ikke det noe med satsing å gjøre. Jeg vil heller si at det er en antidistriktspolitikk.

Regjeringen kan gjøre noe med landingsavgifter, kan gjøre noe med underveisavgifter, kan gjøre noe med klimavoteavgifter, kan gjøre noe med anbudspapirer og makspriser – og kan også gjøre noe når det gjelder statlige oppkjøp. Det er ikke slik at det ikke finnes verktøy i verktøykassen. Det er den politiske viljen det kommer an på.

Jeg ber ministeren innstendig om å se på saken en gang til.

Presidenten: Stortinget avbryter nå sine forhandlinger, og presidenten vil minne om at møtet settes igjen kl. 18. Første taler er da Oskar J. Grimstad.

Møtet ble avbrutt kl. 16.01.

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 2010 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 1469 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

Stortinget gjenopptok sine forhandlinger kl. 18.00.

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

Presidenten: Den innkalte vararepresentanten for Møre og Romsdal fylke, Ragnhild Aarflot *Kalland*, har tatt sete.

Stortinget fortsetter behandlingen av sakene nr. 1–6 på dagsorden nr. 32.

Oskar J. Grimstad (FrP) [18:00:42]: Eg bad om ordet igjen på bakgrunn av diskusjonane som har gått rundt dette med fondsavsetjing. Sjølv har eg hatt glede av, som medlem i representantskapet i Norges Bank over nokre år, å vere med og sjå korleis Statens pensjonsfond utland har vakse seg utruleg stort. Eg var også med på ein tur til New York, der vi besøkte NBs kontor og fekk sjå den funksjonen aksjemeklarane har. Det var same dagen som Lehman Brothers gjekk over ende. Vi fekk òg oppleve kor fort eit fond kan bli – skal vi seie – drastisk redusert i verde. Det får meg til å tenkje på at eg mange gonger har tenkt: Kva om vi plasserte nokre hundre millionar av desse verdiane som delar av Statens pensjonsfond utland representerer, i infrastruktur her i landet – kva ville det ha gjort med konkurransekrafta til næringslivet vårt, kva ville det ha gjort i forhold til sysselsetjing, osv.? I staden måtte vi setje inn betydelege midlar under finanskrisa. Vi ser at vi no i staden brukar pengar frå Statens pensjonsfond i utlandet til investeringar i infrastruktur, i aksjar i selskap og også i eigedom. Med andre ord er vi med på å gjere firma i utlandet sterkare. Vi er med på å gjere infrastrukturen til desse bedriftene i utlandet sterkare. Med andre ord, vi klarer å setje dei andre betre i stand til å konkurrere med våre eigne bedrifter og våre eigne innbyggjarar enn det vi sjølve greier å gjere i utlandet. Vi er så redde for å bruke kroner innanlands at det blir på ein måte å lage sin eigen snubletråd. Dette er langt frå framtidsretta, og, som eg seier, det styrkjer berre våre konkurrentar og ikkje dei som skal vere med og halde oppe det velferdssamfunnet som vi i dag har glede av å vere ein del av – dei bedriftene som byggjer velferda.

Presidenten: Representanten Janne Sjelmo Nordås. Hun har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:03:09]: Representanten Svendsen har tydeligvis dårlig luktesans, som også samferdselsministeren påpekte, for i sommer kjørte jeg fra Mo i Rana til Bodø og opplevde i hvert fall ikke mindre enn fire prosjekt der man drev med veiarbeid, med sprenging, vedlikehold og asfaltering. Og det er bare en femtedel av Nordland, så her er det aktivitet.

I Grane er det mange ulykker, og derfor satser vi i Grane. Man åpner nå 4,9 km ved Majavatn. Man starter med et nytt prosjekt på Brenna til våren, og vi skal gjøre vedtak i Stortinget i forhold til Helgelandspakken som

innbefatter 27 mil. Helgelandspakken vil være viktig med tanke på å forebygge ulykker framover.

Med det anbefaler jeg klart og godt det budsjettet som vi nå har lagt fram og som vil bli vedtatt. Det er framtidsrettet, både for Nordland og for hele landet.

Presidenten: Presidenten setter ikke veldig mye pris på at representantene setter karakteristikk på hverandre – «dårlig luktesans» er ikke så veldig god karakteristikk.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:04:27]: Da vil jeg bemerke at innlegget fra representanten innbød veldig klart til det.

Presidenten: Det som skjedde tidligere, kan ikke denne representanten si noe om, men nå er det jeg som presiderer.

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

Arne Sortevik (FrP) [18:04:47]: På 1 minutt rekker jeg to ting. Det ene er å si to ord om fergefri kystriksvei E39 mellom Stord og Bergen. Også denne gangen mener vi med vår merknad fra Fremskrittspartiet å understreke at når man utreder alternativ for fergefri forbindelse, inkluderer vi dagens trasé i den utredningen. Vi har faktisk skriftlig bekreftelse fra forrige samferdselsminister på at hun vil gjøre nettopp det, og vi håper selvfølgelig at hun står ved sitt løfte.

Så til finansiering til slutt. Det som representanten Hareide omtaler som «bortanom all fornuft, og som ikkje er realistiske i det heile» – sitat fra dagens debatt – er altså å bruke statlige lån til statlige etater. Det gir raskere og mer omfattende investeringer, det binder opp budsjettene i noe større grad enn det vi vet i dag – det er helt riktig – men vi får altså flere prosjekter ferdigstilt raskere, vi får raskere samfunnsmessig gevinst, og vi sparer flere liv. Slett ikke verst.

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

Knut Arild Hareide (KrF) [18:06:00]: Eg har berre lyst til heilt kort å oppsummere korleis eg har sett på denne debatten. Eg synest det har vore ein god debatt. Eg vil kanskje seie at denne debatten ikkje har vore så verst, og denne gongen gjeld det ikkje berre statsråd Meltveit Kleppa, men faktisk alle deltakarane i debatten. Eg synest det har vore ein spennande debatt, som har vist dei politiske skiljelinjene. Den som nok blei mest omfamna både av motstandarar og tilhengjarar, var representanten Sverre Myrli. Det som er litt synd er at han går imot vegtilsyn, og det er vel eigentleg alle partia i dag for, men me er litt ueinige om på kva måte me skal organisere det.

Eg har lyst til å be statsråden merke seg det alle parti,

8. des. – 1) Bev. på statsbudsj. for 2011, kap. under Samferdselsdept., Fiskeri- og kystdept., Fornyings-, administrasjons- og kirkedept. og Justis- og politidept. 2) Representantforslag fra seks Høyre-repr. om likebehandling av norske og utenlandske transportører 1470 på norske veier; Endringer i statsbudsj. for 2010 under 3) Justisdept. 4) Fiskeri- og kystdept. 5) Samferdselsdept. 2010 og 6) Fornyings-, administrasjons- og kirkedept.

forutan Framstegspartiet, seier i forhold til høgfarutgrei- inga og det som ligg føre i så måte. Der ligg det tydelege føringar frå ein samla komité, forutan Framstegspartiet, i den saka.

Freddy de Ruiten (A) [18:07:14]: I forbindelse med representanten Godskesens innlegg har jeg behov for å komme med noen bemerkninger.

Jeg deler representanten Godskesens engasjement for god kommunikasjon og infrastruktur i Aust-Agder, bl.a. når det gjelder midtdele på E18 ved Grimstad, kystvern- beredskap, Tvedestrand– Arendal, rv. 9, osv. Men når re- presentanten Godskesen hevder at en legger opp til økt bompengbelastning, og at det mangler statlige midler, vil jeg bare bemerke at fylkestinget i Aust-Agder med stort flertall har gått inn for en slik løsning. Det innebærer fak- tisk at veldig mange av brukerne av E18 mellom Grimstad og Kristiansand vil få en mindre belastning enn det som er tilfellet i dag, for det som det er snakk om, er å dele bom- men i to. På folkemunne kalles denne bommen for «rett- ferdighetsbommen», så jeg håper jo at den blir en reali- tet, for den burde ha vært en realitet for lenge siden. Det som er realiteten her, er faktisk at de som bruker bommen mest, ikke betaler noe i dag – tro det den som vil.

For å eksemplifisere dette har jeg lyst til å peke på fire mønstre i kjøringen mellom Grimstad og fylkesgrensen Aust-Agder/Vest-Agder. De som kjører fra Lillesand til Vest-Agders grense i dag, betaler kroner null. Det er altså de som har mest nytte av den nye E18. De vil måtte betale 15 kr med den nye løsningen. De som reiser fra Grimstad, Arendal og lenger øst og til Vest-Agders grense, betaler i dag 30 kr, og de vil betale 30 kr med den nye, foreslåtte løsningen. Men de som derimot reiser fra Arendal, Grim- stad eller lenger øst og til Lillesand, og som i dag beta- ler 30 kr, vil måtte betale 15 kr med den nye løsningen. Det samme vil de som reiser fra Lillesand og østover mot Grimstad og Arendal. De betaler altså 30 kr i dag og vil måtte betale 15 kr med den nye, foreslåtte løsningen, som de aller fleste i Aust-Agder synes er rettferdig og rimelig.

Helt til slutt vil jeg komme med en liten bemerkning til representanten Fredriksen, som sier at det er «verst» med flyprisene i Nord-Norge. Det er jeg for så vidt enig i, de er ikke særlig gode. Men jeg synes ikke det er særlig gle- delig å spille ut Albania- og Botswana-kortet når det gjel- der opplevd veistandard – bruke det som dokumentasjon på veistandarden i Norge. Det er «verst».

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:10:33]: Det var nettopp dette flybillettspørsmålet som vart litt hengjan- de etter to innlegg og utfordringar. Der vel eg no å svara kort, men med å ta litt av historia fyrst.

Innanriks luftfart vart i Noreg deregulert som følge av EØS-avtalen i perioden 1994–1997. Før dereguleringa hadde flyselskapa i Noreg konsesjonar på ruter, og myn- digheitene godkjende både frekvensar, rutetider og flyty- par, prisar og rabattstruktur. Etter dereguleringa er det på flyruter på det kommersielle rutenettet – altså flyruter utan offentlege tilskot – flyselskapa sjølve som fastset prisar, rabattar, vilkår og ruteføring, utan godkjenning frå myn-

digheitene. Staten har etter EØS-regelverket berre høve til å fastsetja reglar for pris på ruter som er underlagde for- pliktingar til offentleg tenesteyting, og der staten kjøper flytenester etter anbod.

Så kjøper staten anbod. Vi vil ha eit godt flytilbod i heile landet. Nord-Noreg har spesielle avstandsutford- ringar, og det regionale flyrutetilbodet er difor spesielt viktig i denne delen av landet. Vi kjøper flyrutetenes- ter for om lag 200 mill. kr i Finnmark og Nord-Troms. Makspris på dei rutene er f.eks. 1 149 kr på strekninga Hammerfest–Kirkenes, så her er det noko misvisande ute og går. Skal vi seia det enkelt, kan vi seia at her er det nettopp det kommersielle som slår inn. I ein annan sam- anheng er det jo nokre i denne salen som vil at vi ikkje skal subsidiera spesielle ruter og koma med statlege kjøp, verken her eller der.

Når det gjeld avgiftsnivået, aktar ikkje eg å sjå nærma- re på det, fordi at det blir auka i budsjettet for 2011 med 1,3 pst. Det betyr at det reelt sett er ein nedgang.

Så til strekninga Arendal–Tvedestrand: Det er eitt av fleire eksempel på at det blir teke lokale initiativ for å for- sera fram planlegging. Eg håper dei no finn ei lokal av- klaring raskt på den vegen, før saka kjem til departemen- tet, slik at vi får ei avklaring. Det er jo usemje lokalt, men det er gjort formelle vedtak.

Heilt til slutt vil eg berre seia når det gjeld lyntog, at eg har merka meg komiteens innstilling òg på det punktet, og at eg kjem til å vera veldig obs på den saka framover.

Kenneth Svendsen (FrP) [18:13:45]: Representanten Janne Sjelmo Nordås kommenterte min uttalelse om lukte- sansen min. Da kan jeg bare slå fast at min luktesans er utmerket. Den er faktisk så god at dersom jeg lukter as- falt, tar jeg fotografiapparatet og kjører bort og tar bilde av det, for det skjer så sjelden at det er bevaringsverdig.

Og så sier representanten Janne Sjelmo Nordås at Sen- terpartiet har en «framtidrettet» politikk på veibygging. Hun forteller at hun har kjørt gjennom Nordland, og der har hun truffet så og så mange anleggsarbeidere. Det er korrekt – jeg har også kjørt den strekningen. Man kjører altså i 90 km over Saltfjellet på en fin vei som er bygd på 1980-tallet, for så å kjøre inn på en vei der farten er satt ned til 80 km, og der det ikke er midtstripe, så treffer man på noen anleggsmaskiner som skal utbedre veien et kort stykke – veien er like dårlig på begge sider av utbedrin- gen – så kjører man videre nedover, og så møter man på det samme.

For meg er en «framtidrettet» veibygging at man star- ter der veien er dårlig, og så bygger man den fremover slik at hele veien blir bra. Man skal ikke gjøre det slik at man kjører i 90 km et stykke, 70 km et stykke, 60 km et stykke og 80 km et stykke. Det er ikke «framtidrettet» veibygging.

Og så ble dette med Helgelandspakken nevnt som noe positivt for regjeringen. Men det er jo regjeringen som har tvunget deler av befolkningen til å betale bompenger for å bygge vei! Hvis de ikke vil betale bompenger, får de heller ikke vei. Jeg synes det er skammelig at man har en regje- ring som setter over 3 000 mrd. kr i aksjer i utlandet, og

så krever at bilistene i Norge skal betale en høyere skatt enn det de gjør. Samtidig vet jeg at nysalderingen viser at vi har betalt mye mer skatter og avgifter til statskassen i år enn det som var planen i statsbudsjettet.

For meg er det uforståelig at man skal skattlegge bilistene enda mer i stedet for å bruke pengene på å bygge ut veinettet i Norge på en framtidsrettet måte, slik at de som produserer varer i Nord-Norge og på Vestlandet, kan komme seg ut til markedet på en rimelig måte, selge sine produkter og gjennom det betale skatter og avgifter til staten. Det er en framtidsrettet politikk. Det er en politikk som gjør at vi har et næringsliv i Distrikts-Norge i framtiden, når vi går av med pensjon – et næringsliv som kan betale skatter og avgifter til pensjonen som vi også kan ta del i. Men det å ha stykkevis og delt bygging – en kilometer her og en kilometer der – er ikke framtidsrettet, det er bakvendt.

Presidenten: Presidenten forstår at han har havnet midt oppe i en debatt med friskt språk, men vil likevel bemerke at «skammelig» politikk ikke er noe presidenten vil la gå, uten å klubbe det ned.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:16:58]: No hadde eg tenkt at vi skulle gå vidare til neste sak, for det blir vel anledning til å diskutera finansiering av samferdsel seinare i dag òg.

Men berre for å gjera det heilt klart: Det er eit viktig og sjølvstendig poeng for denne regjeringa å sørgja for meir samanhengande utbygging enn det som har skjedd før oss. Det er jo difor eg fyrst har teke Stortinget med på ei reise på E6, og no i dag ei reise på E39. Det er definitivt ikkje slik for oss som det som skjedde nettopp i representanten Kenneth Svendsens tid, at det berre kom ei ny rundkøring i heile Nordland på ganske lang tid. Vi legg så avgjort vekt på meir samanhengande utbygging, og vi kan ikkje ha det på oss at det ikkje er framtidretta utbygging vi driv med. Heldigvis er det slik at folk ute i landet er veldig glade for all den framtidretta utbygginga vi no driv med.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [18:18:36]: Det var Kenneth Svendsens innlegg som fikk også meg til å ta ordet. Jeg opplevde at han prøvde å framstille det som om ingenting skjer i Nord-Norge, og det er selvfølgelig helt feil.

Siden den rød-grønne regjeringen tok over i 2005, har vi tredoblet satsingen på samferdsel i Nord-Norge. Nord-Norge lå før under det gjennomsnittlige nivået når det gjelder samferdsel i Norge. Vi er nå oppe på det nivået – fortsatt har vi store utfordringer, men vi har altså tredoblet satsingen i Nord-Norge.

Vi har diskutert det litt tidligere i dag, men jeg synes jo det er ganske spesielt at Fremskrittspartiet som det eneste partiet går imot en løsning der man skal bruke penger etter nedleggelsen av Narvik flyplass til å finansiere brua over Rombaksfjorden, som blir det neste store samferdselsprosjektet i Nord-Norge – et utrolig viktig samferdselsprosjekt. Det går altså Fremskrittspartiet imot. Her er Fremskrittspartiet på kollisjonskurs med befolkningen,

med NHO i Nord-Norge og med alle dem som har jobbet for å få til en løsning for å få den brua på plass.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1–6.

(Votering, se sidene 1481, 1492, 1493 og 1495)

Sak nr. 7 [18:19:51]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold om å utrede etablering av en transportetat, etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport, for å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren (Innst. 109 S (2010–2011), jf. Dokument 8:175 S (2009–2010))

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 med svar 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) [18:21:34] (ordfører for saken): Nå har vi hatt en omfattende debatt i forbindelse med budsjettet om både organisering og finansiering, så jeg skal bare knytte noen korte kommentarer til de to representantforslagene.

Jeg opplever at det er tverrpolitisk enighet om flere av de forholdene som drøftes i de to representantforslagene. Vi ønsker alle å ha en helhetlig og effektiv transportplanlegging, vi ønsker alle en mest mulig rasjonell gjennomføring av samferdselsinvesteringene, og vi er alle positive til prosjektfinansiering.

Jeg vil begynne med å understreke dette, fordi det ofte – som vi fikk demonstrert i den forrige debatten fra opposisjonens side – blir framstilt som om de rød-grønne partiene har en ideologisk motstand mot endringer og fornyelser innenfor samferdselssektoren. Det er selvfølgelig feil. Det er jo nettopp vi som er de sterkeste forsvarerne av offentlig sektor, som har mest å hente på til enhver tid å sørge for at offentlig sektor drives så effektivt som mulig. Derfor har det rød-grønne flertallet bl.a. åpnet for prosjektfinansiering i inneværende NTP.

Kristelig Folkeparti vil at Stortinget skal be regjeringen om å utrede mulighetene for etablering av en felles transportetat, etter modell fra Sverige og Finland. Tanken er interessant og en viktig grunn til at den rød-grønne transportfraksjonen besøkte Trafikverket i Sverige tid-

ligere i høst. Trafikverket er en relativt ny konstruksjon, og ble etablert 1. april 2010. Derfor er det for kort tid til å trekke store erfaringer fra denne omorganiseringen. Samtidig som Trafikverket ble etablert, ble flere transportetater avvirket. Trafikverket i Sverige skulle ha ansvaret for langsiktig planlegging, drift og investering i transportsystemet.

Flertallet støtter Kristelig Folkeparti i at det er rom for en planlegging som i større grad ser transportmidlene i sammenheng, og utnytter de enkelte transportmidlenes fortrinn. Samtidig er det viktig å ha med seg at Norge er langt fremme i den helhetlige planleggingen. Sverige vedtok nettopp sin første transportplan som omfatter alle transportsektorene, mens vi er inne i planleggingen av den fjerde nasjonale transportplanen.

Samferdselsdepartementet signaliserer i sitt svar til komiteen at de følger nøye med på utviklingen både i Sverige og i Finland. Samtidig peker departementet på at det ikke uten videre er mulig å sammenligne Norge og Sverige, f.eks. er Jernbaneverket en stor anleggsvirksomhet, mens dette er skilt ut i Sverige. Politikerne har delegert mye større beslutningsfullmakter til Trafikverket i Sverige enn det som er tilfellet i Norge. Vi må spørre oss om vi ønsker en utvikling med mindre politisk styring av trafikketatene, og med mulighet for økt byråkratisering, som bl.a. Høyre er inne på i sin merknad.

Høyre ønsker iverksetting av flere OPS-prosjekter. Som sagt – og som det har vært sagt mange ganger tidligere i dag – stiller det rød-grønne flertallet seg positivt til prosjektfinansiering. Samtidig undres jeg igjen over at forslagsstillerne kun fokuserer på OPS som løsning på finansiering av infrastrukturprosjektene.

Forslagsstillerne argumenterer med at strammere økonomiske rammer vil stille sterkere krav til politisk prioritering og til å finne nye løsninger for å realisere nye prosjekter. Men de borgerlige partienes resept er altså å gjøre det motsatte av det deres meningsfeller i andre europeiske land gjør, for å sikre seg økonomisk handlingsrom etter den økonomiske krisa. Her har vi allerede vært inne på forholdene både i Storbritannia og i Sverige tidligere i dag. I Storbritannia har jo finansministeren uttalt til media at OPS-prosjektene har bidratt til den høye gjelden landet må hanskes med i kjølvannet av finanskrisa.

De rød-grønnes svar er å investere kraftig i samferdselssektoren, prioritere drift og vedlikehold – og derfor er vi i ferd med å gjennomføre et historisk samferdselsløft.

Begge disse to representantforslagene viser at det er ikke noen «quick fix»-løsninger på utfordringene vi står overfor innenfor samferdselssektoren, som høyrepartiene tenderer til å fremstille det som. Kanskje vil en felles transportetat være en fremtidig løsning, men før vi kommer dit, er det mange viktige avklaringer som må gjøres. Viktigste nå er at etater som Statens vegvesen og Jernbaneverket først og fremst må få ro på seg til å gjennomføre den ambisiøse samferdselsstrategien det er lagt opp til.

Erfaringer fra andre land viser at OPS på kort sikt løser enkelte utfordringer, men fort skaper mange andre. Med det fremmer jeg forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i denne saken.

Presidenten: Representanten Anne Marit Bjørnflaten har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Bård Hoksrud (FrP) [18:26:36]: Jeg ble egentlig litt usikker da jeg hørte på foregående taler, for hun prater vel både om den saken vi nå behandler, og den saken vi skal behandle etterpå. Så hvorvidt man skal ta alt under ett, eller hvordan man skal gjøre det, begynner jeg å bli litt usikker på. Men det spiller egentlig ikke noen stor rolle, så jeg forholder meg til det som saken egentlig dreier seg om, nemlig en felles transportetat.

Jeg er veldig glad for at forslagsstillerne tar opp igjen gamle, gode fremskrittspartiforslag. Første gang vi fremmet dette i Stortinget var faktisk i 1992–1993, så vi er veldig glad for at man nå får opp en sak om dette. Jeg synes det er bra at statsråden sier hun er positiv, men dessverre detter hun litt av etter hvert. Dette handler jo om en mulighet til å si noe om at vi ønsker å modernisere denne sektoren, og faktisk også om å se på nye muligheter til å bruke ressursene på en mer effektiv og mye bedre måte enn man gjør i dag.

Jeg synes det er litt synd at statsrådets svar til komiteen er veldig lite tydelig i forhold til det som går på sjøtransporten, som jeg kanskje tror er en del innenfor transportsektoren vi ofte glemmer – som ofte detter ned, og som sjelden når opp i den store diskusjonen. Man ser kanskje ikke den store interessen ute hos vanlige folk, men den er utrolig viktig for næringslivet. Det er kjempeviktig at også havnene blir en større og viktigere del når man diskuterer transportetatens ansvarsområde, og at man får en helhetlig handling – selv om selvfølgelig statsråden og andre her vil hevde at det får man, i og med at man nå har en god koordinering i forhold til Nasjonal transportplan.

Men jeg må nok være ærlig og si at da jeg for første gang fikk lov til å være med og behandle Nasjonal transportplan i denne salen i forrige periode, var det slik at havnene falt litt mellom noen stoler. Det var alt det andre vi diskuterte – vi diskuterte det folk var opptatt av, nemlig om veien deres kom inn i NTP, om jernbanestrekningen eller en flyplass kom inn i NTP. Men havnene detter litt ned, kanskje fordi de ikke har den samme interessen i det brede lag av folket. Men det er definitivt viktig, som sagt, for næringslivet.

Jeg synes at dette er spennende. Det er et godt forslag, og vi støtter selvfølgelig fullt og helhjertet opp om at man nå ønsker å få vurdert dette, utredet mulighetene og se på hvilke konsekvenser det får. Sverige har nå gjort det – man har selvfølgelig ikke veldig lang erfaring, for det er kort tid siden man gjorde det. Det viser i hvert fall at det er en regjering i Sverige som er et litt annet symbol enn den regjeringen man har her i Norge. Men de har da i hvert fall gått litt foran, og de har tort å gå foran. Vi er veldig glad for at svenskene også har fulgt etter der hvor Fremskrittspartiet var tidlig på 1990-tallet, og tror at det er en god løsning. Selvfølgelig blir det dessverre slik at flertallet i salen vil stemme ned flertallet i komiteen – men det har jo fått lov å være et flertall i noen dager – og si nei til å gjøre dette. Men jeg synes det er trist, for jeg tror man hadde hatt veldig godt av å få denne vurderingen og fått

utredet muligheten for at også sjøtransporten skal få sin rettmessige plass innenfor transportområdet og bli tatt på samme alvor som de andre transportformene.

Dessverre er det vel sånn at noe av stridens kjerne og grunnen til at man ikke ønsker å samle all infrastruktur i en etat, er vel kanskje litt frykten for dette: Hva skal man med et eget Fiskeridepartement når det meste av virksomheten som ligger der, faktisk blir tatt inn i et annet departement? Det er klart at for en nasjon som Norge, hvor lakseoppdrett og fisk og den type ting er viktig, vil det kanskje bli litt rart ikke å ha et slikt departement. Jeg tror det er noe av beveggrunnen.

Men alle som driver og jobber med transport og logistikk, er definitivt opptatt av at også sjøtransporten må inn i den samme etaten som de andre transportformene. Derfor håper vi at flertallet i denne sal besinner seg og støtter flertallet i komiteen.

Ingjerd Schou (H) [18:31:20]: Jeg forutsetter at enhver regjering og enhver samferdselsminister klarer å ha et helhetsblikk over planleggingen innenfor samferdsel, og jeg synes det er beklagelig at regjeringen og statsråden ikke vil være med på å tenke helhet og modernisere innenfor de etatene som bygger opp søyler hver for seg. Det må være helt opplagt at det også er overheadkostnader som kunne medført noe effektivisering, selv om Høyre i forhold til en felles transportetat nok også er veldig klare på at vi ikke ønsker at dette skal bli byråkratiske organisasjoner som har de kjennetegn som vi ikke vil ha.

Samferdselssektoren har i stor grad også vært preget av sektortenkning. Det handler både om sjø, om luft, om bane og vei og, ikke minst, om det som går på mer elektronisk kommunikasjon, som må ses under ett når transport- og samferdselssektoren skal planlegges. Og særlig viktig er dette når vi skal prøve å få mer gods fra vei over på bane og sjø. Da er det klart at dimensjoneringen på den ene samferdselssektoren har konsekvenser for den andre, og vice versa i forhold til dimensjonering og koordinering.

Høyre er opptatt av å få en bedre koordinering, komme bort fra det som har vært og er sektortenkning, og i større grad få til en langsiktig, helhetlig planlegging hvor alle transportformene hensyntas og dimensjoneres slik at de står i forhold til hverandre, og slik at vi får en utvikling som er i tråd med både miljøsyn og fremkommelighetshensyn – for å sikre næringsutvikling og fremkommelighet for folk som skal på jobb.

Så er det jo noe med også den overordnede samfunns-tenkningen – hva er det denne regionen, denne landsdelen, har av særlige utfordringer når det gjelder å legge til rette for samferdsel? Hva slags næring skal vi ha? Hvilke store, andre samfunnsoppgaver er det riktig å utvikle i denne regionen fortsatt? Jeg synes transportkomiteens besøk både til steder i Europa, i USA og i Canada – og British Columbia – med all tydelighet viser at vi har noe å lære når det gjelder en overordnet samfunns-tenkning, også innenfor samferdselssektoren, i større grad enn vi har i dag.

Det blir ofte slik at vei og bane får kortsiktige planlegginger, og det er også positivt å kunne ha en overord-

net planlegging hvor vi ser synergiene mellom de ulike transportmetodene.

Vi har også på våre reiser i transportkomiteen sett at det er i ferd med å utvikle seg regionale transportplaner som kan bygge opp til den nasjonale transportplanen. Østfold tar dette opp nå når det gjelder å tenke alle transportformene – ikke å se seg blind på fylkesgrenser, men heller ikke på landegrenser. For vei, bane, luft og sjø har konsekvenser også for naboer, det være seg for fylker eller for Sverige, Finland, Russland – de områdene som er berørt av dette.

Vi ser også at Nordland, Troms, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag nå planlegger ut fra regionale transportplaner i større grad enn man har gjort tidligere, og hensyntar en større grad av helhetlig planlegging. Da synes jeg statsråden bør merke seg at det er mulig å tenke nytt også når det gjelder den overordnede, nasjonale ledelsen av denne sektoren.

Jeg synes det er veldig prisverdig og har lyst til å berømme forslagsstillerne for å ta opp en viktig sak som bærer bud om ønske om modernisering, om nytenkning, noe som jeg tror veldig mange ute i distriktene opplever at ikke i stor nok grad er ivare tatt i dag.

For ikke så lenge siden var det store oppslag i NRK Østfold om at nå var den nye E6-en for liten. Da var det veldig greit å si at det ikke blir flere filer på den E6-en fordi vi er nødt til å ta godset over på bane og sjø. Det understreker med all tydelighet at vi nok, også nasjonalt, hadde hatt godt av et grep hvor vi i større grad hadde en helhetstenkning.

Jeg opplever at både regjeringen og posisjonspartiene er enige med opposisjonen i beskrivelsen av hverdagen og virkeligheten, men ikke ønsker å være med på de grepene som kan føre til at vi faktisk gjør noe med å få en helhetlig, samordnet planlegging. Så advarer jeg mot byråkratisering – det har vi tilkjennegitt i vår merknad – men jeg synes det er positivt at vi har fått denne saken opp.

Knut Arild Hareide (KrF) [18:36:32] (leiar i komiteen): Sverige og Finland tek no grep for å sikre meir heilskap i samferdselspolitikken. Det var utgangspunktet for tenkinga og grunngivinga for Kristeleg Folkeparti sitt framlegg her, nettopp det at desse nabolanda våre no ønskjer å sjå satsinga på veg, sjø, jernbane og luftfart meir i ein samanheng.

Me har lagt bak oss ein spennande budsjettdebatt, men det er klart at nokre av dei utfordringane me står overfor på denne sektoren, er klimautfordringane – me veit at 35 pst. av klimautsleppa kjem frå denne sektoren. Me kjenner til den befolkningsutfordringa me har, ikkje minst i ein del av dei sentrale områda. Me kjenner til luftproblematikken i våre største byar. Da er spørsmålet: Har me ein god nok heilskapleg strategi for dette – ikkje berre i eit tiårsperspektiv, som Nasjonal transportplan, men òg i eit lenger perspektiv, når vi ser på det? Eg synest ikkje me har fått veldig tydelege og gode svar på det i løpet av debatten i dag, og derfor meiner eg det er behov for å sjå dette meir i ein samanheng.

Eg har lyst til å bruke nokre eksempel. Me har hatt gleder av å vere med på opninga av Bjørvikatunnelen, men

så hugsar me òg at ein hausten 2009 måtte gjere nokre innsnevringar for å gjere klart for opninga av Bjørvikatunnelen. Samtidig med innsnevringa veit me at NSB reduserte sitt tilbod – eit eksempel på korleis bane og veg ikkje ser kvarandre på ein god måte.

Eit anna eksempel vil eg seie er Fornebu – eit stort og flott område som me har kjent til utfordringane og potensialet for no i 12–13 år, etter at Stortinget gjorde sitt vedtak i 1997–1998. Men har me lagt til rette for ein god infrastruktur? På kva måte bruker me bane som verkemiddel inn i dei store byane våre? Bybanen i Bergen er eit heiderleg og godt unntak, men det er klart at dette er enorme lyft for byar, utan ein statleg medverknad.

Eg registrerer at Framstegspartiet og Høgre støttar forslaget. Det er eg veldig glad for. Eg registrerer òg at regjeringspartia ikkje går inn for forslaget, men dei uttrykkjer forståing. Når det gjeld svaret frå departementet, synest eg nettopp at behovet for å sjå ting meir i samheng så absolutt er til stades. Eg har ikkje konkludert i denne saka, om dette er riktig. Men eg trur det er veldig klokt av oss å bruke nokre av erfaringane frå Sverige og eventuelt òg frå Finland, når dei går inn på dette. Da trur eg at eit utgreiingsarbeid er det første steget på vegen for å lære av dette.

Dette handlar ikkje om korleis me organiserer Vegvesenet eller Jernbaneverket som einingar. Eg synest det handlar om korleis me strategisk ser på infrastruktur og samferdselspolitikk samla sett, og det er den debatten eg håpar at me kan få til, og så sjå om me eventuelt da går for ei utgreiing.

Eg synest behandlinga av dette dokumentet har vore konstruktivt òg for dei som ikkje går inn for sjølve vedtaket.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:40:52]: Eg trur at ei samanslåing kunne ha positiv effekt på fleire område. Det er likevel òg knytt betydeleg risiko og kostnader til så vidt store endringar i organisering og oppgåver. Det gjeld både for den overordna styresmakta, for den samanslåtte verksemda og for dei tilsette. Det gjeld òg ikkje minst dei oppgåvene som skal løysast no i nær framtid, år for år, og som eg gjerne vil skal ha hovudfokus framover.

Lat meg understreka at vi har allereie i dag eit godt og utstrakt samarbeid etatane imellom, ikkje minst gjeld det no Nasjonal transportplan og samarbeid som skjer i ulike utgreiingar for sektoren. Eitt alternativ kan vera å styrkja dette samarbeidet. Eit anna alternativ er alltid å ta sikte på korleis ein kan samarbeida betre.

Komitéleiarer nemnde eit par eksempel. Lat meg òg nemna eitt, frå heilt ny tid. Det gjeld jernbane og veg langs Mjøsa, der Statens vegvesen og Jernbaneverket har funne ut at med felles planlegging sparar dei der 400 mill. kr. Eg er open for å vurdere om organisatoriske endringar kan bidra til meir effektiv ressursbruk i samferdselssektoren, samtidig som eg, som eg òg har skrive i brevet mitt, er oppteken av at organisasjonsendringar har sin pris.

Eg legg i fyrste omgang opp til å få gjennomført ei kartlegging av likskap og forskjell mellom transportetatane i dei nordiske landa. Resultata frå denne kartlegginga vil

vera med på å leggja grunnlag for om det eventuelt skal skje meir utgreiingsarbeid. Ein bør òg sjå på om det kan vera nødvendig å gjera andre organisatoriske grep i forkant av ei eventuell samanslåing. Statens vegvesen og Jernbaneverket kan ikkje utan vidare likestillast med Vägverket og Banverket i Sverige. I Sverige var anleggsverksemda i Banverket allereie skilt ut i eit eige selskap, mens i Jernbaneverket har vi tatt eit forsiktig skritt i den retninga ved etablering av Baneservice AS.

Noreg har derimot, tidlegare enn svenskane, gjort ei motsvarande endring i vegsektoren i samband med etableringa av Mesta AS – med litt ulike erfaringar der. I samband med ei vurdering av ei eventuell samanslåing av transportetatane er det viktig å sortera kva utfordringar det er mogleg å løysa ved ei slik samanslåing, og kva for utfordringar som best kan løysast gjennom ei vidareutvikling av eksisterande samarbeid mellom etatane.

Samferdselsdepartementet har altså starta eit arbeid med å sjå på korleis ein kan samordna arbeidet betre, og eventuelt òg organisera oss noko annleis enn i dag. Dette er eit arbeid som har føregått internt i departementet, og no ynskjer vi å trekkje inn erfaringar frå våre naboland. Det arbeidet set me ut til ein ekstern utgreiar.

Så kan eg gjera Stortinget merksam på ein forskjell mellom svensk og finsk riksdag og Det norske stortinget – det gjeld den rolla som Riksdagen og Stortinget har. Som stortingsrepresentant var eg alltid oppteken av moglegheita til å stilla spørsmål og ta opp saker om lokale forhold til ulike statsråd. Som samferdselsstatsråd svarar eg på utruleg mange og til dels svært detaljerte spørsmål om saker som i dag ligg under Jernbaneverket eller Statens vegvesen. Slik sett er det freistande å nemna for dei som er mest opptekne av omorganisering og meir effektiv ressursbruk, at kanskje dei kunne øva seg litt i mellomtida. Nokre av dei spørsmåla som skaper mykje arbeid både i Jernbaneverket og i Statens vegvesen, anten det gjeld detaljerte spørsmål om leskur, skilt, midtdelarar i ein spesiell sving eller andre saker, grensar i dag til kva ein stortingsrepresentant skal spørja om. Dei vil uansett vera uaktuelle ved ei omorganisering.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [18:46:13]: Til det siste: Dette kunne vi jo ha en egen debatt om. Som ivrig spørter vil jeg jo med tyngde hevde at det er en viktig del av det demokratiske systemet vårt at vi fra Stortinget kan utfordre posisjonen med å stille spørsmål. Så det kommer jeg gjerne tilbake til ved et annet høve.

Men til det saken gjelder, og replikken her. I svarbrevet som statsråden selv har vist til, er man relativt positiv til dette, men det virker som om redselen for omstilling gjør at man ender med å være negativ og avvisende til det man egentlig er for. Det vil jeg gjerne ha en kommentar til.

Det er Samferdselsdepartement som selv har satt i gang arbeidet med å vurdere samordning og organisering. Det er bra. Men er sjøtransporten inkludert? I svaret her snakker man om jernbane og vei, men i forslaget fra flertallet i innstillingen er man opptatt av å få med sjøtransporten. I

det hele tatt er vi opptatt av å gi sjøtransporten bedre kår. Da er det viktig at den også kommer med i arbeidet om en samordning.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:47:18]: Lat meg understreka for ordens skuld at eg er einig med representanten Sortevik i at det skal vera store moglegheiter for å stilla spørsmål til den sitjande regjeringa om ulike saker, men eg seier berre at konsekvensen av ei slik omorganisering vil jo vera ei utstrakt form for delegering av ulike saker. Då kan ikkje Stortinget venta at dei sakene blir trekte tilbake i Stortinget med så omfattande grunnlag som i dag.

Så har eg merka meg det som er sagt om sjøtransport. Han er no med i arbeidet med Nasjonal transportplan og må trekkjast inn dersom ein skal få meir gods over på sjø. I det heile må ein styrkja samarbeidet med Kystverket og Fiskeri- og kystdepartementet, heilt openbert.

Øyvind Halleraker (H) [18:48:34]: Det er jo slik at selve NTP-innretningen rett og slett var en innretning for å samordne mer. Det var faktisk Oddvard Nilsen fra Høyre som tok initiativ til at det skulle skje. Nå har vel ikke det vært en så veldig åpenbar samordning. Flere ganger har vi etterlyst muligheten for noen scenarier, altså se transportbærerene opp mot hverandre og foreta en avveining i et mer beslutningsteoretisk perspektiv. Det har vi ikke fått til ennå.

Tidligere i debatten sa jeg at jeg ikke skulle skryte av regjeringen mer. Det gjorde jeg faktisk i sommer, og jeg kan gjenta det. Det gjelder planleggingen langs Mjøsa. Det er veldig bra at det skjer. Det er en merknad i budsjettinnstillingen også som går på at dette bør vi praktisere mer av. Så det håper jeg at statsråden fortsetter med.

Det jeg vil spørre om, gjelder de strategidokumentene som etatene lager, og som gjelder i et mye lengre perspektiv enn NTP-perioden. Vil statsråden offentliggjøre dem, slik Navarsete gjorde?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:49:40]: Vi har allereie offentliggjort eit slikt dokument, nemleg nordområdeutgreiinga. Det er jo eit dokument der vi ber etatane tenkja i eit 30-årsperspektiv. Det vart kunngjort no i november. Vi skal bruka det arbeidet som vil vera klart i januar, til drøftingar med fylkeskommunane. Eg har ikkje nokon som helst tanke om mindre offentlegheit omkring desse dokumenta enn det som har vore vanen tidlegare. Tvert imot synest eg det er viktig at dei er med og dannar grunnlag for debatten.

Når det gjeld Kystverket, og dersom vi går hakket vidare til departementsstrukturen, så er det den sitjande regjeringa som bestemmer sjølve strukturen.

Knut Arild Hareide (KrF) [18:50:51]: Eg synest òg eg høyrde at representanten Halleraker skrytte av fiskeri- og kystministeren i dag. Han har ikkje halde løftet sitt om ikkje å seie noko positivt om regjeringa meir enn den eine gongen.

Eg er òg positiv til det regjeringa signaliserer i denne

saka, for eg synest det er konstruktivt, også tenkinga om å sjå ting meir i samanheng. Då har eg lyst til å bruke eit konkret eksempel. Vi har no ei veldig spennande høghastigheitsutgreiing for tog. Det er klart at viss vi ikkje ser betydninga som det prosjektet kan ha for veg og for luft, er det veldig vanskeleg å sjå dette som eit berande samfunnsøkonomisk element. Eg opplever at det statsråden no seier, er at det går føre seg eit arbeid om å sjå meir i samanheng. Me skal òg ta inn eksterne. Vil ho òg sikre at høghastigheitsutgreiinga for tog òg kjem andre sektorar – eg tenkjer veg og luft – til gode?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:51:57]: Sjølve arbeidet med revideringa av Nasjonal transportplan er eigentleg organisert endå meir ope og med endå fleire eksterne enn då Nasjonal transportplan vart utarbeidd. Det er f.eks. slik at ein representant frå fylkeskommunane, fylkesrådmannen i Telemark, er med i styringsgruppa. Det er fordi vi òg skal sikra nødvendige prosessar i ein tidleg fase i fylkeskommunane, med den store aksjen som dei òg har når det gjeld transportnettet.

Så gjaldt spørsmålet høgfartsutgreiinga. Der er svaret ja, eg ser det som heilt openbert at den utgreiinga som òg dannar eit viktig grunnlag, som det er sagt her, for både veg og klima, blir offentleg.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Ingebjörg Godskesen (FrP) [18:53:22]: Når Fremskrittspartiet fremmer et forslag for første gang i Stortinget, faller det ikke alltid i god jord. Når vi noen år senere fremmer det samme forslaget, kan vi bli ignorert. Etter en stund fremmer andre partier Fremskrittspartiets gode forslag som sine egne, uten å berømme Fremskrittspartiet for at vi for flere år tilbake var svært forutseende.

Fremskrittspartiet foreslo lenge å oppheve NRK-monopolet, men disse forslagene fikk første gang bare partiets egne to stemmer. Myndighetene beslagla parabolere, og folk ble vel nærmest buret inne hvis de var knyttet til et fellesanlegg som kunne ta inn svensk tv. Heldigvis er dette historie, og ingen ønsker seg tilbake til monopolet.

I 1993 fremmet Fremskrittspartiet et banebrytende forslag om å utrede en sammenslåing av administrasjonen av veg, jernbanens kjøreveg og luftfarten i ett direktorat. Forslaget ble fremmet i innstillingen fra samferdselskomiteen om Norsk jernbaneplan 1994–97. Dette banebrytende forslaget fikk bare støtte av Fremskrittspartiet. Kristelig Folkeparti valgte altså å gå imot. Forslaget lød som følger:

«Stortinget ber Regjeringen utrede en sammenslåing av administrasjonen av veg, jernbanens kjøreveg og luftfarten i ett direktorat.»

Dette forslaget ble så fremmet på nytt i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 i Innst. 2 S for 2010–2011. Saken ble behandlet i Stortinget den 25. november 2010, og forslaget ble med 78 mot 24 stemmer ikke bifalt. Kristelig Folkeparti valgte altså nok en gang å stemme imot.

Det er positivt at Kristelig Folkeparti i det minste gradvis adopterer politikken vår også på dette området, slik de har gjort det i representantforslaget som ligger til behand-

ling. Jeg gleder meg veldig til fremtiden, for hvor lang tid vil det ta før Kristelig Folkeparti også støtter andre viktige fremskrittspartiforslag? Hvor lang tid vil det f.eks. ta før de omfavner stykkprisfinansiering av friskolene, noe jeg vil tro vil være populært blant partiets velgere?

Jeg er altså glad for at Kristelig Folkeparti her viser at de i praksis er mer enig i Fremskrittspartiets politikk enn de velger å vise med ord i media.

Steinar Gullvåg (A) [18:55:55]: Jeg synes det er ganske bemerkelsesverdig å høre hvor langt Fremskrittspartiet alltid er forut for sin tid. Det neste blir vel at vi får høre at det egentlig var en person fra Fremskrittspartiet som foresto oppfinnelsen av hjulet.

Jeg er en av dem som har ivret for strukturelle, organisatoriske endringer på samferdselssektoren. Det er faktisk et tankegods som jeg har med meg fra Samferdselsdepartementet på slutten av 1980-tallet, hvor man på det tidspunktet faktisk så nærmere på opprettelsen av en egen transportetat. Den gang var det ganske prematurt. Nå har vi høstet andre erfaringer, bl.a. erfaringene med den omorganiseringen som var resultatet av et ideologisk påfunn på Sem under Bondevik-regjeringen, og som over natten, nær sagt, snudde opp ned på veietaten, en etat som på det tidspunkt fungerte ganske godt, etter min oppfatning, men som ble lammet ganske kraftig i flere år av en bardus omorganisering, som heller ikke var skikkelig utredet.

Med bakgrunn i de erfaringene man fikk den gang, setter jeg veldig stor pris på at både statsråden og flertallet i denne salen har en så åpen holdning til at man, når tid og sted er rede, og det er faktisk ved neste revisjon av Nasjonal transportplan, kan gå inn i en realitetsdiskusjon om endringer på samferdselssektoren. Det er faktisk ganske viktig.

Jeg har gjort meg til talsmann for omtrent de samme tanker som ligger til grunn for dette forslaget. Jeg vil fortsette å føre dem ut i den offentlige debatten, for gjennom en bred, offentlig debatt om disse spørsmålene vil vi ha et langt, langt bedre grunnlag for å fatte beslutninger når den tid kommer, altså før stortingsvalget i 2013.

Knut Arild Hareide (KrF) [18:58:36]: Eg synest eigentleg Steinar Gullvågs kloke ord hadde fortent å avslutte denne debatten, men eg har berre lyst til heilt kort å kommentere Framstegspartiets siste innlegg frå representanten Godskesen.

Det er ikkje sånn at Kristeleg Folkeparti har konkludert her og kunne ha gått for det forslaget som Framstegspartiet visst nok la fram i 1993. Det vi ber om, er ei utgreiing. Vi ønskjer at dette skal utgreiast, for å få både fordelar og ulemper ved det. Vi har ikkje konkludert i forhold til det. Det har vore poenget med denne saka. Vi meiner no at situasjonen, ut frå dei erfaringane vi kan henta frå både Sverige og Finland, gjer dette meir relevant.

Så synest eg det er flott at Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet kan stå saman om dette, og Kristeleg Folkeparti har eit veldig avslappa forhold til Framstegspartiet. Vi har støtta mange av deira forslag. Vi vurderer kvart ei-

naste forslag frå Framstegspartiet. Dei vi synest er gode, støttar vi, og dei vi ikkje set pris på, støttar vi ikkje.

Bård Hoksrud (FrP) [18:59:59]: Jeg kunne ikke dy meg etter å ha hørt på representanten Gullvåg. Jeg skjønner at han dessverre kanskje har litt tungt for å få med seg alt som blir sagt. Jeg registrerte at i den forrige saken hadde han ikke fått med seg hva jeg egentlig sa. Når jeg pratet om dårlige veier, pratet jeg ikke om Vestfold, men jeg pratet faktisk om telemarksveiene.

Jeg synes også det er litt søtt at representanten Gullvåg må opp på talerstolen og fortelle at han synes det er så fælt at Fremskrittspartiet forteller at man har fremmet dette tidligere. Han var inne på at han faktisk hadde gjort seg de samme tankene selv, at han til og med hadde luftet det i Statens vegvesen den gang han var der. Da blir det litt herlig og litt søtt.

Men jeg synes at statsråden hadde en god redegjørelse om hvordan statsråden ser på saken. Jeg synes det var gode svar på spørsmålene. Så skulle jeg gjerne sett at statsråden hadde vært enda litt mer positiv. Jeg føler på mange måter at denne debatten i dag – med tanke på organisering og den type ting – har gått flere ganger i dag, og jeg tror i hvert fall at det er veldig fornuftig å se på en ny omorganisering, slik at man får all infrastruktur inn i én etat som har ansvar for alt som har med transport og infrastruktur å gjøre, for jeg ser at det er en «missing link».

Så må man gjerne prate om at det er godt samarbeid mellom Kystverket og havneavdelingene i Fiskeri- og kystdepartementet og Statens vegvesen. Men jeg hører mange tilbakemeldinger fra dem som driver havnene rundt omkring i Norge, og de opplever ikke på samme måte at de blir tatt med – alle de innspillene man har, og tanken om å se ting i sammenheng. Hvis man ønsker intermodalitet, med de utfordringene der, føler man at det er en missing link. Det er det dette handler om, og vi tror faktisk at ved å få alt inn i ett departement, som har ansvaret for all infrastruktur innenfor transportområdet, kunne vi gjort mye bra. Det er det det handler om, det forslaget som ligger her.

Jeg synes det har vært en god debatt, helt til Gullvåg hadde et stort behov for å fortelle om alle de tankene han har tenkt. Så får jeg håpe at tankene fortsetter å gå riktig vei, slik at når man kommer tilbake senere, kan det hende at Gullvåg støtter tanken om at man skal ha én transportetat.

Steinar Gullvåg (A) [19:02:49]: Jeg føler behov for å betakke meg for en noe søtladen omtale som Fremskrittspartiet gir meg – den kan lett bli ganske klebrig.

Ellers kunne jeg ønske at representanten Hoksrud holdt et noe høyere presisjonsnivå enn det han har, slik at han lett kan oppfattes. Men jeg synes ikke det er så rart, når han ikke engang klarer å høre hva som blir sagt fra denne talerstolen. Da er det ikke så rart om han også trekker gale slutninger støtt og stadig. La meg derfor repetere til Hoksruks underretning at jeg var ikke ansatt i Statens vegvesen på slutten av 1980-tallet, da var jeg ansatt i Samferdselsdepartementet.

Presidenten: Da er det avklart.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.
(Votering, se side 1495)

Sak nr. 8 [19:03:56]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Bjørn Lødemel, Siri A. Meling, Gunnar Gundersen, Trond Helleland og Frank Bakke-Jensen om å ta i bruk prosjektfinansieringsmodeller innenfor norsk samferdsel (Innst. 85 S (2010–2011), jf. Dokument 8:177 S (2009–2010))

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 med svar 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.

Arne Sortevik (FrP) [19:05:02] (ordfører for saken): Felles for både foregående sak og denne er at vi får fremvist ideologisk endringsvegving i betydelig grad. Så skal jeg som saksordfører ta et ansvar for ikke å forlenge en lang dag, og forsøke å gi en kort redegjørelse i saken.

Saken handler om et representantforslag fra flere representanter i Høyre om å ta i bruk prosjektfinansieringsmodeller innenfor norsk samferdsel. Prosjektfinansiering har vi diskutert ganske omgående tidligere i dag, gjennom hele dagen. Jeg skal bare konkludere med at komiteens flertall har en tilråding, og det flertallet består av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, og vi ønsker å ta i bruk prosjektfinansieringsmodeller.

Mindretallet, som er regjeringspartiene, har et annet syn og også et annet forslag, og det er jeg sikker på at de vil komme inn på.

La meg presisere, på vegne av det som er et flertall i komiteen, at med prosjektfinansiering mener vi noenlunde det samme som Næringslivets Hovedorganisasjon, nemlig at det er alle typer finansieringsløsninger som innebærer at et prosjekt sikres bevilgning til hele prosjektet ved oppstart.

Så har Fremskrittspartiet et eget forslag, som jeg her ved tar opp, om et forsterket finanseringsverktøy for å få fart på gjennomføringen og gjennomføringstakten av den eksisterende NTP-en, altså Nasjonal transportplan for 2010–2019. Vi ønsker en egen sak om utvidet finansieringsgrunnlag, slik at vi kan sikre sammenhengende utbygging av store prosjekter gjennom forpliktende finansieringsvedtak og gjennom bruk av nettopp prosjektfinansiering.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [19:07:34]: Det er riktig at dette temaet har vært oppe flere ganger før i dag, men det er en del ting som er blitt hengende litt i luften, som jeg gjerne vil få lov å kommentere. Jeg vil også svare på spørsmål som kom, vesentlig fra regjeringspartiene.

Det ene spørsmålet som ble hengende i luften, kom fra Tone Merete Sønsterud, som lurte på om Høyre var klar over at vi kom til å binde opp budsjettene framover. Det er sikkert et velment spørsmål, men selvsagt er vi det. Det er faktisk også litt av hensikten. For vi ser at til tross for at vi har en handlingsregel som gir oss et relativt stort handlingsrom til nettopp de formål som handlingsregelen var tiltenkt, hvorav altså en tredjedel skulle gå til infrastruktur og samferdselstiltak, er det ikke slik i dag. Nærmest for å tvinge oss til at det skal skje, ønsker vi å innføre modeller hvor det skjer. Da er det riktig som Arbeiderpartiets fraksjonsleder bemerket, og som andre har bemerket, at det selvfølgelig vil legge større og større beslag på rammen til samferdsel. Det som da er en logisk konsekvens, er at rammen etter hvert også må bli større. Det er jo slik at det som går til samferdsel i dag – andelen av det i statsbudsjettet – faktisk er nede på 2 pst. På slutten av 1980-tallet var vi oppe i 8 pst. Det betyr at det er andre formål som har fått stadig mer midler over vårt statsbudsjett, mens samferdsel stadig har tapt opp gjennom årene. Det må vi finne løsninger og modeller for og komme i møte. Ellers er jeg redd for at vi ikke får den utvikling som jeg tror de fleste som ærlig er opptatt av å bygge landet, ønsker, og kanskje særlig hvis vi tenker på så store og grensesprengende prosjekter som det å bygge ut en moderne jernbane for Norge innenfor rimelig tidshorisont.

Så blir det sagt: Er dette å være moderne, da? Når vi sier at vi gjerne vil modernisere og bruke nye verktøy, er det litt sånn pro og kontra i forhold til de tre herrene Sandman, Opseth og Johnsen, som sier at dagens metodebruk er gammeldags, nå må det tenkes nytt. Ja, det er vi helt enig i. Det er det vi kaller modernisering.

Nå har stakkars Sverre Myrli blitt omtalt flere ganger fra denne talerstolen i dag, men han var faktisk på Stortinget som representant for en litt annen kultur i det ærede regjeringspartiet Arbeiderpartiet, for på slutten av 1990-tallet moderniserte Arbeiderpartiet veldig mye også innenfor norsk samferdsel. Men hva skjedde i 2001? Jo, da var det bremsene på, for da var det noen andre som styrte premisene for Arbeiderpartiets politikk, og det betalte de godt for. Det er det som har skjedd.

Så jeg er litt skuffet når en så – nå skal en ikke være altfor personlig fra denne talerstol – ung, moderne kvinne som Arbeiderpartiets fraksjonsleder ikke ser de dimensjonene som ligger i å utvikle samfunnet med moderne midler. Hun behøver ikke å ta replikk på meg for dette, for det er godt ment. Jeg vet nemlig at hun har stor sans for næringslivets dynamikk og privates dynamikk i andre sammenhenger.

Jeg skal ikke bruke så veldig mye mer tid på det, men det henvises til andre land. Ja, mange andre land, som ikke har vært nevnt her i dag, bruker privat finansiering.

Nesten hele Europa bygger f.eks. sine veier med private midler. Så sier en at vi ikke trenger å lånefinansiere. Vi lånefinansierer jo nesten alle veiene vi bygger i dag, med bompenger. De bygges jo med bompenger. Hva er egentlig forskjellen? Regjeringen har innført en rentekompensasjonsordning nettopp for at fylkeskommunen skal kunne ta opp lån og få rentene kompensert over statsbudsjettet.

Nei, jeg vil følge opp det som ble sagt før meg: Studér NHOs hefte om OPS. Det tar livet av mange myter.

Jeg vil til slutt ta opp forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp det forslaget han refererte til.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [19:12:58]: Debatten om dette temaet har vi egentlig tatt i tidligere innlegg i dag, og jeg tillater meg å vise til de innlegg som er holdt fra representanter fra Arbeiderpartiet, fra SV, fra meg og fra statsråden om temaet prosjektfinansiering, der man har redegjort for de syn man har på det, og også hva man gjør i dag. Jeg vil samtidig vise til de uttalelsene som er gitt fra statsråden, også skriftlig, i forhold til å invitere til en fordomsfri, åpen og grundig debatt knyttet til rullering av Nasjonal transportplan og prosjektfinansiering.

Da har ikke jeg tenkt å forlenge debatten noe mer, annet enn å fremme forslaget fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet i saken.

Presidenten: Representanten Janne Sjelmo Nordås har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:14:17]: Det skulle vera unødvendig å repetere det ein gong til, men eg gjer det for å vera ryddig: Det viktigaste når vi no har ein offensiv politikk på samferdselssektoren, er sjølvsagt å tilføra midlar i forhold til dei prosjekta som vi skal ha i gang. Med 322 mrd. kr over statsbudsjettet til utbygging, drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet, av hamner og farleier, og dermed 100 mrd. kr meir enn i førre plan, er det klart at vi er i ein annan situasjon når det gjeld midlar.

Så vil regjeringa fasa inn satsinga på samferdsel i tråd med dei moglegheiter og dei avgrensingar eit forsvarleg økonomisk opplegg set. Det har vi altså gjort. I 2010 fekk vi ei betydeleg innfasing allereie fyrste året i planperioden, og vi har no gjort greie for den opptrappinga vi følgjer, og som tidlegare er varsla. Det viser, meiner eg, at det er mogleg å realisera auka samferdselssatsing innanfor dagens system.

Så er spørsmålet: Kva meiner ein med prosjektfinansiering? For dei som er spesielt interesserte, går det jo an å bla seg tilbake til Gul bok og den gjennomgangen der, som seier at prosjektfinansiering kan vera

«– øremerking av utvalgte prosjekter.

- organisering gjennom bompengeselskap for finansiering av et bestemt prosjekt eller en bestemt strekning.
- OPS-selskap for utbygging, samt drift og vedlikehold av et bestemt prosjekt eller en bestemt strekning.

– organisering av ett eller flere statlig eide aksjeselskap som skal forestå utbygging av bestemte prosjekter eller strekninger innen en gitt tidsramme, med statlig lånefinansiering.» – Det er nemnt tidlegare i dag.

«– ordning etter svensk modell med statlige lån til utvalgte veg- og jernbaneinvesteringer i regi av Statens vegvesen og Jernbaneverket, og med tilbakebetaling av avdrag og renter i kommende budsjetter.»

No prøver vi ut litt ulike modellar i dagens NTP. Vi har desse tre prosjekta som ligg på spesielle postar i statsbudsjettet: E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og nytt dobbeltspor Oslo–Ski. Aktiv bruk av bompengar til spesielle prosjekt forstår eg er ikkje det i alle fall Framstegspartiet legg i OPS-prosjekt. Så har vi erfaringar med tre prosjekt der vi såg at det som var avgjerande, faktisk verken var at dei vart billigare, eller at dei vart dyrare, men at det var framdrift, slik at det heile vegen var midlar disponible. Og meir midlar er det jo no til disposisjon.

Så er det i innstillinga nemnt ulike typar prosjekt – der er òg Gardermoen nemnd som ein type. Det vi ikkje snakkar så høgt om, var at i det prosjektet gjekk faktisk staten – Stortinget – inn og ettergav gjeld på mellom 6 og 7 mrd. kr.

Dagens regjering har altså ei rasjonell gjennomføring av igangsette samferdselsinvesteringar. Det gjev vi høg prioritet òg i åra framover. Men vi ser at det er ynskjeleg med ein debatt om ulike alternative finansieringsmodellar, og vi legg eit grunnlag for det i den rulleringa av Nasjonal transportplan som eg allereie har nemnt. Vi har bestilt to utgreiingar, ei som går på det kost–nytte-omgrepet som vi i dag brukar, ei anna som går på erfaringar frå andre land.

Så har representanten Øyvind Halleraker stadfesta at det er bindingane på framtidige budsjett som er poenget. Det er jo ein ukjend x der, nemleg rentekostnaden, som er låg no, men som kan variera, og som kanskje kan vera med på eit tidspunkt og leggja litt malurt inn i alle lovorda kring OPS.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [19:19:38]: Nå er jo dette et forslag om prosjektfinansiering, ikke om OPS spesifikt. Prosjektfinansiering har et ganske mye videre innhold enn OPS – la det være sagt.

La meg også si at vi er glad for at regjeringen er kommet lenger enn det statsministeren ga uttrykk for her i denne salen for en del år siden, da han sa at vi har prosjektfinansiering – ethvert prosjekt har sin finansiering. Så enkelt er det ikke. Flertallet, som vil ha prøvd ut prosjektfinansiering, definerer dette som finansieringsløsning, som innebærer at et prosjekt sikres bevilgninger til hele prosjektet ved oppstart. Regjeringens modell, med tre egne poster i hvert årlige statsbudsjett, imøtekommer ikke den definisjonen. Kan statsråden forklare hvordan denne løsningen til regjeringen, med egne poster på årlige budsjett, imøtekommer kravet til prosjektfinansiering som ikke bare flertallet har, men som man også har utenfor salen, nemlig at dette skal sikre bevilgning til hele prosjektet ved oppstart?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:20:43]: Lat meg fyrst seia at det eg refererte til i Gul bok, er jo ein gjennomgang av ulike modellar knytte til prosjektfinansiering. Det kan fort vera endå fleire, og det er det eg ynskjer å òg medverka til eit opplegg for å drøfta i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan – både kva for erfaringar vi har her i Noreg, og ikkje minst kva for erfaringar som òg er frå andre land. Med dei tre prosjekta som no ligg på eigne postar, så er meininga til kvar tid å tilføra dei midlane som er nødvendige år for år. Det er det vi gjer i E6 vest for Alta. Der er jo ikkje det prosjektet så klart som vi trudde, vi håpar at vi no har fått det på skjener igjen. På Filefjell går det sin gang.

Så ser eg at nokon no har etterlyst forsert framdrift Oslo–Ski. Det er jo nettopp derfor det òg står på eigen post og får tilført midlar. Så det er rask framdrift på Oslo–Ski – så rask som mogleg.

Øyvind Halleraker (H) [19:22:00]: Jeg kaller de tre prosjektene på egen budsjettpost for prosjektbudsjettering. De fleste i andre land tror jeg vil følge meg på det – man forstår noe annet med prosjektfinansiering.

Så dette med rentekostnad: I all – i alle fall bedriftsøkonomisk – teori er det alltid et spørsmål hva som er alternativ avkastning og alternativ risiko. Når det gjelder alternativ avkastning, er det altså slik at de som også har bra med penger, benytter seg av lånefinansiering og langsiktige finansieringer nettopp for å kunne bruke de likvidene man har, til daglige og mer up-to-date-investeringer.

Men jeg har lyst til å utfordre statsråden på et spørsmål, og det går på om hun vil la dette spørsmålet også bli gjenstand for høringsrunden i forbindelse med NTP.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:23:03]: Til det er svaret ja. Eg har allereie varsla dette overfor fylkeskommunane og næringsliv som eg har vore i kontakt med – eg har vorte invitert til fleire møte knytte til alternativ finansiering. Der er svaret ja. Eg meiner det er viktig at òg dette temaet blir gjenstand for den høringsprosessen som skal vera.

Om det då skal bli nedfelt som spørsmål og svar: Det som i alle fall er avklart, er at det blir eit tema på dei møta som vi no skal halda allereie i februar. Så eg sit med eit reknestykke som fortel om ganske store bindingar i forhold til Høgre sitt opplegg her. Eg synest det òg er greitt å få med som ein del av drøftinga.

Knut Arild Hareide (KrF) [19:24:09]: Det er ikkje så lett å bli heilt klok på regjeringa når det gjeld akkurat dette spørsmålet. For når ein held seg til manus, verkar det som ein er veldig tydeleg imot. Men når ein har moglegheit til å tenkje litt fritt og høgare, ser ein nokre av fordelane.

Eg tenkjer jo på det signalet statsråden gav i vår, då ho sette i gang forskarar med å sjå på og utgreie nye former for finansiering av vegar og andre samferdselsinvesteringar. Det må jo vere fordi at ein er open for å sjå på dette, for å ta inn dette. Det er jo dei utgreiingane eg opplever at statsråden her viser til.

Men mitt spørsmål er: Ser statsråden – og no snakkar eg lenger fram enn 2013 – ei opning for alternative finansieringsformer av OPS, ut frå dei erfaringane ein har, og dei forskingsutgreiingane som ligg der, dersom dei skulle vere positive?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:25:21]: Det som eg sa i vår, og som eg gjerne gjentek no, er for det fyrste at det eg trur er avgjerande for å få realisert dei samferdselsprosjekta som vi ynskjer å realisera, er å tilføra nok pengar til kvar tid. Det eg sa i tillegg, var at her har forskarar sett i gong med ulike utgreiingar. Det eg òg sa, var at i denne perioden – altså fram til 2013 – ligg dagens finansiering fast, altså statlege midlar over jernbane, offentlege midlar og bompengar på veg.

Det er nettopp difor vi har sett i gang desse utgreiingane og varsla at det blir ein debatt rundt desse spørsmåla. Det er jo fordi det er i stortingsmeldinga som gjeld 2013–2023, ein skal ta stilling til desse spørsmåla.

Bård Hoksrud (FrP) [19:26:29]: Jeg tar med meg statsbudsjettet ned hit, og så registrerer jeg at statsråden sa at vi driver prosjektfinansiering, og vi har fått tre poster på statsbudsjettet, som betyr at de blir fulgt opp økonomisk, så man kan bygge til man er ferdig. Det er jo hele poenget med prosjektfinansiering at man faktisk stiller midlene til rådighet ved starten, og så skal man bygge så fort man kan bygge, til man er ferdig.

Da må jeg spørre statsråden hvordan hun kan klare å få det til at post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski er det samme som prosjektfinansiering. For etter to år mangler det 747,5 mill. kr mot den rammen som man skulle ha satt av de to første årene, hvis man skulle fulgt opp for å kunne sette i gang og bygge ferdig.

Ulven–Sinsen er jo et annet eksempel på et prosjekt hvor man har måttet stoppe midt i året, fordi man ikke hadde mer penger til å bygge prosjektet ferdig. Gravemaskinene sto stille istedenfor at man bygde veien ferdig, med de kostnadsøkningene det medførte.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:27:41]: Det er jo nettopp det vi har snakka om tidlegare i dag: forskjellen på 2010 og 2011. Dersom vi går tilbake nokre år, utan at eg skal hissa nokon på meg av den grunn, er jo nettopp dette heile tida å sørgja for framdrift i ulike prosjekt. Eg trur Hoksrud og eg må vera einige om at her er betydeleg meir midlar til disposisjon til å halda framdrift i ulike prosjekt, uansett om vi fører dei på eigen post eller ikkje. Men så blei då dette gjort, fordi desse tre prosjekta skulle følgjast spesielt.

Når det gjeld Oslo–Ski, må eg berre fortelja at her er det er eit stort strev for å halda så rask framdrift som mogleg. Eg seier gjerne noko meir om det – eg er glad for at eg ser at Hoksrud kjem tilbake. Men kvifor skulle vi i 2011 setja 700 mill. kr ekstra på bok når vi her tilfører midlar år for år?

Presidenten: Bård Hoksrud – til replikk.

Bård Hoksrud (FrP) [19:28:53]: Jeg ba om ordet til et treminuttersinnlegg. Jeg tror jeg trenger litt mer tid.

Presidenten: Representanten ba ikke om ordet til replikk?

Bård Hoksrud (FrP) [19:29:00]: Jeg ba om ordet til et treminuttersinnlegg.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Da går vi tilbake til den ordinære talerlisten, som nå ble veldig improvisert.

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

Bård Hoksrud (FrP) [19:29:14]: Det var ikke meningen å rote det til i forhold til replikkrunderen, men jeg følte at jeg trengte litt mer tid enn bare å ta det som en replikk til statsråden.

Vi hørte at regjeringen i budsjettdebatten skrøt av at man bl.a. åpnet 8 km på E18 i Østfold. Hva er konsekvensene, som representanten Schou sa? Jo, konsekvensene er at man må rive ned utstyret, og så skal man sette det opp igjen om to år. Det samme opplevde vi på E6 ved Tusenfryd. Da hadde man altså gjort alt ferdig, og man river ned etter å ha bygd tunnelen, fordi man må vente i to år for å bygge 2 km på bortsiden. Det er jo nettopp noe av det man ønsker å gjøre noe med ved å få enten OPS eller prosjektfinansiering, ved at man stiller midler til rådighet med en gang man starter å bygge, sånn at man bygger ut prosjektene så fort det overhodet er mulig.

OPS-prosjektet E39 i Orkdal er et glimrende eksempel på hvordan man stiller midlene til rådighet når man starter prosjektet, og man har alle midler man trenger for å bygge veien ferdig. I stedet for å bruke åtte år, som ville vært den normale prosessen, brukte man 2,4 år på å bygge veien ferdig, og man har finansiert vedlikeholdet i etterkant. Det er det dette handler om, og det er det som er viktig for Fremskrittspartiet. Det er ikke sånn at vi for enhver pris tiljubler OPS eller prosjektfinansiering. Det vi er opptatt av, og det vi ønsker å gjøre, er å stille midlene til rådighet, sånn at man kan bygge og sørge for å ha den beste framdriften i utbyggingen av prosjektene. De som hyller OPS eller hyller prosjektfinansiering som det ikke er blitt noe av, eller setter opp poster på statsbudsjettet – det de som driver med dette, er opptatt av, er å sørge for at en har midlene til rådighet så en kan bygge ut på en mest mulig rasjonell og effektiv måte. Det er det det handler om, og det er det OPS-prosjektene har klart å vise: Man kan bygge ut raskere, og man kan bygge ut sånn at man blir ferdig langt kjappere enn det man får til på den tradisjonelle måten. Statsråden sier i dag: Dette er så bra at vi nå har fått satt opp noen poster på statsbudsjettet. Det hjelper ikke å sette opp poster på statsbudsjettet hvis det ikke blir fulgt opp med penger. Det er faktisk penger som må til for å bygge dette.

Fremskrittspartiet ønsker å bygge ut veier med fullfinansiering fra staten. Noen andre ønsker å bruke OPS for på en måte å kunne finansiere uten at man gjør det via

statsbudsjettet, men det kommer litt senere. Vi mener at vi har mulighet til å gjøre det, og derfor foreslår vi å bruke OPS som en god organisasjonsmåte å bygge ut infrastruktur på. Men vi mener ikke nødvendigvis at OPS er det saggjørende. Det er en måte å ha en god organisering og en rask framdrift på, men det kan være andre måter å gjøre det på. Man må sørge for at man har fullfinansiert av staten, sånn at man kan bygge ut mest mulig rasjonelt og effektivt, og ikke som på E6 nord for Oslo, hvor man har ti prosjekter. I stedet burde man ha hatt færre, men mer effektive prosjekter.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:32:32]: No er dette ei sak som vi kjem tilbake til i samband med Nasjonal transportplan. Men berre for å gjera det heilt klart – og eg tek Oslo-prosjektet som eit eksempel. Når det gjeld det som der vart gjort om natta av vedlikehald og fornying, og som faktisk vil bety noko for jernbanen i heile landet, var nettopp poenget at det er veldig mykje opprigging og nedrigging heile tida, uavlateleg, fordi det skal gå jernbane parallelt. Derfor stengde vi i sommar og vil stengja neste sommar. Det betyr at vi òg må vera opp-tekte av dei praktiske sidene ved ulike prosjekt. Eg vil rå Hoksrud til å vera realistisk, for eg har høyrte på kva han har sagt i dag om f.eks. Eidangertunnelen. Det er ikkje berre snakk om pengar. Anten det er snakk om Eidanger-tunnelen eller andre tunnelar på jernbanen eller ulike veg-prosjekt, er det noko som heiter planlegging. Det er altså visse formalitetar knytte til ulike prosjekt som òg tek tid.

Så kan eg melda at eg er oppteken av å forenkla nokre av desse prosessane, f.eks. det systemet som er innført som heiter konseptvalutgreiing og kvalitetssikring 1 og 2. Det er prosessar som eg er oppteken av å forenkla. Men i tillegg er det reguleringsplanar, det er mange lokale politiske vedtak som skal gjerast. Alt dette må vi ta omsyn til. Så det er likesom ikkje berre å oppretta ein prosjektorganisasjon og tut og køyr.

Så vil eg gjerne seia nokre få ord om akkurat Oslo–Ski. Oslo–Ski er eit prosjekt som eg sjølv har følgte tett, nettopp fordi eg veit om forventningane knytte til det, eg veit om løfte som er gjevne, og eg ynskjer å følgja opp med så rask framdrift som mogleg i planprosessen. Då var det ein fryd å kalla inn dei ulike kommunane som var involverte, høyra deira meining rundt bordet og faktisk bli samde om, i det tilfellet, ein delvis statleg plan. Men vi måtte nødvendigvis bruke noka tid før vi kom dit. Om Oslo–Ski-prosjektet hadde hatt 700 mill. kr på bok eller ikkje, trur eg ikkje hadde betydd noko frå eller til, for dei som driv den prosessen, er klare over at dei har hengande over seg at det skal skje med så rask framdrift som mogleg, slik at vi kan koma over frå plan til bygging.

Ingjerd Schou (H) [19:35:55]: Jeg lytter med glede til statsråden, som i hvert fall når hun slippes løs, er for nye finansieringsformer – prosjektfinansiering, OPS og det som måtte være – mens det er vanskeligere når man skal samordne seg med noen som av ideologiske grunner ikke liker det. Prosjektfinansiering, OPS eller hva man skal kalle det, er mer enn en finansiering. Det er en meto-

de. Det er en metode for hvordan klare å bygge fortløpende og forutsigbart i ett strekk, sånn at folk vet når veien eller jernbanen står ferdig. Det er i grunnen det man etterspør der ute. For oss som kjører tog eller bil eller hva det nå måtte være, er spørsmålet: Når kan man forvente dobbeltsporet i intercitiytriangelet? Med det tempoet som nå ligger, tar det 40 år. Det er altså ikke holdbart. Det har ikke næringslivet råd til. Det har ikke vi som god nasjon råd til og ei heller de reisende. De som reiser i dag, har antageligvis ikke noen utsikter til å oppleve det, i hvert fall hvis man er på min alder.

Alle andre steder har på en måte en fornuftig tenkning omkring samferdselsprosjekter og finansiering, hvor vi enn har reist med transportkomiteen, som til British Columbia i Canada, i USA og i Europa, og da holder det ikke med bare å vise til verstinglandene, som England, som jeg hører posisjonen gjør. Det finnes andre europeiske land som med nitid prioritering og utvalgte prosjekter velger annen type finansiering, ikke bare for finansieringens skyld, men for metoden. Vi behøver jo ikke å gå lenger enn til nabolandet Sverige, som med sosialistisk styre faktisk var de som bejublet den måten å gjøre det på.

Vi behøver ikke å dra til utlandet for å finne erfaringstall. Det er gjennomført tre OPS-prosjekter i Norge, og Skanska bygde det første, E39 Orkdalsvegen. Vi har sett litt på de summene som samfunnet sparte på det prosjektet. Det ble gjennomført på en litt annerledes måte enn det som var standard entreprisemodell i Norge. Man bygde 22 km med motorvei på 26 måneder. 10 km gikk i tunnel, og man bygget 12 broer. Hadde det prosjektet fulgt den «normale» entreprisemodellen, ville byggetiden sannsynligvis vært 43 måneder.

Når jeg nevner disse tingene – jeg kunne gått videre på ytterligere millioner og milliarder spart – handler det også om den forrige saken, om å bygge helhetlig, å ta i bruk nye metoder for fremtiden. Vi har nå under bygging 14 km jernbane i Vestfold, med sju entreprenører – sju rigger med tilsvarende materiell. Så god råd har bare den som ikke bærer kostnadene umiddelbart selv. Som samfunnsansvarlige – både regjeringen, det tiltror jeg statsråden, og vi som representanter i denne salen – må være ansvarlige for å finne de beste metodene som for minst mulig pris, men med stor sikkerhet og kvalitet kan gi oss den beste samferdselspolitikken i Norge.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 1495)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget går da til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Til denne saken er det satt fram i alt 71 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–11, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

- forslagene nr. 12 og 13, fra Knut Arild Hareide på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 14–64, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 65 og 66, fra Knut Arild Hareide på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 67, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre
- forslagene nr. 68–71, fra Knut Arild Hareide på vegne av Kristelig Folkeparti

Det votes over forslag nr. 68, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal kollektivplan med en konkret helhetlig oversikt og konkrete mål for utviklingen av kollektivtilbudet i Norge, der de ulike transportformene ses i sammenheng.»

Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 94 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.47.19)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 69–71, fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 69 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei, etter modell fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Ordningen skal ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.»

Forslag nr. 70 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede infrastrukturbehovene i Nordområdene, der også forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø inngår, og på egnet måte legge dette frem for Stortinget.»

Forslag nr. 71 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkohol.»

Votering:

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 96 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.47.46)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 67, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Dokument 8:2 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar veistandard og etablering av selvstendig transporttilsyn – vedlegges protokollen.»

Fremskrittspartiet har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 59 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.48.20)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 66, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge fram en vurdering/utredning om nyanlegget Eidangerparsellen på Vestfoldbanen, og elektrifisering/utbedring av Meråkerbanen som OPS-prosjekter.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 77 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.48.47)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 14–43, 45–48, 50–59, 61, 63 og 64, fra Fremskrittspartiet

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i langt større grad ta i bruk livsløpsentrepriser og totalentrepriser ved bygging av store vei- og jernbaneprosjekter.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 17 lyder:

Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet årlig vedlikeholdsrapport for samlet nasjonalt veinett.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides årlige oversikter over innbetaling og bruk av bompenger på alle typer veier så lenge det foregår bompengefinansiering av bygging og drift av infrastruktur, og at slik oversikt årlig legges frem for Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren, med forslag til fremtidig strategi for bruk

av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår, basert på at staten overtar eller innløser gjelden.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper mv., legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en vurdering av statlig forskuttering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963 nr. 23 veglova.»

Forslag nr. 25 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 storbyatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprosjektet i Bergen.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen knutepunktsplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med Alnabruterminalen ved å sette bort planarbeidet og utbyggingen til en ekstern aktør gjennom anbud.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratisferger på riksveinettet.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikkk basert på Strategi for norsk luftfart fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009).»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede høyere fart for mopeder.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede graderte førerkort for personer under 18 år.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2012, dele dagens kap. 1320 post 23 i flere budsjettposter slik at det kommer klarere frem hvor mye som bevilges til de enkelte formålene posten i dag omfatter.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, rett til å innløse eiendommene til markedsverdi umiddelbart etter at planene er godkjent.»

Forslag nr. 43 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. 45 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i 2011 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser og nødvendige lovendringer.»

Forslag nr. 46 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om en belønningsordning for å sikre skoleveiene.»

Forslag nr. 47 lyder:

«Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.»

Forslag nr. 48 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2012, å dele dagens kap. 1350 post 23 i to, slik at det i Jernbaneverkets budsjett blir to separate poster for drift og vedlikehold.»

Forslag nr. 50 lyder:

«Stortinget ber regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram fra 1. juli 2011.»

Forslag nr. 51 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. 52 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinettet og jernbanenettet.»

Forslag nr. 53 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveiutbygging.»

Forslag nr. 54 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2012–2040.»

Forslag nr. 55 lyder:

«Stortinget gir regjeringen fullmakt til å avhende eierskapet i Baneservice AS.»

Forslag nr. 56 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
- Rv.2 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
- E136 Dombås–Ålesund
- E18 Tvedestrand–Dørdal
- E39 Rogfast
- E18 Tvedestrand–Arendal
- Rv. 555 Sotrasambandet
- Rv. 23 Dagslett–Linnes–Lier
- E39 Orkanger–Klett (E6)
- E39 Svegatjørn–Rådal
- Rv. 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl. rassikring (Skjervet)
- E6 Kvithamar–Åsen»

Forslag nr. 57 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2012.»

Forslag nr. 58 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.»

Forslag nr. 59 lyder:

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.»

Forslag nr. 61 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.»

Forslag nr. 63 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om sektorgebyrer for sjøtransport og legge til grunn at det gjennomføres en uavhengig analyse av behovet for lostjenester og inndekning av lostjenester gjennom sektorgebyr.»

Forslag nr. 64 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunene 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 ble med 77 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.49.19)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 44, 49, 60 og 62, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 44 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold i henhold til gjeldende håndbok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksveinett også etter overføring til fylkeskommunene.»

Forslag nr. 49 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.»

Forslag nr. 60 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.»

Forslag nr. 62 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.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 26 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.49.48)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 12, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i systemet med kryssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 70 mot 31 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.50.15)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 13, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber om at regjeringen systematisk kartlegger rasfaren langs riks- og fylkesveiene, og utarbeider en forpliktende handlingsplan. Siktemålet må være at norske riksveier skal være sikret mot farlige ras og påfølgende uheldig veistenging.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 71 mot 31 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.50.40)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1, 3, 4, 9 og 11, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riksvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at tilfredshet med riks- og fylkesveier jevnlig måles blant veibrukerne.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 kilometerne med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at en ensartet standard skal gjelde for alle riksvegferger som ble overført til fylkeskommunene fra 1. januar 2011 for å sikre nasjonal standard på fergetilbudet.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i revidert nasjonalbudsjett for 2011.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 59 mot 43 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.51.07)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 2, 5–8 og 10, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren. Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest avvikle strekningsvis-ATK.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at eksterne kvalitetssikringsrapporter for store statlige investeringsprosjekter offentliggjøres straks de foreligger.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling fra Statens vegvesen.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen oppheve konsesjonskravet til Posten Norge om plikten til å opprettholde fullverdige banktjenester.»

Venstre har varslet at de støtter forslagene.

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 58 mot 44 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.51.37)

Komiteen hadde innstilt:

A

**Rammeområde 17
(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2011 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	139 870 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	385 700 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	1 376 508 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	194 350 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres	477 750 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyranskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	172 990 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	55 650 000	
	70	Tilskudd Redningssselskapet	43 300 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	42 680 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	128 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	26 700 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	30 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 500 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. .	17 100 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	150 800 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	73 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	692 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	26 600 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	179 600 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	59 000 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29,</i> <i>post 30, post 31 og post 72</i>	7 170 100 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23 og post 30</i>	443 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 498 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 30</i>	524 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	142 100 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	120 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	110 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	103 800 000	
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	526 300 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23 og post 30</i>	446 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	513 600 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	291 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 600 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 923 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 875 200 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	366 300 000	
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	25 600 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 220 100 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	51 600 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	167 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 800 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	26 100 000	
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	1	Driftsutgifter	176 265 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	27 067 000	
	22	Betaling av eID fra private leverandører	8 200 000	
	23	Elektronisk ID, <i>kan overføres</i>	75 850 000	
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	13 019 000	
	71	Tilskudd til fri programvare	4 444 000	
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikring	6 506 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse	2 000 000	
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	4 190 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> ...	23 501 000	
		Totale utgifter		32 617 640 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
------	------	--------	--------	--------

Inntekter

3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	18 819 000	
	2	Refusjoner	6 521 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4062	2	Kystverket Andre inntekter	9 750 000	
4070	1	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C Inntekter fra kioskdirift	549 000	
	7	Refusjoner	4 180 000	
4300	1	Samferdselsdepartementet Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313	1	Luftfartstilsynet Gebyrinntekter	126 800 000	
4320	1	Statens vegvesen Salgsinntekter m.m.	156 400 000	
	2	Diverse gebyrer	288 100 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	29 900 000	
4350	1	Jernbanelverket Kjørevegsavgift	26 600 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	232 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	264 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 300 000	
4380	1	Post- og teletilsynet Diverse gebyrer	162 100 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	
4560	3	Direktoratet for forvaltning og IKT Diverse inntekter	3 675 000	
	4	Internasjonale oppdrag	2 000 000	
5619	80	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS Renter	236 800 000	
5624	80	Renter av Svinesundsforbindelsen AS Renter	34 000 000	
		Totale inntekter		1 690 694 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2011 kan overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2011 kan:

- overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4062 post 2 og kap. 5575 post 74
- 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:

- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
- oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

IV

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2011 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartemen-

tet i 2011 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	476 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

VI
Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2011 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgning-

ger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 2011 kan:

overskride bevilgningen under

mot tilsvarende merinntekter under

kap. 1313 post 1

kap. 4313 post 2

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 2011 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.

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 kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2010–2011) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 4 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 3 400 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 460 mill. kroner.

XIV

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 2011 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1350 postene 23 og 30	Kap. 4350 postene 1, 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 2011 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 2011 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål 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.

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.

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 2011 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 815 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2010–2011) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. 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.

XXI

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XIX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover

XXII

Lånefullmakt for Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2011 får fullmakt til ta opp lån på inntil 500 mill. kroner i tråd med vil-

kårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2010–2011).

Presidenten: Komiteens innstilling til I–XXII er fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Presidenten antar at Fremskrittspartiet og Høyre vil stemme imot innstillingen.

Votering:

Komiteens innstilling til I–XXII ble bifalt med 59 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.52.17)

Videre var innstilt:

B Rammeuavhengige forslag

XXIII

Dokument 8:2 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar veistandard og etablering av selvstendig transporttilsyn – bifalles ikke.

Presidenten: Komiteens innstilling til B XXIII er fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Votering:

Komiteens innstilling til B XXIII ble bifalt med 59 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.52.50)

Videre var innstilt under B:

XXIV

Dokument 8:22 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Lars Myraune, Tage Pettersen, Siri A, Meling og Trond Helleland om å opprette et selvstendig, frittstående veg- og vegtrafikktilsyn, som skal ha tilsynsansvar med veger, trafikanter og kjøretøyer – bifalles ikke.

Presidenten: Det votes alternativt mellom innstillingens B XXIV og forslag nr. 65, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig vei- og veitrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veier, trafikanter og kjøretøy.»

Komiteens innstilling til B XXIV er fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Fremskrittspartiet og Venstre har varslet støtte til forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til B XXIV og forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti bifaltes innstillingen med 55 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.53.34)

Videre var innstilt under B:

XXV

Stortinget ber regjeringen endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge slik at tak på antall flybevegelser fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00. Ved forsinket ankomst tillates landing etter kl. 24.00.

XXVI

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprojekter. 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 veier når prosjekter trekker ut i tid.

XXVII

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

XXVIII

Stortinget ber om at regjeringen utarbeider en handlingsplan med sikte på en forsert utskifting av fergeflåten i riksveikorridorene.

XXIX

Stortinget ber regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveifergestrekninger.

XXX

Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtdelere på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.

XXXI

Stortinget ber regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd.

XXXII

Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdselssektoren.

XXXIII

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen ungdoms-

strategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom mellom 16 og 24 år.

XXXIV

Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011.

XXXV

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan nye, større investeringsprosjekter kan prosjektfinsieres for å sikre rasjonell og sammenhengende utbygging av prosjektene.

XXXVI

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.

XXXVII

Stortinget ber regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.

XXXVIII

Stortinget ber regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

XXXIX

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.

XL

Stortinget ber regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette persontransporten på Kongsvingerbanen.

XLI

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.

XLII

Stortinget ber regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering for følgende prosjekter i 2011:

- E39 Rådalen–Svegatjørn
- E18 Vinterbro–Riksgrensen v/Sverige
- E6 Lillehammer–Trondheim, hensiktsmessige parseller
- rv. 2 Nybakk–Kongsvinger
- E6 vest for Alta.

XLIII

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om både

vei- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).

XLIV

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om vei- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for alternative finansierings- og organiseringsformer.

XLV

Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for veibygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett.

XLVI

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i planprosessen for å oppnå kortere planleggingstid for store prosjekter.

XLVII

Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i veitrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss.

XLVIII

Stortinget ber regjeringen straks legge fram en tidsplan med sikte på å gjennomføre en heving av U-864 og dens farlige last i havet utenfor Fedje.

XLIX

Stortinget ber regjeringen utrede prosjektet Stad skips-tunnel som OPS-prosjekt.

L

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet.

Presidenten: Komiteens innstilling til B XXV–L er fremmet av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Voter ing :

Komiteens innstilling til BXXV–L ble med 52 mot 50 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.54.12)

Voter ing i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:178 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Jan Tore

Sanner, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Bjørn Lødemel om likebehandling av norske og utenlandske transportører på norske veier – vedlegges protokollen.

Votering i sak nr. 3

Votering:

Komiteen hadde innstilt:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

I statsbudsjettet for 2010 vert det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
456	1	Direktoratet for nødkommunikasjon Driftsutgifter, vert redusert med frå kr 274 139 000 til kr 173 039 000	101 100 000
	45	Større utstyrsinnkjøp og vedlikehald, kan overførast, vert redusert med .. frå kr 331 626 000 til kr 242 826 000	88 800 000
Inntekter			
3456	2	Direktoratet for nødkommunikasjon Refusjonar, vert redusert med frå kr 23 496 000 til kr 7 196 000	16 300 000

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2010 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1062	1	Kystverket Driftsutgifter, blir redusert med frå kroner 1 382 800 000 til kroner 1 276 900 000	105 900 000
	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald, blir auka med frå kroner 118 680 000 til kroner 224 580 000	105 900 000
73 (ny)		Tilbakebetaling av avgift, blir løyvd med	7 375 000
Inntekter			
5575	74	Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet Sektoravgifter Kystverket, blir auka med frå kroner 648 775 000 til kroner 659 865 000	11 090 000

Votering:

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 74 mot 26 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 19.55.48)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Bård Hoksrud satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om utvidet tilsyn, kontroll og rapportering om bruk av bom-penger.»

Komiteen hadde innstilt:

I

I statsbudsjettet for 2010 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1300		Samferdselsdepartementet:	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 125 857 000 til kr 128 107 000	2 250 000
	70	Tilskot til internasjonale organisasjonar, blir auka med frå kr 25 900 000 til kr 28 500 000	2 600 000
1320		Statens vegvesen:	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m., kan overførast, kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72, blir auka med frå kr 6 248 600 000 til kr 6 324 600 000	76 000 000
	30	Riksveginvesteringar, kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29, post 31 og post 72, blir auka med frå kr 5 240 400 000 til kr 5 290 400 000	50 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetenester, kan overførast, kan nyttast under post 23 og post 30, blir redusert med frå kr 435 300 000 til kr 432 580 000	2 720 000
1330		Særskilde transporttiltak:	
	75	Kompensasjon til distrikta for skilnader i drivstoffprisar, blir redusert med frå kr 5 000 000 til kr 0	5 000 000
1350		Jernbaneverket:	
	23	Drift og vedlikehald, kan overførast, kan nyttast under post 30, blir auka med frå kr 4 647 000 000 til kr 4 697 000 000	50 000 000
1351		Persontransport med tog:	
	70	Kjøp av persontransport med tog, kan overførast, blir redusert med frå kr 1 740 200 000 til kr 1 689 100 000	51 100 000
1380		Post- og teletilsynet:	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 173 150 000 til kr 166 250 000	6 900 000
Inntekter			
4320		Statens vegvesen:	
	3	Refusjonar frå forsikringsselskap, blir auka med frå kr 29 000 000 til kr 80 000 000	51 000 000
4350		Jernbaneverket:	
	2	Sal av utstyr og tenester mv., blir auka med frå kr 189 000 000 til kr 239 000 000	50 000 000
4370	(NY)	Posttenester:	
	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, blir løyvd med	317 530 000
4380		Post- og teletilsynet:	
	1	Diverse gebyr, blir redusert med frå kr 168 400 000 til kr 163 550 000	4 850 000

Votering:

Komiteens innstilling til I ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

Stortinget samtykkjer i at:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføringa av prosjek-

tet E39 Hjartåberga, innafor ei kostnadsramme på 541 mill. kroner.

2. Bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av fv. 661 Ny bru over Straumen i Skodje kommune, byggetrinn to og tre.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot II.

Votering:

Komiteens innstilling til II ble bifalt med 74 mot 25 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 19.56.23)

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt:
I statsbudsjettet for 2010 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med fra kr 159 874 000 til kr 150 874 000	9 000 000
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres, nedsettes med fra kr 44 978 000 til kr 42 578 000	2 400 000
1561		IKT-politikk	
	22	Samordning av IKT-politikken, kan overføres, nedsettes med fra kr 16 022 000 til kr 12 222 000	3 800 000
Inntekter			
4560		Direktoratet for forvaltning og IKT	
	3	Diverse inntekter, nedsettes med fra kr 9 268 000 til kr 6 568 000	2 700 000

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten har Anne Marit Bjørnflaten satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument 8:175 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold om å utrede etablering av en transportetat, etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport, for å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren – vedlegges protokollen.»

Presidenten: Det votes alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for, og konsekvensene av, å etablere en transportetat etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektivtransport, luftfart og sjøtransport med formål å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging innen transportsektoren.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 52 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.57.46)

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten er det satt fram tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Janne Sjelmo Nordås på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

Det votes over forslag nr. 3, fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta i bruk prosjektorganiseringsmodeller som OPS på egnede infrastrukturprosjekt, og ber regjeringen hvert år igangsette minst 3 veiprosjekter og 1 jernbaneprosjekt med OPS-organisering/-finansiering.»

Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 77 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.58.41)

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

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem egen sak om utvidet finansieringsgrunnlag for Nasjonal transportplan 2010–2019 der sammenhengende utbygging av store prosjekter prioriteres gjennom forpliktende finansieringsvedtak og bruk av prosjektfinansiering.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 75 mot 26 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.59.03)

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 ta i bruk prosjektfinansieringsmodeller ved bygging av vei- og jernbaneanlegg og legge frem egen sak om dette.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

«Dokument 8:117 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Bjørn Lødemel, Siri A. Meling, Gunnar Gundersen, Trond Helleland og Frank Bakke Jensen om å ta i bruk prosjektfinansieringsmodeller innenfor norsk samferdsel – bifalles ikke.»

Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 52 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.59.44)

Sak nr. 9 [19:59:59]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 20.
