



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 33 · 14. desember
Sesjonen 2024–2025

Møte lørdag den 14. desember 2024 kl. 10

President: Svein Harberg

Dagsorden (nr. 33):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2025, kapitler under Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)
(Innst. 13 S (2024–2025), jf. Prop. 1 S (2024–2025))
2. Referat

Presidenten [10:00:03]: Representantene Tellef Inge Mørland, Sverre Myrli, Trond Helleland og Anette Trettebergstuen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger to permisjonssøknader:

- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Frode Jacobsen i tiden fra og med 14. til og med 19. desember
 - fra Miljøpartiet De Grønnes stortingsgruppe om velferdspermisjon for representanten Rasmus Hansson fra og med 16. desember og inntil videre
- Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Oslo, Agnes Nærland Viljugrein, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget i dagene 18. og 19. desember under representanten Frode Jacobsens permisjon, av velferdsgrunner.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter for Oslo innkalles for å møte i permisjonstiden slik:
Agnes Nærland Viljugrein 14.–17. desember
Jon Reidar Øyan 18.–19. desember
Rauand Ismail 16. desember og inntil videre

Presidenten [10:01:16]: Agnes Nærland Viljugrein er til stede og vil ta sete.

Statsråd Marianne Sivertsen Næss overbrakte 3 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Sak nr. 1 [10:02:20]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2025, kapitler under Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet

mentet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2024–2025), jf. Prop. 1 S (2024–2025))

Presidenten [10:02:40]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil taletiden bli fordelt slik: Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne, Kristelig Folkeparti og medlemmer av regjeringen får 5 minutter hver.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter partienes hovedtalere og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen. De som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:03:36] (leiar i komiteen): Noreg er eit fantastisk og langstrakt land, og det er avgjerande viktig å leggje til rette for at folk skal kunne bu, arbeide og leve eit godt liv i heile Noreg, i bygd og by. Skal vi klare å sikre det, både i dag og i framtida, er vi avhengige av gode og moderne kommunikasjonar.

Det statsbudsjettet som vi behandlar i dag, på transportområdet, fører vidare viktige satsingar og følgjer opp Nasjonal transportplan, som Senterpartiet og Arbeiderpartiet la fram i vår. Det er tydeleg fokus på beredskap, ein ny situasjon der vi må sjå korleis verkelegheita rundt oss endrar seg. Det er nye truslar og nye utfordringar som vi må ta høgde for når det gjeld veginfrastruktur, bane, hamner, luftfart og det digitale området.

Vi må ta betre vare på den infrastrukturen som vi har. Over tid har det vore for lite fokusering på drift og vedlikehald og på å sørge for å oppretthalde standarden på den infrastrukturen som ein har. I dette budsjettet er det ei tydeleg prioritering og auka midlar til drift og vedlikehald, bl.a. på riksvegar, med ein auke på over ein milliard.

Det gjeld òg jernbanen. Vi ser stadig utfordringar knytte til jernbanen, og ein av dei viktigaste grunnene til det er nettopp at det mange gonger er ein gamal og utsliten infrastruktur som over tid har vorte for lite prioritert når det gjeld drift og vedlikehald. Vi har ein auke på det på nærmare 3 mrd. kr i budsjettet.

Det er òg ei styrking av kystområde. Noreg er eit land med ein langstrakt kyst. Vi har den nest lengste kystlinja i verda, og det er utruleg viktig at vi fortset arbeidet med viktige tiltak når det gjeld både fiskerihamner og farleier, bl.a. det som no vert sett i gang med ein ytre molo i Vardø.

Vi må satse på det digitale området, og det ligg ein klar auke i løyvinga til digitaliseringstiltak i dette budsjettet, i sum ca. 2,3 mrd. kr til digitaliseringstiltak, som er ein auke på 700 mill. kr frå eksisterande budsjett. Vi fører vi-

dare eit høgt nivå på løyvingane til utbygging av høghastigheitsbreiband. Det er utruleg viktig at vi sørgjer for at det ikkje berre er dei som er i område der det er marknadsmessige moglegheiter for å få bygd ut breiband, som får det. Vi skal sørgje for at alle husstandar og alle bedrifter i heile Noreg får bygd ut høghastigheitsbreiband. Vi er ikkje fornøgde sjølv om det no er 99 pst. som har fått slik tilgang på 100 Mbit/s. Vi skal sørgje for dei siste òg. Difor er det heilt feil tidspunkt å føreslå kutt i løyvingar på, som enkelte parti gjer i denne innstillinga.

Det er òg andre viktige ting for å redusere sårbarheita vår og styrkje motstandskrafta vår på det digitale området. Vi har bl.a. ei vidareføring av eit høgt nivå på ordninga med forsterka ekom, som bidreg til å styrkje ekominfrastrukturen i kommunar rundt i landet. Vi satsar på sikkerheit og løysingar for det i Altinn med 400 mill. kr og sikkerheit i Digdir sine fellesløysingar med ein auke på 40 mill. kr.

I eit budsjett er det òg viktig å hugse på at det ikkje berre skal vere nye tiltak. Det er òg viktig å føre vidare viktige satsingar som ein har hatt over tid, og som bl.a. har bidrege til at det i denne perioden har vorte gratis ferje til øysamfunn og på ei rekkje andre strekningar langs kysten, over 70 samband. Det vert prioritert, sameleis òg den tydelege satsinga som vi har hatt på å redusere prisar og auke tilbodet på FOT-rutenettet. Eg er òg veldig glad for at ein gjennom prosessen i Stortinget har bidrege til føreseielegheit i støtteordninga for utdanning av pilotar i Noreg, slik at dei private flyskulane og ikkje minst dei studentane som går der, får ei føreseielegheit òg vidare. I denne tida er vi heilt avhengige av å ha nok pilotar som kan trafikkere det norske rutenettet.

Vi satsar òg vidare på viktige tiltak for pendlarar. Vi er opptekne av å halde avgiftene nede, bl.a. på drivstoff. I sum skal vi ha ein politikk for å utvikle heile Noreg, og då er gode kommunikasjonar som bind det langstrakte landet vårt saman, heilt avgjerande viktig.

Presidenten [10:08:34]: Det blir replikkordskifte.

Erlend Larsen (H) [10:08:50]: Vi i Høyre er enige om at det var på tide å kutte billettprisene på kortbanenettet. I 2023 kjøpte staten flyruter for en milliard. I år bruker vi dobbelt så mye som i fjor, og for neste år er det budsjettert med enda en halv milliard til kjøp av flyruter.

Men lavere billettkostnader fører ikke alltid til lavere reiseutgifter. Samtidig som vi skal bruke to og en halv ganger så mye på å kjøpe flyruter til neste år sammenlignet med i fjor, har rutetilbudet blitt betydelig dårligere. I fjor kunne folk reise til flyplassen sin og reise til Oslo eller en annen storby på noen timer. Nå er mange av våre innbyggere tvunget til å overnatte på hotell om de skal til f.eks. Oslo. Dermed blir selve reisen dyrere enn den

var før. Mitt spørsmål er derfor: Hva tror representanten er årsaken til at flytilbudet er blitt dårligere med dagens regjering?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:09:36]: Det er avgjerande viktig både å bidra til reduserte prisar på FOT-rutenettet, noko som Arbeidarpartiet og Senterpartiet med støtte frå SV har sørgt for, og å bidra til fleire ruter. På veldig mange strekningar er det altså fleire ruter i dag enn det har vore tidlegare.

Eg meiner at vi må sjå på det som representanten Larsen snakkar om, som ikkje berre handlar om talet på ruter, men òg om korleis koplinga er mellom ruter på kortbanenettet og stamrutenettet, slik at ein faktisk kjem seg vidare, når ein f.eks. kjem inn til Tromsø og skal vidare på ei strekning derifrå. Men det som iallfall er heilt sikkert, er at svaret på dei utfordringane som Erlend Larsen dreg opp, ikkje er å kutte i kjøp av flyrutenester, som Høgre føreslår i sitt alternative budsjett. Vi må tvert imot gå i dialog med bransjen og sjå på korleis vi kan forsterke og vidareutvikle tilbodet.

Morten Stordalen (FrP) [10:10:42]: Representanten Gjelsvik startet sitt innlegg med å henvise til regjeringspartienes NTP, at den følges opp nå, og at det da er viktig å ta vare på det vi har, og bruke mer på drift og vedlikehold. Det ser vi bl.a. – blir det nevnt – som følge av de utfordringene det er på jernbanen.

Men siden samferdselsministeren i to runder i Stortinget denne uken ikke har klart å svare godt, spør jeg representanten Gjelsvik: Når Fremskrittspartiet får svar om budsjettet og også om NTP, sier regjeringen og departementet selv at etterslepet på jernbanen vil øke fra 30 mrd. kr til 39,9 mrd. kr de seks første årene. Siden vedlikeholdsetterslepet er noe av problemet eller utfordringen med punktlighet, spør jeg representanten Gjelsvik: Hvordan kan det bli bedre av at vedlikeholdsetterslepet øker med nesten 10 mrd. kr etter seks år?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:11:36]: Det er utruleg viktig å ha ei tydeleg satsing på drift og vedlikehald og prioritere ein større del av midlane på jernbane til nettopp det føremålet. Det er òg ein av grunnane til at vi har vore opptekne av at ein må vere forsiktig med å setje i gang for mange nye jernbaneinvesteringar samtidig. No følgjer vi òg opp det som eit fleirtal har sagt om investeringar på Vestfoldbanen, i NTP, men det er klart, når ein då kjem inn med nye og store investeringar som det òg skal finnast rom til, vert det krevjande over tid å ha nok midlar til drift og vedlikehald. Men dette budsjettet har ei tydeleg prioritering av auka midlar til drift og vedlikehald på jernbane med nærmare 3 mrd. kr samanlikna med det budsjettet som vart vedteke for inneverande år.

André N. Skjelstad (V) [10:12:37]: Jeg har hatt gleden av å følge med representanten Gjelsviks reiseskildringer fra rundt omkring i Norge, med en god del selfies. Men jeg stusset da jeg fikk se budsjettframlegget, for jeg hadde forventet mer fokusering på fylkesveier. Representanten har tydeligvis ikke reist så mye på fylkesveier. Antakelig har han reist der de fastboende er misfornøyde med tanke på å komme seg på ferjene, osv.

Er representanten Gjelsvik fornøyd med å ikke prioritere fylkesveiene mer, når vi vet hvor stort etterslepet er, noe som også KS og flere påpeker? Jeg hadde forventet langt, langt mer av representanten Gjelsvik og hans parti i den saken.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:13:23]: Det er flott å reise rundt i det langstrakte landet vårt. Eg vil gjerne invitere representanten Skjelstad med på tur viss han ønskjer det, gjerne på «Hvile»-tog. Eg trur det er klokt når ein skal utforme ein politikk for heile Noreg, å vere rundt og møte folk og sjå på utfordringane i kvardagen deira. Auka midlar til fylkesvegar er ein av dei tinga som låg inne i regjeringa sitt forslag til NTP, og som òg ligg inne i dette budsjettet. Det er viktigaste ein kan gjere for å auke satsinga på fylkesvegar – ja, det ligg noko under Samferdselsdepartementet sitt budsjett – er å bidra til å styrkje økonomien til fylkeskommunane. Det har vi bidrege til no gjennom hausten, i ei krevjande tid, ved å løyve meir pengar til fylkeskommunane. Eg trur det er eit viktig svar – og ikkje f.eks. kutte 2 mrd. kr, som Framstegspartiet føreslår, eller betydelege kutt, som Høgre føreslår, samanlikna med det som vert vedteke her i dag.

Presidenten [10:14:22]: Replikordskiftet er omme.

Marte Mjøs Persen (A) [10:14:46]: Hverdagen til alle mennesker i landet vårt er avhengig av et godt transporttilbud. Pendlere skal komme seg til og fra arbeid, varer skal fraktes fra produsent til marked, skoleelever skal til skolen og pasienter til sykehus. Da må vi ha en god infrastruktur i hele landet vårt. Folk som ferdes langs veiene våre, skal oppleve at det er trygt, passasjerene på jernbanen skal komme fram i tide, fergene skal være tilgjengelige og havnene trygge. Varene må nå markedene før det er for sent, og sjåførene skal ha trygge og gode arbeidsvilkår, også på veien.

Derfor var Arbeiderpartiets utgangspunkt da vi behandlet Nasjonal transportplan, at vi skal ta bedre vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt når vi må. I økonomisk urolige tider var også vårt mål å lage en investeringsplan for samferdselssektoren som vi kunne følge opp i de årlige budsjettene. I tillegg er det bra for folk, natur og klima.

Med budsjettenigheten mellom regjeringspartiene Arbeiderpartiet og Senterpartiet og budsjettpartner SV er vi i rute med å følge opp det vi sa vi skulle gjøre. 95,5 mrd. kr blir fordelt med 46,9 mrd. kr til vei og vel 32 mrd. kr til jernbane, for å nevne de to største områdene.

Det er et stort opprustnings- og vedlikeholdsbehov på norske veier. For å sørge for sikker ferdsel og økt framkommelighet er vedlikehold og drift et prioritert område i budsjettet. Det gjelder på vei, men også på jernbane. Også på kystområdet er utbedringer prioritert, med utbedringer av havner og farleder langs hele kysten vår.

Vedlikeholdsarbeidet er viktig også for å tilpasse oss klimaendringene vi står midt i. Våtere og villere vær gir andre utfordringer i dag enn før. For å sikre de reisende langs vei og bane må vi ruste opp for å bidra til framkommelighet og sikkerhet når været rammer.

I budsjettet starter vi også opp store og viktige samferdselsprosjekt, bl.a. K5, som er ny vei og jernbane mellom Arna og Stanghelle. Dette er et stort og viktig både vei- og baneprojekt – i stor grad et gigantisk tunnelprosjekt som skal sikre reisehverdagen til tusenvis av reisende på Vestlandet og mellom Norges to største byer. Den gamle veien blir kalt dødsveien mellom Bergen og Voss, og den skal nå gjøres sikker, både for ras og ulykker. I tillegg reduseres reisetiden, og med det gjøres hverdagen enklere for pendlere, yrkessjåfører og andre reisende. Bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Bergen utvides og gjør kommunene øst for Bergen mer sentrale.

I tillegg startes det også opp bygging av ny vei ved Kløfta i Finnmark, et viktig prosjekt for bedre framkommelighet og bedre vinterdrift. Det blir også anleggsstart på viktige veistrekninger som E134 Røldal–Seljestad i Vestland, rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland og E6 Megården–Sommerset i Nordland.

De reisende på jernbanen har blitt offer for manglende vedlikehold og utbedringer over lengre tid. Derfor er det også veldig gledelig at regjeringen har funnet rom for store vedlikeholds- og fornyelsesprosjekter på jernbanen for å få bukt med de mange forsinkelsene og innstillingene som reisende med jernbanen dessverre er rammet av i dag.

Jeg vil avslutte med å si at jeg er glad for at vi i dag skal vedta et budsjett som følger opp de viktige føringene vi la i Nasjonal transportplan – et budsjett som tar på alvor de store utfordringene som samfunnet vårt står overfor bl.a. når det gjelder klima og natur, men som likevel finner rom til å prioritere det viktigste først, også i samferdselssektoren. Med det ser jeg fram til en god debatt.

Presidenten [10:18:35]: Det blir replikkordskifte.

Liv Kari Eskeland (H) [10:18:51]: Me hadde mange gode høyringsrundar om dette budsjettet, og omtrent alle fylkeskommunar kom med ei klar tilbakemelding om at det var manglande finansiering til vedlikehald av fylkesvegnettet og manglande fullfinansiering av gratis ferjedrift. Det har bidrege til auka kostnader for andre kollektivreisande, og det trekkjer ned andre fylkeskommunale oppgåver, som f.eks. skular. Det har trigga Høgre til å gjera viktige omprioriteringar, nettopp med å bidra til at fylkesvegane får meir pengar.

Eg merka meg at representanten frå Senterpartiet sa i eit replikk svar at me kuttar i fylkeskommuneoverføringar. Det er med respekt å melda ikkje riktig. Eg kunne tenkja meg å spørja representanten frå Arbeidarpartiet: Synest ho at fylkeskommunane har fått nok midlar til å handtera desse oppgåvene?

Marte Mjøs Persen (A) [10:19:54]: Det er ingen tvil om at fylkeskommunene har en veldig viktig oppgave knyttet til samferdsel – det er kanskje en av deres viktigste oppgaver – med ansvar for både kollektivtransport og fylkesveiene. Når det gjelder kollektivområdet, som jeg oppfattet var hovedpoenget i dette spørsmålet, har jeg også merket meg de innspillene vi har fått, og at mange opplever at de har en trang økonomi. Sånn har det jo vært med høye renteutgifter og høy prisvekst på mange områder, men i dette budsjettet bevilger vi altså 7,7 mrd. kr til avtalene med byområdene. Det er et av de aller viktigste virkemidlene for å få opp kollektivandelen i byene, og det er en økning på 0,2 mrd. kr fra saldert budsjett for 2024. Det betyr at det er rom for å starte opp nye investeringsprosjekter, men det er også viktig å kunne følge opp byvekstavtalene. Der er det bl.a. 6,9 mrd. kr.

Liv Kari Eskeland (H) [10:21:01]: Det me i første rekkje var innom, var fylkeskommunalt vegvedlikehald og manglande overføringar til gratis ferje, som denne regjeringa har pålagt fylkeskommunane å ha. Kva meiner representanten var den viktigaste budskapen i høyringane som Arbeidarpartiet har løfta inn i forhandlingane som har vore, og som ein har fått gjennomslag for?

Marte Mjøs Persen (A) [10:21:29]: Det var mangfoldige innspill i de høringene. Jeg merket meg at hoveddelen av høringene ofte handlet om viktige veiprosjekter man hadde i regionene, men også prioritering av vedlikehold. Det å prioritere vedlikehold er utrolig viktig for å ta vare på infrastrukturen vi har. Vi prioriterer vedlikehold ikke bare på fylkesveiene, men også på riksveiene, som er en viktig del av det. I motsetning til partiet som representanten kommer fra, kutter vi ikke i riksveivedlikehold for å finansiere fylkesveivedlikehold. Begge deler er viktig. Vi skal ta vare på det vi har,

vi skal utbedre der vi kan, og så må vi bygge nytt der vi må. Jeg opplever at vi fikk innspill på alle de delene av budsjettet.

Morten Stordalen (FrP) [10:22:36]: Statsbudsjettet viser en retning og tar gjerne utgangspunkt i Nasjonal transportplan, og det forteller noe om hva man skal framover. I budsjettet er det lagt opp til at man øker kjøp av persontransporttjenester med tog med 600 mill. kr, og det går direkte til tilbudsforbedringer. Det er vel og bra. Regjeringen har også signalisert og bestemt at man skal ha en direktetildeling til Vy på Sørlandsbanen. Da Go-Ahead vant anbudet tidligere, var det om lag 300 mill. kr billigere enn daværende NSB.

Hvor mye tenker representanten Mjøs Persen at det er riktig å betale for et statlig monopol, der Vy nå skal kjøre, uten at man har hatt en forhandling i forkant? Dette sier noe om hva slags handlingsrom man har fremover.

Marte Mjøs Persen (A) [10:23:32]: Jeg mener det er veldig viktig at vi får folk fram på de strekningene, og at togene går i rute. Togpassasjerene i Norge fortjener bedre enn det vi har sett de siste årene. Jeg mener at mye av det som vi kan se, handler om at vi har hatt store omstruktureringer i jernbanesektoren. Jeg tenker at det var en fornuftig løsning regjeringen kom til da de direktetildelte dette til Vy, og sånn sett har jeg ikke noen innvendinger til at regjeringen har inngått nye avtaler med Vy knyttet til dette.

Presidenten [10:24:15]: Replikskordskiftet er omme.

Trond Helleland (H) [10:24:41]: Høyre vil bygge Norge sammen og samtidig videreføre arbeidet med å modernisere samferdselssektoren. Det sikrer at en får mer samferdsel ut av hver krone som investeres. I det henseende er jeg veldig enig med representanten Marte Mjøs Persen, som sier at togpassasjerene fortjener bedre, men de fortjener ikke monopol, ensretting og mangel på punktlighet, sånn som vi har sett det siste året.

Gode transportløsninger er en forutsetning for at folk skal kunne leve, bo og jobbe i hele landet. Under Solberg-regjeringen oppnådde vi mer enn 800 km ny vei. Reisetidene ble kraftig redusert, f.eks. med to timer mellom Ålesund og Oslo. På E6 Oslo–Trondheim og E18 Oslo–Kristiansand ble reisetiden redusert med halvanen time. Derfor er det også viktig å bygge ny vei, ikke bare å gjøre vedlikehold, selv om det også er viktig.

Det var en historisk satsing på samferdsel under den forrige regjeringen. Allerede i det første statsbudsjettet, for 2014, økte den nye regjeringen samferdselsbudsjettet med 20,5 pst. fra saldert budsjett i 2013. Jeg sier ikke at det nødvendigvis vil bli sånn til høsten, men jeg håper

i hvert fall at vi får et betydelig løft på samferdsel dersom det skulle bli en annen regjering. Vi vil bruke mer penger enn regjeringen på oppfølging av Nasjonal transportplan, bl.a. på vei og jernbane. Det følger vi også opp i dette statsbudsjettet.

Vi må ta vare på de veiene vi har. Vedlikeholdsetter-slepet på riksveier ble redusert hvert år fra 2015, men på fylkesveier er det fortsatt et enormt etterslep. Derfor øker vi satsingen på fylkesvei, og vi beholder den øremerkede potten til fylkesveier som vi har lagt inn i vårt alternative budsjett. Nye veier har vært en kjempesuksess. De gir mer vei for pengene og styrket trafikk-sikkerhet, men regjeringen følger ikke opp ved at vedlikeholdet og driften av veiene nå skal overtas av Nye veier. Da burde jo rammene økt for å kunne ivareta det. Det gjør de ikke, men det legger altså vi inn i vårt alternative budsjett.

Vi har satset hardt på jernbane, og vi er veldig skuffet over at regjeringen har satt på vent noen av de viktigste jernbanestrekningene. Det er positivt at det skal skje en forbedring på Bergensbanen vest for Hardangervidda, men øst for Hardangervidda, med Ringeriksbanen og Fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen, har regjeringen lagt det i en møllpose. Det ønsker heldigvis et flertall i Stortinget å gjøre noe med, uten at regjeringen følger det noe særlig opp i dette statsbudsjettet. De slår riktignok fast at prosjektet fortsatt skal være et fellesprosjekt i regi av Nye veier, og det er bra. Vi legger også inn midler til å kunne forberede oppstart av det viktige prosjektet. Det samme gjelder Vestfoldbanen med Stokke–Sandefjord.

Vi ønsker å satse på en modernisert jernbanesektor. Vi mener f.eks. at det er helt feil at Go-Ahead nå blir fratatt muligheten til å levere på Sørlandsbanen. De har vist at de har kunnet levere gode tjenester. Jeg er enig i at det er passasjerene som må stå i fokus, og ikke sånn som det nå legges opp til, at det viktigste er et ideologisk korstog for å gjeninnføre monopol på jernbanen. Det er etter vår mening en lite framtidsrettet måte å tenke samferdselspolitikk på.

Vi skal ta vare på det vi har, og vi ønsker å styrke vedlikeholdet. Jeg tror det er helt avgjørende. Da må en også ha vedlikeholdsrutiner og et system for dette som ikke fører til ytterligere problemer. Vi har sett at det har vært mye feil på jernbanen i høst, og mange av hendelsene skyldes at det har vært drevet med vedlikehold, som resulterer i at toget stopper. Da må en stille seg spørsmålet: Hva slags rutiner har en i jernbanen for å drive vedlikehold, når vedlikeholdet er det som medfører forsinkelser? Det er ganske oppsiktsvekkende.

Jeg tar opp de forslag som Høyre er en del av, og håper på en god debatt.

Presidenten [10:29:45]: Da har representanten Trond Helleland tatt opp de forslagene han viste til.

Det blir replikkordskifte.

Tom Einar Karlsen (A) [10:29:45]: Jeg har lyst til å bruke litt tid på ekom, for i ekom-politikken er det som regel ganske bred enighet mellom oss i denne salen om de store linjene, men av Høyres forslag til dette budsjettet kan vi se at de legger opp til å kutte 200 mill. kr på posten som skal gå til bredbåndstilskudd der det ikke er kommersielt interessant for markedet, altså nær halvparten av det regjeringen foreslår i budsjettet. Når vi vet hvor viktig godt utbygd digital infrastruktur og høyhastighetsbredbånd kommer til å bli i årene framover, ikke minst i grisgrendte strøk, der digitale løsninger har potensial til å spille en viktig rolle for å avhjelpe mangelen på arbeidskraft, er ikke Høyre da litt bekymret for at vi kan få noen hvite flekker på kartet, der folk og næringsliv må leve i et digitalt utenforskap?

Trond Helleland (H) [10:30:32]: Det var ikke uventet at det spørsmålet kom, for å si det sann. Da vi sist hadde statsråden på dette området, en statsråd jeg kjenner veldig godt, var det en 5G-auksjon der tre operatører fikk ansvar for å bygge ut i hele landet. De tre operatørene har fått ansvar for å bygge ut bredbånd og 5G i absolutt hele Norge. Jeg mener at markedet har vist at det så langt har vært en enorm investering i bredbånd og 5G, og 5G er ofte et vel så godt alternativ i noen områder som det bredbånd kan være. Hvis du har et godt 5G-nett, har du en hastighet som er meget god, og som kan benyttes av alle. Jeg mener at det viktigste er den innsatsen markedet gjør, og at staten gjennom sine auksjoner, f.eks. på 5G, kan bidra til å få full bredbåndsdekning i Norge.

Tom Einar Karlsen (A) [10:31:35]: Jeg er enig med Helleland i at markedet har vært flinkt til å gjøre store investeringer i denne sektoren, men de tilbakemeldingene vi får, er at det fortsatt er et stort behov ute i mange fylkeskommuner. Vi vet også at det er de mest krevende kilometerne som gjenstår, og det er nok de som kommer til å bli dyrest.

Det bringer meg for så vidt over på et annet kutt som Høyre gjør i sitt budsjett. De legger også inn et betydelig kutt i det som skal gå til gratis ferje. Det er jo gjerne sånn at de lokalsamfunnene som er avhengig av ferje, er de samme som har et tynt marked for digital infrastruktur og har behov for bredbåndstilskudd. Når man ser de kuttene i sammenheng, kunne det vært fristende å spørre om det ikke hadde vært rimelig å sørge for at de som bor ute på øyene, enten fikk tilgang på raskere bredbånd, eller i hvert fall fikk litt rimeligere ferjer eller

transportkostnader, sånn at de kan komme seg til en plass med 5G om de er nødt til å ta en tur i nettbanken.

Trond Helleland (H) [10:32:26]: Jeg håper jo at ferjetilbud kontra bredbåndstilbud ikke blir en veldig aktuell problemstilling. Vi har vært tilhengere av, og er tilhengere av, å kutte ferjeprisene kraftig. Det la vi til rette for også da vi satt i regjering. Nå har vi sett at regjeringen tok steget med å tilby gratis ferje på de minst trafikkerte ferjestrekningene. Problemet med det er at ferjestrekningen da blir mer trafikkert. Vi har sett køene i Nordland, med biler som står og venter på å komme over på sommerstid, fordi det er gratis ferje. Jeg mener at så lenge en ikke har løst problemet med at lokalbefolkningen ikke blir prioritert ved ferjeavganger, er det feil tiltak å tilby en gratis tjeneste. Det er jo ingenting som er gratis. Det koster ganske mye for staten. Jeg mener at staten burde innrette bruken av midlene bedre enn å gi et gratis tilbud som gjør at de som virkelig har behovet, lokalt næringsliv og befolkning, blir stående bakerst i køen.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:33:43]: Det er ein fascinerande argumentasjon frå representanten Helleland mot gratis ferje. Då både representanten Helleland og eg var opptekne av utfordringane på jernbane, at det er mange som tek jernbanen som må stå i kø og stå på toget, var ikkje svaret frå Helleland at ein måtte setje opp prisen på toget for å få løyst problemet, eller at ein skulle dramatisk auke kostnadene for dei som køyrer inn mot byen når det er kø på vegen inn til Oslo.

Eg hørde representanten Helleland seie at Høgre ville satse på samferdsel. Vel, det har dei så langt i perioden ikkje gjort i opposisjon. Dei har hatt alternative budsjett anten på nivå med det som vert vedteke, eller på eit lågare nivå dei føregåande åra. Nytt av året er òg at ein vil kutte i drift og vedlikehald på riksveg og seier at ein vil satse pengar på fylkesvegane, men samtidig foreslår altså Høgre i kommunalkomiteen å kutte ca. 1,1 mrd. kr i fylka sin økonomi. Noko av det er kutt i gratis ferje. Kva anna meiner Høgre skal kuttast i fylka med det kuttet?

Trond Helleland (H) [10:34:49]: Høyre kutter ikke i fylkeskommunenes økonomi hvis en tar vekk de tingene som Gjelsvik nå refererte til. Tvert imot har vi nå styrket økonomien til fylkene, men vi har også et inntektssystem med fordeling av inntekter som er mye mer rettferdig enn det som representanten Gjelsvik står for.

Det er ikke sånn at hvis det tilbys gratis tjeneste, så har ikke det noen kostnader. For det første er det kostnader for staten. For det andre er det kostnader ved at det blir en overopphopping, særlig i høytider og ferier – hvis det er ferjene vi snakker om – som gjør at de som faktisk

har behov, ikke kommer fram. Jeg tror det er bedre å ha en politikk som er offensiv i distriktene, som går på å senke skattene, å sørge for at det er mulig å etablere virksomhet, og at gründere skal kunne bidra til å utvikle lakse- næring, mineralnæring og andre næringer. Denne regjeringen klatter ut tiltak og sier at det er god distriktspolitikk. Nei, det er ikke det. Det som er god distriktspolitikk, er å sørge for at det er mulig å etablere, drive og utvikle virksomheter i Norge uten å bli tynget ned av skatter på den måten regjeringen har lagt opp til.

Presidenten [10:35:56]: Replikskordskiftet er omme.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:36:12]: Framstegspartiet sitt alternative statsbudsjett har tre–fire hovedmoment: Tryggleik, sikkerheit og beredskap er viktige områder. Dette er også viktige område når det gjeld partiet sitt alternative statsbudsjett for samferdsel. Sidan 2021 har talet på hardt skadde og drepne i trafikken i landet auka. Det gjeld både på fylkesvegane og på riksvegane. Det er ein situasjon som eg oppfattar at ingen parti aksepterer, men det er eit område som det er heilt avgjerande å prioritere.

Fylkesvegane er 80 pst. av vegnettet i Noreg. Cirka 30 pst. av dødsulykkene og dei alvorlege ulykkene skjer på grunn av dårleg vegbane, og på den bakgrunnen ønskjer Framstegspartiet å styrkje det samferdselsområdet, fylkesvegane, med 1 mrd. kr. Det er heilt avgjerande for å få gjort noko med vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane, som er på over 100 mrd. kr per i dag.

Fleirtalet i denne salen vedtok under behandlinga av Nasjonal transportplan at det skulle vere ei kraftig satsing på fylkesvegane utover det regjeringa la til grunn i NTP. Regjeringa har lagt til grunn at det skulle aukast med 1 mrd. kr per år, men eit fleirtal sa altså at det skulle aukast utover det. Det er det Framstegspartiet følger opp. Vi følgjer opp våre eigne vedtak og det fleirtalet la til grunn. Vi gjer det også for riksvegane, der vi aukar med 500 mill. kr, fordi det også er ein veldig stor del av ulykkene med alvorleg skadde som skjer på riksveg. Derfor må det satsast på vegvedlikehald, og det må satsast på trygge vegar. I tillegg er det openbert at tiltak som f.eks. midtoppmerking og kantmerking er enkle, sikre tiltak for å få tryggare vegar, og vi legg inn 100 mill. kr til det. Ikkje minst er skulevegar viktige å satse på, og vi legg inn 100 mill. kr til det i tillegg.

Når det gjeld tryggleik, er rassikring heilt avgjerande. Vi ser at det er vegar som vert stengde av ras både her og der i landet, og med tanke på det vi ser av nedbør osv., er det å ha trygge vegar med rassikring viktig. Vi legg inn ein auke på 400 mill. kr der òg, og det er heilt avgjerande for å ha trygge vegar.

Så har vi vegbygging. Vi får tilbagemeldingar frå bl.a. Maskinentreprenørenes Forbund, MEF, om at det eigent-

leg er krise, ein ser for seg at det vert bråstopp når det gjeld prosjekt framover. Det å få aktivitet for å byggje landet er viktig for Framstegspartiet. Vi legg til grunn at vi skal ha ein kraftig auke i vegbygging framover, og det å leggje inn 0,5 mrd. kr ekstra til vegbygging er viktig, 250 mill. kr til planlegging er viktig, og ikkje minst det å gi Nye vegar moglegheit til å fortsetje å vere den suksessen som Nye vegar faktisk er – der legg vi inn 750 mill. kr til drift og 1 mrd. kr ekstra til tiltak. Skal ein få aktivitet i dette landet, og ikkje berre konkursar, som vi ser no på mange område, må det byggjast langsiktig, og det må byggjast innanfor samferdsel.

Ikkje minst har jernbane hatt sine utfordringar, og difor legg vi også inn fleire hundre millionar i auka vedlikehaldstiltak innanfor jernbane. Det er heilt nødvendig, og det ser vi i samband med det som vi opplever no, med togtrafikken som står i sju steinar. Framstegspartiet ønskjer å gjere noko med vedlikehaldet både på veg, på jernbane og på fylkesvegane. Det er viktige område for å få trygge vegar, og det er viktige område for å få gjort noko med det som gjeld alvorleg hardt skadde, og ikkje minst døde, i trafikken.

Når vi ser på samferdselspolitikken generelt, er det ein føresetnad at ein har visjonar, at ein har planar, og at ein er framoverlent for å kunne ta fatt i utfordringane i samfunnet. For Framstegspartiet har samferdsel alltid vore noko av det aller viktigaste. Vi viste det i regjering: Vi bygde 280 km med ny firefelts motorveg. Firefelts motorvegar har vist seg å vere nokre av dei tryggaste vegane som er i landet; det er der det er minst ulykker. Det er trist at ein ikkje fortset med den satsinga, og det òg er sjølv sagt noko partiet vil leggje trykk på viss vi skulle kome i regjering om nokre månader.

Det er openbert at skal vi få gjort noko med talet på hardt skadde og drepne i trafikken, må vi gjere noko med vedlikehaldet på fylkesvegar, riksvegar og jernbane. Vi må byggje meir veg, og vi må gjere Nye vegar moglegheita til å kunne utvikle det vidare. Vi må gjere det attraktivt for næringslivet å ferdast på norske vegar – ikkje som i dag, der vi får utfordringar for næringslivet og problem med kø og kaos.

Presidenten [10:41:14]: Det blir replikkordskifte.

Jone Blikra (A) [10:41:31]: Da Fremskrittspartiet gikk ut av regjering, var lånegjelden for bomselskapene på 61 mrd. kr, sammenlignet med 35 mrd. kr da de kom inn i regjering. Bilistene betalte rekordhøye 12,1 mrd. kr i bompenger i 2019, sammenlignet med 8 mrd. kr i 2013. Det var altså en formidabel vekst da Fremskrittspartiet satt i regjering. I dag er de fleste bomstasjoner som bilistene kjører gjennom, satt opp av en Fremskrittsparti-statsråd.

I sitt alternative budsjett sier de at man skal nedbetale denne bomgjelden, men det er ikke mulig å se i det alternative budsjettet hvordan slik gjeld skal dekkes inn. I sitt budsjettalternativ foreslår Fremskrittspartiet også å avvikle den etablerte bompengoordningen i transportsektoren. Det dreier seg om ca. 15 mrd. kr, men det er ingen forslag til inndekning. Hvorfor har ikke Fremskrittspartiet funnet plass til egne bompengeløfter i sitt eget alternative budsjett?

Frank Edvard Sve (FrP) [10:42:26]: Viss ein byggjer mykje meir veg, og det dessverre er bompengar, vil summen totalt kanskje vert høgare. Men bompengedelen gjekk ned frå 40 pst. til 28 pst. med Framstegspartiet i regjering, og det har også vore målet vårt vidare.

Vi har gjort ei rekke framlegg om å kutte bompengar i ei rekke prosjekt. Vi har gjort det på ein måte i NTP-en så det vert klart og tydeleg kva vi skal gjere om vi kjem i ei ny regjering, og vi gjorde det i regjering. I mitt eige fylke fjerna vi faktisk alle bommane på 1,3 mrd. kr. Viss Arbeidarpartiet har sånn iver og otte for bompengar, er det rart at Arbeidarpartiet ikkje stemmer for Framstegspartiet sine mange framlegg om å kutte bompengar. Vi skal ha oppe fleire saker rett over nyttår. Ei av dei fyrste sakane som kjem, er E39 Mandal–Kristiansand, og då kan sikkert Arbeidarpartiet vise at dei har omsut for bompengar ved å støtte Framstegspartiet sitt framlegg.

Jone Blikra (A) [10:43:23]: Det er mange saker hvor Fremskrittspartiet har foreslått å kutte i bompenger – sak på sak – men når man skal lage et eget budsjett, legge fram et alternativt budsjett, har man altså ikke klart selv å finne dekning for alle kuttene i bompenger. Så spørsmålet er hvordan man tror man skal få til det gjennom forhandlinger med andre partier når man selv ikke klarer å få det til i eget alternative budsjett.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:43:47]: No er det slik at vårt budsjettalternativ i år har hovudfokus på trygge og sikre vegar. Det prøvde eg å vere tydeleg på i mitt innlegg, der eg ikkje nemnde denne regjeringa sitt budsjettframlegg med eitt ord, for det var ikkje nødvendig å gjere det heller. Utgangspunktet er at vi har vist tydeleg kva vi ønskjer å gjere når det gjeld Nasjonal transportplan. Det er vår bibel inn mot ei regjeringsdanning, og eg trur ikkje Arbeidarpartiet skal vere så veldig bekymra for at vi ikkje skal leggje inn dei hovudprioriteringane i forhandlingar med andre parti når det mest sannsynleg vert ei ny regjering neste år. Vi har også gjort ei rekke framlegg og kjem til å gjere det for å redusere bompengar. Så eg trur ikkje Arbeidarpartiet skal bekymre seg for at Framstegspartiet ikkje kjem til å gjere det vi kan for å få vekk den usosiale skatten som bompengar faktisk er.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:44:44]: Representanten Sve gjer det som Framstegspartiet har vore flinkt til når det gjeld bompengar opp igjennom og har sete med makt. Det er å prate og prate, mens bompengane går opp. I Framstegspartiet sitt budsjett ligg ikkje ei krone til å redusere bompengar, ikkje ei krone. Ein har fremja forslag om at ein skal be regjeringa om å avvikle bompengordninga, men ein har altså ikkje prioritert det i eit budsjett som Framstegspartiet sjølv styrer 100 pst. over kva ein legg fram. Då er spørsmålet: Meiner representanten Sve at det er større sannsyn for å få gjennomslag for å redusere bompengane i samarbeid med andre parti enn når ein legg fram sitt alternative budsjett sjølv? Då er det i alle fall rett og rimeleg å forklare veljarane kva for andre kutt det då er representanten Sve vil kome med på samferdselsområdet for å finne rom til å redusere bompengar – noko han ikkje har funne rom til med ei einaste krone i det budsjettet som er lagt fram her.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:45:41]: Det er spesielt å sjå at det Senterpartiet og Arbeidarpartiet er opptekne av, er andre sin politikk langt meir enn å styre landet og kome med konkrete tiltak for kva dei har tenkt å gjere.

Utgangspunktet er at vi har lagt til grunn det som ligg i vår NTP, korleis vi ønskjer å gjere det med samferdsel i framtida. I dagens regjering er det ikkje mykje rom for å kunne gjere store grep med eit fleirtal med Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV, som legg til grunn det budsjettet som dei har.

Retninga vår er tydeleg: Vi ønskjer reformer innanfor samferdsel som gjer at det vert stor innsparing, og også å satse meir på Nye vegar, som har vore ein stor suksess. Det er også det å finne rom for å gjere noko med bompengar. Det viste vi også i regjering. Som sagt: I mitt eige fylke kutta vi 1,3 mrd. kr. Det var eit bomfritt fylke.

Det gjekk ikkje lang tid etter at regjeringa med Arbeidarpartiet og Senterpartiet kom på plass, før dei var på full fart inn i det fylket også med bompengar. Vi har vist at vi klarer det, og vi skal gjere det igjen.

Presidenten [10:46:40]: Replikordskiftet er omme.

Christian Torset (SV) [10:46:56]: Vår tids viktigste utfordring er klima- og naturkrisen. Samlet sett står utslipp fra transport til lands, til vanns og i luften for de største utslippene i Norge. Skal vi nå klimamålene, er vi derfor helt avhengig av å gjøre store omprioriteringer i transportsektoren. SV vil derfor redusere transportbehovet der det er mulig, flytte transporten over på miljøvennlige og kollektive transportformer og redusere bruken av klimafiendtlig transport.

SV vil at norske byer og tettsteder skal bli mindre bilbaserte og mer framkommelige for andre trafikanter. Da må satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange

trappes kraftig opp. SV bevilger derfor i sitt alternative budsjett nesten en milliard ekstra til kollektivtransport, både direkte til fylkene og store kollektivprosjekt og gjennom å øke belønningsmidlene som gir bedre og billigere kollektivtransport samt gang- og sykkelveier.

Mens høyresiden og regjeringen formelig kaster penger etter overdimensjonerte motorveier som raserer naturen, vil vi gå andre veier. Vi har i vårt alternative budsjett kuttet i bevilgningene til motorvei hos Nye veier og Statens vegvesen, og vi kutter tilskuddet til reduserte bompengetakster. I stedet for mer motorvei vi ikke trenger, må vi prioritere pengene til å ta vare på de veiene vi allerede har, og gjøre hverdagsveiene i distriktene tryggere gjennom mer vedlikehold, ras- og skredsikring.

Som nordlending opplever jeg det som spesielt viktig at vi vrir samferdselsmidlene slik at vi kan ta igjen det massive vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier, samt mot å få sikret veier og veifarende mot ras, som vi dessverre opplever stadig oftere, i takt med de eskalerende klimaendringene. I vårt alternative budsjett bevilger vi 1 mrd. kr mer til å ruste opp veiene våre, hvorav 700 mill. kr går til vedlikehold av fylkesveier. I tillegg bidrar vi til å skru på bilavgiftene slik at vi kan nå elbilmålet i 2025. I budsjettforhandlingene med regjeringen har vi dessuten fått på plass høyere engangsavgift for fossile biler og varebiler, og elvarebilene skal sikres tilgang til kollektivfeltet.

Denne høsten har vist hvor prekær situasjonen er på jernbanen. Det er et enormt vedlikeholdsetterslep, og omfanget av forsinkelser og innstillinger er stort. SV vil styrke jernbanen og øke bevilgningene til vedlikehold og til et bedre togtilbud, slik at flere kan reise miljøvennlig og velge tog foran bil og fly. SV har i sitt alternative budsjett 300 mill. kr mer til vedlikehold på jernbanen. Samtidig vil vi starte planlegging av forbedrings tiltak på viktige togstrekninger som Vestfoldbanen, Rørosbanen og Oslo–Stockholm, og vi øker potten for støtteordningen for gods på bane med 30 mill. kr.

I budsjettenigheten med regjeringen sikret SV 30 mill. kr til videre planlegging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord på Vestfoldbanen og at vi skal få direktetog til København og/eller Hamburg innen 2026. SV har i sitt alternative statsbudsjett også satt av 70 mill. kr mer til havner og farleder. Dette er et område som dessverre også er blitt hengende etter, men som vil bli stadig viktigere etter hvert som klimaet blir våtere og villere. Trygge havner med tilstrekkelig kapasitet er en nødvendighet for klimavennlig transport av både mennesker og gods. Det er spesielt viktig for fiskeriene at fiskerihavnene kan sikre trygghet og effektiv håndtering av fisk og sjømat. Derfor har SV i sitt alternative budsjett økt bevilgningene med 50 pst., til 40 mill. kr ekstra til fiskerihavner.

SV har i sitt alternative budsjett også satt av 55 mill. kr ekstra for å trappe opp den nasjonale ordningen for tilrettelagt transport, den såkalte TT-ordningen, til å gjelde hele landet. Det er en menneskerett å kunne bevege seg fritt i samfunnet, og for dem det gjelder, er TT-ordningen svært viktig for å kunne delta.

SVs politikk kommer godt til syne i våre prioriteringer, både i alternativ transportplan, i vårt alternative budsjett og i budsjettenigheten med regjeringen. Hvis man skal tillate seg et lite hjertesukk, og det kan man vel iblant, må det være at man aldri føler seg helt tilfreds med det man får til. Det går for sent med omstillingen av transportsystemet, og vedlikeholdsetterslepet på både fylkesvei og jernbane må prioriteres høyere. Vi må stanse og snu tapet av umistelig natur. Det vil SV kjempe for. Jeg ser fram til en fin debatt.

Liv Kari Eskeland (H) [10:52:01]: Det er grunn til å undra seg litt over at SV vel å stå utanfor viktige merknader som har ein tydeleg miljøprofil og eit tydeleg miljøstempel, der mellom andre Høgre er inne. For oss framstår dette litt som ei total underkasting for regjeringspartia, og at det er Senterpartiet og Arbeidarpartiet som definerer miljøprofilen til SV.

SV har i eige budsjett prioritert meir midlar til grøn omstilling i anleggssektoren. Men meiner SV verkeleg at verkemiddelpakken frå regjeringa for å redusera utslipp, f.eks. frå anleggsplassar, som ligg i Grøn bok, er god nok?

Christian Torset (SV) [10:52:51]: Total underkastelse i en budsjettforhandling er jo en morsom formulering, men jeg tror de fleste er kjent med at når man forhandler budsjett, forhandler man hele budsjettet. Det er vanskelig å gå inn og ut av merknader slik man måtte ønske på utsiden av det. I alle fall er det forståelsen som SV har lagt til grunn: at vi forhandler ett budsjett, med de merknader og de budsjettposter som er der.

Så er det ikke noen hemmelighet at SV alltid har jobbet og alltid kommer til å jobbe for en raskere omskifting både av byggeplasser og resten av transportsystemet for at vi skal nå de utslippsmålene som vi har lagt til grunn, og som vi helt avhengige av for å nå Paris-målene og for å berge naturen vår for framtidige generasjoner.

Liv Kari Eskeland (H) [10:53:45]: I sitt alternative budsjett har SV lagt inn 700 mill. kr ekstra til vedlikehold av fylkesvegar, som dei dessverre heller ikkje fekk gjennomslag for. Høgre har i sitt alternativ lagt opp til ei omprioritering, som gjer at me får 500 mill. kr ekstra til vedlikehald av fylkesvegar. Me er altså ganske einige om problembeskrivinga, men heller ikkje her har SV valt å gå inn i merknadene våre. Det same gjeld for lade-

infrastruktur til maritim transport og til tungtransport langs kysten. Det handlar om underfinansiering av fylkeskommunane slik at ein må auka kollektivsatsane, det handlar om miljøkrav til ferje og hurtigbåt og krav til kystruta. For oss vert SV veldig anonyme og lite gjenkjennelege i dette budsjettet. Korleis tenkjer representanten det vert å fremja primærstandpunkta til SV når ein i realpolitikken vert møtt med at ein støttar den ganske slappe miljøpolitikken til regjeringa?

Christian Torset (SV) [10:54:52]: Jeg tror at de fleste som fulgte forhandlingene, bet seg merke i f.eks. gjennomslaget med å stanse utvinning av havbunnsmineraler. Det var en seier som jeg tror veldig få, inkludert de mest optimistiske i miljøbevegelsen, hadde noe håp om at vi skulle klare å rekke. Det er også et faktum at SV har flyttet flere milliarder i forhandlinger med regjeringen enn det som har vært normalen. Gjennom syv forhandlinger har vi vist at CO₂-utslipp og klimaprojekter osv. kan forhandles inn, og vi har lyktes i stor grad. Jeg tror ikke det er noen overdrivelse å si at det som har vært av klima- og miljøpolitikk i tre og et halvt år, er det SV som har stått for.

Så er det igjen dette med å gå inn og ut av merknader. Primærpolitikken til SV er kjent. Den har vi kommunisert godt. Også i dette budsjettet har vi fått gjennomslag, f.eks. med flytting av prioriteringen til Enova, som gir utslag, men man kan ikke få alt man peker på.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:56:08]: Representanten frå SV snakka ein del om fylkesvegar og vedlikehald der. I behandlinga av Nasjonal transportplan var Sosialistisk Venstreparti ein del av eit fleirtal som gav regjeringa ein kraftig marsjordre om å satse betydeleg meir på fylkesvegane, for å ta igjen spesielt vegvedlikehald. Så spørsmålet mitt til representanten er rett ut: Kvifor har ikkje Sosialistisk Venstreparti når dei no i budsjettforhandlingar med regjeringa har sikra fleirtal, sørgt for at bestillinga frå fleirtalet i denne salen knytt til fylkesvegane vart oppfylt?

Christian Torset (SV) [10:56:52]: Jeg satt, i likhet med representanten Sve, i høringen om NTP og oppfattet veldig tydelig at det var en melding fra omtrent alle høringsparter at fylkesvei skulle prioriteres. Jeg må si at jeg personlig er litt skuffet over at det ikke er prioritert høyere av regjeringen.

Det er også et faktum at vi i vårt alternative budsjett har lagt inn 700 mill. kr til nettopp fylkesvei og 300 mill. kr til riksvei, og også midler til rassikring og tunnelsikring, etc. At vi ikke har fått gjennomslag for mer med regjeringen, har å gjøre med at man forvalter en begrenset kapital i forhandlinger, og det kan vi like eller ikke like. Jeg er ikke så fornøyd med alle deler av for-

handlingsresultatene når det gjelder hva vi har nådd fram med, men samlet sett er det ingen tvil om at vi har flyttet politikken i riktig retning, både klimamessig og miljømessig, og også når det gjelder å styrke fylkesøkonomien og dermed fylkesveiene.

Presidenten [10:57:39]: Replikordskiftet er omme.

Geir Jørgensen (R) [10:58:12]: Vi er snart ferdig med et år der altfor mange har blitt rammet av det vi må kunne kalle for grunnleggende og vedvarende strukturelle svakheter ved samferdselssektoren i Norge. I nord og i sør har vi sett at lokalsamfunn har blitt isolert av ras og flom, av naturhendelser vi vet det kommer til å bli flere av i årene som kommer, i takt med at klimændringene blir mer og mer merkbare. Det er vanskelig å skylde på denne regjeringen eller den forrige for alt dette, men ansvaret for at vi nå kommer oss på et spor som gjør at vi rigger samfunnet for det som kommer, ligger hos denne regjeringen.

Når vi ser at elvene går på havet, når vi ser hvor mye det øvrige sivilsamfunnet er nødt til å trå til når dette skjer, er det tragisk at vi nå har et budsjett fra regjeringen som gjør at det tar 200 år å hente igjen etterslepet på fylkesveiene, på rassikring – på alt det vi trenger for å komme på et bedre spor her. Rødt foreslår 1,2 mrd. kr mer til fylkesveiene enn det regjeringen gjør, og vi foreslår 500 mrd. kr mer til riksveiene. Vi er glade for at vi nå har en enighet med regjeringen for å sette fart på dette arbeidet, som vi er nødt til å gjøre.

På jernbanesiden har vi også lagt bak oss et år med store problemer for de reisende, både i nord og i sør. Skal vi få folk til å bruke tog, er vi nødt til å sørge for at toget går når det skal. Det er ingen politikere som klipper snorer for tog som ikke skal gå i rute. Hvis vi skal komme noen vei her, må vi gripe inn med tanke på vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Vi har tidligere denne uken hatt en debatt her i salen der tilstanden på Nordlandsbanen var oppe. Den stopper nå i Mo i Rana – og alle natog fra Trondheim, som egentlig skulle gå til Fauske og Bodø, er innstilt. Sånn kan vi ikke ha det. Når vi skal planlegge for framtiden, må vi prioritere utbygging som gir raskere reisetid for regiontogene og på de lange strekningene hvor tog kan erstatte fly. I vårt alternative budsjett setter vi av 460 mill. kr til planlegging av framtidige utbygginger.

Jeg har nevnt distriktene, men jeg kan jo komme litt nærmere Oslo: Den største proppen for jernbanen her i området er rikstunnelen, som skal gå under hovedstaden. Rødt vil framstille det, og vi vil ha i gang en mulighetsstudie for hurtigtog, Oslo–Stockholm, som skal følges opp av en konseptvalgutredning i 2025.

I fylke etter fylke rapporteres det om krise i kollektivtrafikken. Reisingen er riktignok tilbake på nivået før

koronaen, men samtidig har kostnadene eksplodert. Derfor ser vi at rutetilbudet kuttes flere steder neste år, mens billettprisene økes. Dette er usosialt, det er klimafiendtlig, og vi i Rødt vil ha en statlig redningspakke på 800 mill. kr for den lokale kollektivtransporten.

Våre viktigste satsinger i budsjettet er 10 pst. lavere pris på all kollektivtransport, krisepakke til kollektivtrafikken og innføring av gratis båtruter til øyer og andre veiløse samfunn. Vi øker vedlikeholdet på jernbanen for å sikre at toget går når det skal, og vi vil øke vedlikeholdet av fylkesveiene.

Med det viser jeg til Rødts alternative budsjett.

André N. Skjelstad (V) [11:03:11]: Med Venstres alternative budsjett får vi et grønt og trygt transportsystem. Vi gjør det enklere, billigere og bedre å reise miljøvennlig. Prisene skal ned og påliteligheten opp. Vi sikrer et moderne transportsystem som klarer å håndtere transportbehovet på en effektiv måte, uten å beslaglegge store arealer eller bidra til store klimautslipp. Vi satser på kollektivtransport, jernbane og vedlikehold, ikke minst av fylkesveiene, samt sikring mot ras og skred i distriktene. I mange områder er det i så dårlig stand at det utgjør en risiko for innbyggernes sikkerhet.

Venstre vil at folk skal ha frihet til å komme dit de ønsker. Vi vil ha et moderne, miljøvennlig transportsystem som gjør det enklere og billigere å reise, samtidig som vi kutter utslipp og beskytter naturen. Vi vil også ha et pålitelig transportsystem og sikre en trygg og effektiv infrastruktur for folk i hele Norge. Transportsektoren, som er den tredje største utslippskilden i Norge, må bidra til å nå målene i Parisavtalen og naturavtalen. Det må bli billigere og mer praktisk å reise utslippsfritt, sånn at vi får flere til å reise miljøvennlig.

I vårt alternative budsjett prioriterer vi jernbane, kollektivtransport og gang- og sykkelveier samt tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane. Vi er opptatt av at det skal lønne seg å velge grønt. Vi stiller oss derfor litt undrende til regjeringens forslag om kraftig å svekke elbilpolitikken og gjøre det mer attraktivt å velge fossilbil. Vi er opptatt av at kollektivtransporten skal være rimelig og mener at regjeringens budsjettforslag ikke adresserer de utfordringene kollektivtransporten står overfor når det gjelder den ekstraordinære prisveksten. Fylkeskommunene må prioritere mer penger til kollektivtransport, men vi mener at staten bør bidra mer for å sikre at tilbudene ikke kuttes. I vårt alternative budsjett foreslår vi å bevilge en halv milliard mer til kollektivtransport i fylkene.

Når en snakker om kollektivtransport, vil jeg trekke fram Akershus, som det er spesielt å legge merke til. Som alle kjenner til, har regjeringen med sitt budsjettforslag fratatt bl.a. Akershus betydelige midler, noe som har

tvunget fylket til å kutte sine budsjetter med over en kvart milliard. Samtidig: Da komiteen i høst behandlet forslag om å håndtere den krevende situasjonen med bl.a. køene på E18 og stenging av Ring 1, stemte regjeringspartiene og SV for et forbedret kollektivtilbud i Vestkorridoren og resten av Akershus, med den forutsetningen at Akershus selv måtte dekke halvparten av kostnadene. Denne dobbeltkommunikasjonen, å frata midler og deretter pålegge fylket nye utgifter, illustrerer regjeringens politikk.

Kollektivtransporten må også være pålitelig. En må kunne stole på at togene går. Altfor ofte opplever togreisende forsinkelser, innstilte avganger eller tog som ikke er i rute. Situasjonen for de togreisende har ikke vært holdbar. Venstre har støttet en satsing på drift og vedlikehold av jernbane. Samtidig mener vi at det ikke må gå på bekostning av nye investeringer. Vårt syn er at framdriften i viktige jernbaneprosjekt, bl.a. en videre utvidelse av Vestfoldbanen, fortsetter med uforminsket styrke. Vi foreslår derfor nye investeringer og prioriterer det i vårt alternative budsjett.

Jeg nevnte tidligere viktigheten av fylkesveiene. Fylkesveiene er svært viktige som blodårer i distriktene. Mange av dem er i svært dårlig forfatning. Derfor prioriterer vi 1,5 mrd. kr mer enn det regjeringen foreslår.

FOT-rutene er også et viktig kollektivtiltak i distriktene. Derfor er det viktig å opprettholde flytilbud og sikre ikke-kommersielle ruter med lavere pris enn det er i dag, gjennom offentlige rutekjøp der det ikke finnes gode alternativer til fly. Samtidig er det viktig å sikre at reisene skjer på en mest mulig miljøvennlig måte. Det er verdt å påpeke at norsk luftfart går glipp av viktige støtteordninger for å kunne konkurrere med europeisk luftfart på grunn av regjeringens trenering med hensyn til å gjennomføre de siste fornybardirektivene i norsk rett. Vi mener at den implementeringen må skje snarest mulig.

Det er viktig at vi har en god digitalisering med bredbåndsutbygging i hele landet. Derfor prioriterer vi 165 mill. kr mer enn regjeringens forslag.

Da jeg så det siste utkastet, la jeg merke til at det nok har skjedd en liten glipp, for det mangler noen tall i tabellen som er vist på side 2 og side 3, bl.a. på fylkesveiene.

Venstre støtter forslag nr. 2, fra Høyre og Fremskrittspartiet, som gjelder døgnhvileplasser, og vi er med på de resterende forslagene, som er fremmet sammen med flere.

Presidenten [11:08:18]: Det blir replikkordskifte.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:08:30]: Eg merka meg at representanten sa han ville det skulle verte enklare for folk å reise rundt i Noreg, eg trur faktisk representanten òg sa det skulle verte billigare, men det kan vel umogleg stemme, med Venstres alternative budsjett. Blant

anna foreslår dei å kutte vesentleg i reisefrådraget for pendlarar, noko som for ein som pendlar frå f.eks. Eidsvoll til Oslo, vil vere ein skatteauke på fleire tusen kroner årleg. Drivstoffkostnader, altså pumpeprisen, aukar med mellom 1,50 og 2 kr literen. Dei skal gjeninnføre betaling på ferjer på over 70 samband langs kysten og auke kostnadene på ferjer på alle samband.

Når representanten snakkar, er han alltid oppteken av dei som reiser på hytta, men dei som er mest opptekne av gratis ferje, er dei som er avhengige av ferje kvar einaste dag. Eg var bl.a. og besøkte Salten N950 på Sørarnøy i sommar. Den bedrifta åleine vil få ei ekstrarekning på fleire millionar kroner viss dette vert innført. Kvifor er det viktig å innføre dette igjen?

André N. Skjelstad (V) [11:09:37]: Mine fire barn sier innimellom at pappa har selektiv hørsel. Jeg lurer på om representanten Gjelsvik også er litt i den samme leia, at det er litt selektiv hørsel. Jeg sa vel ikke så mye om det han nevner her, men det er greit nok.

Vi har tidligere vært innom hans reiser rundt omkring i landet. Det er prisverdig. Det er mange av oss som driver med det. Det aller viktigste, som representanten Gjelsvik ikke får med seg, er at det er flere av oss som faktisk velger, vi er nødt til å prioritere. Når han nevner hva som er bra og ikke, kan jeg ta et eksempel fra Ytterøya, som jeg var på for ikke lenge siden. Der er de fastboende nødt til å stå over for å vente på neste ferje fordi turisttrafikken eller hytteboerne skal komme seg fram. Det virker nesten som om regjeringen har vært mer opptatt av at hytteboere skal komme seg fram, enn av dem som er fastboende i øysamfunn, osv.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:10:40]: Dei som er mest avhengige av ferje, og som har størst verdi av at ferjene er gratis, er som sagt dei som brukar dei kvar einaste dag.

Eg har besøkt næringsdrivande langs kysten mange plassar. Eg skulle ønske representanten Skjelstad òg vart med litt rundt på dei øysamfunna der det vert drive viktig næringsverksemd. Dei seier at er det éin ting dei ikkje treng no, er det auka kostnader igjen, anten i form av auka drivstoffkostnader eller at ein skal gjeninnføre betaling på ferjer. For mange bedrifter langs kysten, som lakseslakteriet på Sørarnøy, som eg nemnde, er det millionar i ekstra kostnader. Sånn er det nedover kysten òg – i Møre og Romsdal, i Vestland fylke, i Rogaland. Det er mange plassar som vil få ei kraftig kostnadsauking, med redusert lønsemd for næringslivet.

Kvifor er det viktig å sende ei slik ekstrarekning til næringslivet, som Venstre foreslår i sitt alternative budsjett?

André N. Skjelstad (V) [11:11:38]: Jeg regner med at Gjelsvik på sine turer rundt omkring også bruker ørene,

istedenfor å ha en sånn type selektiv hørsel han tydeligvis hadde under mitt innlegg.

Det er ingen tvil om at veldig mye positiv næringsutvikling skjer på øyene og i kystsamfunnene, men det er heller ingen tvil om at det jeg får høre fra mange av kystsamfunnene, som ikke minst har behov for ferje, er at næringstransporten må stå over fordi ferjene fylles opp av feriefolk og dem som har hytte der. Det er vel og bra at folk ferierer, men når en tar et grep med gratis ferje, må en samtidig øke kapasiteten for de andre som har behov for det, ikke minst næringstransporten, som er nødt til å stå over. Det er den gitte politikken, med det dagens regjering la opp til – dessverre.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:12:30]: På same måten som når det er avgrensa kapasitet på kollektivtilbodet her i området, sånn som i Akershus, er det behov for å styrkje det tilbodet. Vi har sørgt for å løyve pengar til Akershus fylke til å styrkje kollektivtilbodet. Når ferjene er fulle, er ikkje svaret å gjeninnføre betaling sånn at færre skal føle at dei kan ta ferja. Då må ein styrkje tilbodet. Det er det som er svaret. Difor må vi òg bidra til å styrkje økonomien til fylka. I dette budsjettet ligg det nokre eksempel på det.

Kvifor er det slik at når ein er i dei sentrale strøka, er svaret frå Venstre at ein skal auke finansieringa frå staten for å gje eit betre tilbod, mens for distrikta er svaret at ein skal sende rekninga til folk og næringsliv som er avhengige av ferjer?

André N. Skjelstad (V) [11:13:20]: I løpet av Gjelsviks år som statsråd var han med på å oppheve fylkes-sammenslåinger. Han nevnte selv nå Akershus. Det var en spesiell gave Akershus fylkeskommune fikk nå nylig, før jul. Da vi tok opp saken om at det kunne være mulig å gjøre noe ekstraordinært for å avhjelpe de trafikale utfordringene, var gaven fra Gjelsvik og regjeringen at det her må bli en egenandel for Akershus fylkeskommune på halvparten. Dette kommer selvfølgelig av den store, tvungne reverseringen som ikke minst daværende statsråd Sigbjørn Gjelsvik sto for. Det var en ufornuftig reverseringspolitikk. De pengene kunne vært brukt på mange gode formål – mange av de gode formålene representanten nå selv tok opp, men ikke er i stand til å levere. Det er ingen stor gave for næringslivet i øysamfunn at de er nødt til å stå over to–tre ferjer for å komme seg over til fastlandet.

Presidenten [11:14:22]: Replikskordskiftet er omme.

Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG) [11:14:39]: Året er 2024, snart 2025. Det skulle ein ikkje tru når ein høy-rer denne debatten.

Dei fleste av oss i Noreg bur i ganske vanlege byar og tettstader, ca. 80 pst. av oss. Slike plassar er det fullt mogleg å klara seg fint i kvardagen med kollektivtrafikk, sykling og gonge dersom det vert lagt til rette for det.

Sjølv om me bur stadig meir sentralt i Noreg, køyrer nordmenn stadig meir bil. Kvifor er det slik? Jo, det er fordi ein fører den politikken ein fører. Det er fordi norske politikarar og regjeringar dei siste tiåra har brukt milliardar av skatte kroner på å byggja ned natur og å leggja asfalt.

Nye vegar har vore ein kjempesuksess, står Høgre og Framstegspartiet og skryter av her i dag. Om ein måler suksess i mest mogleg nedbygd natur, flest mogleg daude bysentrum langs sørlandskysten, flest mogleg nye bilbaserte kjøpesenter, mest mogleg unødvendig bilkøyring, ja, då har Nye vegar vore ein kjempesuksess.

Kva er det ein held på med? Artsrik gamalskog der utryddingstrua fuglar hekkar, er hogd ned. Uerstattelege våtmarker med stort artsmangfald er asfalterte. Små dammar med sjeldne salamandrar er sprengde bort. Og dette skal ein fortsetja med. For samfunnet vårt, for naturen og for barna våre er Nye vegar ein tragedie.

I staden for å satsa på tog, bane og buss har Noreg satsa stort på motorvegutbygging dei siste åra. Folk er så avhengige av bilen, seier eksospopulistane i Senterpartiet og Framstegspartiet mens dei pressar gjennom nye milliardar til unødvendige motorvegprosjekt som gjer folk stadig meir avhengige av bil. Kven er det som egentleg køyrer mest bil her i landet? Jo, det er folk på det sentrale austlandsområdet, ifølgje Statistisk sentralbyrå, SSB. Asker og Bærum ligg over landsgjennomsnittet, med høvesvis 11 928 og 11 446 km per personbil årleg. I Oslo køyrde ein personbil i snitt 11 704 km i fjor. Til samanlikning køyrde ein personbil i Alta 10 169 km og i Hammerfest litt mindre – altså langt under landsgjennomsnittet.

Det er eit politisk val å tvinga folk til å køyra bil. Den gjennomsnittlege bilturen i Noreg er under 5 km og kunne lett vore erstatta av gonge, sykling eller kollektivtrafikk om det var lagt til rette for det.

Som regel er det ikkje trygt å gå eller sykle her i landet. Kvifor ikkje? Det er for mange bilar, det er for mykje trafikk. Det er freistande å spørja eksoskameratane i Senterpartiet, Høgre og Framstegspartiet: Kor mykje asfalt er nok asfalt? Når er det nok bilkøyring i Noreg? Når har de øydelagt nok natur?

Dei fleste reiser kunne enkelt vore erstatta med kollektivreiser dersom det hadde gått ein buss eller eit tog. I praksis er det ikkje bygd ut tog i Noreg dei siste hundre åra. I dag går det knapt ein dag utan at ein ser overskrifter om tog som er forseinka. Kollektivprisane aukar òg. Alt dette rammar vanlege barnefamiliar, studentar og pendlarar. Kort sagt er det krise i kollektivtilbodet, som

betyr meir krise i klimapolitikken, meir biltrafikk, utrygge skuleveggar og helsefarleg luft i byane våre, særleg der dei fattigaste ungane bur. Dette vil me i Miljøpartiet De Grøne gjera noko med.

I vårt alternative budsjett viser me at det er enkelt å få på plass eit gigantisk kollektivløft over heile landet. Me ønskjer nasjonalt månadskort til 499 kr for alle. Då kunne ein ha pendla til jobb, dratt på helgetur, besøkt bestemor – alt med det same billege månadskortet i eit kollektivtilbod som faktisk går.

Løysinga til regjeringa, Høgre og Framstegspartiet er meir av det som skapar problema – meir bil, meir fly, dyrare og dårlegare kollektivtrafikk. For å setja flyginga til nordmenn i perspektiv: Nordmenn flyg ti gonger meir enn den jamne europear, dobbelt så mykje som sven-skane og danskane. Det går rundt 50 fly kvar dag mellom Oslo og Trondheim. I Frankrike har dei forbode korte flyturar der det finst tog som alternativ. I Noreg går me i heilt motsett retning. Ein ny rapport frå NTNU i fjor viser at luftfarten har 50 pst. høgare klimagassutslepp enn tidlegare berekna. Nordmenn er altså heilt i verdstoppen. Det er berre amerikanarar og australiarar som flyg meir enn oss. Kva er løysinga til dei største partia? Meir av det same.

Og mens tusenvis av folk allereie døyr av klimakrisa i Asia, i Afrika og på vårt eige kontinent, mens norske bønder får øydelagt avlingane sine av ekstremvær, mens norske bygder vert skylte bort av ekstremvær, er planen til dei store partia å fortsetja å byggja meir veg, fortsetja å auka flytrafikken.

Det er heilt sjukt, det som går føre seg i denne salen, og det som går føre seg i norsk transportpolitikk.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:19:55]: Denne regjeringen satser på samferdsel. Vi skal ta vare på det vi har. Vi skal skape en trygg reisehverdag hvor folk kommer seg fram i tide. Arbeidet mot sosial dumping i transportsektoren bidrar til en mer seriøs bransje og bedre arbeidsforhold. Den samferdselssatsingen som vi gjennomfører, merkes allerede. Regioner, distrikter, større byer og mindre tettsteder er i stadig endring gjennom store og små samferdselsprosjekter. Folk har fått kortere reisevei og flere togavganger. I tillegg har satsingen på samferdsel ført til attraktive, klimavennlige og framkommelige byer, med bedre kollektivtiltak og bedre gang- og sykkelveier. Vi har nylig inngått to nye bykestavtaler som vil bidra til at vi får nullvekstmålet på plass. Transporttilbudet har også blitt bedre i distriktene. Vi har innført ordningen med lavere priser på ferjebilletter og regionale flyruter, og også tiltak som gratis ferje.

Regjeringens viktigste jobb er å holde en trygg og ansvarlig økonomisk styring. Med den nye nasjonale

transportplanen sørget vi for en mer realistisk plan. I 2025 følger vi opp den planen og legger til rette for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet.

Totalt vil det bli bevilget 95,5 mrd. kr. Det inkluderer 5,4 mrd. kr til luftfart, 46,9 mrd. kr til vei, 32,1 mrd. kr til jernbane, 7,7 mrd. kr til byområdene og 1,9 mrd. kr til posttjenester. Regjeringens ambisjon er at vi skal snu en utvikling der veier, bruer, signalanlegg og annen kritisk transportinfrastruktur ikke blir vedlikeholdt i takt med behovet.

Hverdagen vår påvirkes av transporttilbudet. Hovedretningen i Nasjonal transportplan er derfor at vi skal ta bedre vare på det vi har, og utbedre der vi kan. Både vedlikeholdsbehovet og klimaendringene vi opplever, krever at vi må ruste infrastrukturen for framtiden. Vi må redusere risikoen for ulykker. Vi må bedre framkommeligheten. Vi må øke forutsigbarheten for næringsliv og andre trafikanter. Vi skal ha et godt, trygt og fungerende vei- og jernbanenett i hele landet, og derfor prioriterer regjeringen drift, vedlikehold og utbedringer i 2025-budsjettet, sammen med en økt satsing på fylkesveier, som er helt i tråd med Nasjonal transportplan.

Regjeringen har vært tydelig på at i tillegg til å ta vare på det vi har, skal vi bygge nytt der vi må. Derfor er det allerede i gang store og små utbygginger i alle landets fylker. I 2025 starter vi det største samferdselsprosjektet i nyere tid i Norge. Veien og jernbanen mellom Arna i Bergen kommune og Stanghelle i Vaksdal kommune er utsatt for ulykker og skred. Dette prosjektet vil bidra til en tryggere og raskere reisehverdag for folk som ferdes på både vei og bane. I Finnmark starter vi arbeidet med en tryggere og mer forutsigbar helårsvei gjennom byggingen av ny E45 Kløfta.

Vi må få jernbanen til å fungere bedre. Det er for mange forsinkelser og innstillinger i dag. Den viktigste satsingen regjeringen gjør på jernbane i 2025, er derfor å prioritere 3,2 mrd. kr i økning til drift, vedlikehold og fornying. For folk som tar toget på Meråkerbanen, Trønderbanen og Vossebanen, skal det bli et bedre tilbud i 2025. På Jærbanen og på lokaltogstrekningene i Osloområdet skal folk få en mer behagelig reise med togsett som har fått nødvendig oppgradering.

Transportsektoren står for en betydelig andel av klimagassutslippene i Norge. Vi må derfor gjøre det vi kan for å redusere negative konsekvenser av klimaendringene. Regjeringen foreslår å bevilge i overkant av 27 mill. kr til pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplaser. Det vil gjøre det enklere å løfte fram nullutslippsløsninger i denne sektoren. Vi etablerer også en internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart og foreslår å bevilge 50 mill. kr til det formålet.

Dette er et godt samferdselsbudsjett som vil føre Norge trygt inn i framtiden.

Presidenten [11:24:51]: Det blir replikkordskifte.

Trond Helleland (H) [11:25:03]: For ett års tid siden la Bane NOR fram en ny signalplan med ny framdrift for ERTMS. Men nå står det i budsjetteksten at hele prosjektet må replanlegges, og at man også vurderer å åpne for å investere i det gamle signalsystemet. Dette er svært urovekkende. Har statsråden oversikt over potensielt økte kostnader og konsekvenser av forsinkelsene? Vi har snakket om ERTMS i 15 år – det skulle komme, og det er investert milliarder, men nå er det altså litt i det blå.

Har statsråden vurdert å legge fram en revidert plan, eventuelt komme til Stortinget med økte kostnadsanslag?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:26:02]: Det første som det er viktig å holde fast ved, er at ERTMS vil være et veldig viktig grep for norsk jernbane. Det vil gi økt driftsstabilitet, økt trygghet, og det er viktig at vi får det på plass. Dette er et system som kommer gjennom Europa og EU, og det har vært stor optimisme rundt det på europeisk nivå. Dessverre viser det seg at flere land sliter med innføringen. Det er leverandørproblematikk, og det har vært utfordringer med å få dette på plass tidlig nok. Det er ikke noe godt utgangspunkt, men da må vi gjøre så godt vi kan med å holde framdrift og å replanlegge, og det er det Bane NOR nå driver med: De lager en revidert plan.

Det er riktig som representanten sier, at noe av det man må vurdere, er om man skal bygge et konvensjonelt anlegg, for vi kan ikke risikere å bygge ferdig ny infrastruktur uten å kunne ta det i bruk fordi vi venter på ERTMS. Vi får komme tilbake til eventuelle kostnadsøkninger. Hva som måtte følge av det, er for tidlig å si, men det er selvfølgelig viktig at vi på en god måte kommer til Stortinget når det er klart.

Trond Helleland (H) [11:27:06]: Jeg aksepterer at det er utfordringer, men samtidig: Jeg var på Bane NORs leverandørdag sammen med en av dine statssekretærer, og der kunne Bane NOR-sjefen gledesstråle og slå fast at man nå hadde åpnet ERTMS på Gjøvikbanen. Systemet er jo der, så det må åpenbart være leverandørutfordringer.

Over til noe annet: Vedlikehold er det nye slagordet. Det er viktig, og jernbanevedlikeholdet er spesielt viktig. Samtidig har det i år vært ca. fem dager da det ikke har vært avvik på jernbanen – 5 av 330–340 dager. Bergensbanen ble stengt på grunn av vedlikehold, det ble brann i et snøoverbygg. Nationaltheatret stasjon ble stengt på grunn av vedlikehold, det ble brann i en sentral der. Oslo Luft-

havn Gardermoen stasjon ble stengt på grunn av vedlikehold. Er rutinene for vedlikehold gode nok når dette skjer gang etter gang? Har statsråden tatt dette opp?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:28:14]: Vi er selvfølgelig opptatt av at når man gjennomfører vedlikehold, skal det ikke skade anleggene og ikke føre til driftsavbrudd og stans i togtrafikken. Det er selvfølgelig svært viktig, og det vil vi følge opp i dialogen med Bane NOR. Vi har ingen dypere analyse av årsakssammenhengene, hva som har skjedd i disse konkrete sakene, men vi er opptatt av at vedlikeholdsprosessene ikke skal føre til skader på infrastruktur. Det skulle bare mangle.

Så må ikke det bli et argument for at vi ikke skal drive med vedlikehold, for det er selvfølgelig helt avgjørende at vi får opp vedlikeholdstakten, og at vi får brukt mer penger på fornyelse. Det er det som kommer til å gi togkundene på Østlandet et bedre togtilbud. Andre løsningsalternativer tror jeg ikke vil få den betydningen for kundene som nettopp denne satsingen har.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:29:02]: Talet på hardt skadde og drepne i trafikken aukar år for år. Viktige områder som f.eks. kant- og midtoppmerking og rumlefelt har Statens vegvesen sagt har ein effekt på 40 pst. færre ulukker. Det same gjeld underskjener i svingar med tanke på motorsykkel.

Spørsmålet til statsråden er veldig enkelt: Kor mange meter midtmerking, kantmerking, rumlefelt og underskjener har samferdselsministeren og regjeringa tenkt å leggje inn i 2025, i auke i forhold til budsjettet for 2024? Dette er openbert område som vil kunne ta ned antal hardt skadde og drepne i trafikken.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:29:49]: Jeg er enig med representanten i at trafiksikkerhet er viktig. Når det gjelder antall dødsulykker, har det vært en utflatning nå de senere to årene, og det ser ut som det blir bedre statistikk i år – det er selvfølgelig litt for tidlig å si hva som blir utfallet av året. Det er ikke noen unnskyldning for ikke å jobbe enda hardere med dette, for vi skal enda lenger ned. Vi skal nå nullvisjonen, vi skal ned på under 50 drepte inn mot 2030, så det er en betydelig jobb å gjøre.

Svaret på spørsmålet er at nettopp denne prioriteringen av midler til drift og vedlikehold, fornyelse og penger til mindre investeringstiltak, vil være med og finansiere den typen trafiksikkerhetstiltak. Jeg er enig med representanten i at det bør prioriteres, og det gjør regjeringen.

André N. Skjelstad (V) [11:30:51]: For å gå litt tilbake til jernbanesporet og det som gjelder vedlikehold av jernbanen: Statsråden nevnte Østlandet når det gjelder

tog, men det er like viktig med Nordlandsbanen, og Trønderbanen, som er den første delen av den. Nordlandsbanen har nå praktisert buss for tog i lengre tid, og det er blitt stilt spørsmål om når dette kan komme på plass. Hviler ikke også ansvaret litt på statsråden nå for å få dette fortære på plass? Nå har det blitt bortimot sedvane at det er buss for tog. Er statsråden tilfreds med det?

Masud Gharahkhani hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:31:42]: Det representanten Skjelstad refererer til, er den tragiske togulykken vi hadde på Nordlandsbanen, hvor vi fikk dødsfall, avsporing og store skader på infrastruktur og materiell. Det var riktignok en del problemer med det materiellet fra før. Det var en utfordring med vedlikehold og vedlikeholdsetterslep på det. Det er hovedgrunnen til at det er kjøpt inn nye tog, og de nye togene kommer. Vi må gjøre det vi kan for å holde driften oppe i mellomtiden. Derfor har regjeringen i nysalderingen lagt til rette for at vi kan bruke ressurser på å anskaffe lokomotiver, men det er nå en pågående prosess der mellom Norske tog, Jernbanedirektoratet og SJ.

Sigrd Zurbuchen Heiberg (MDG) [11:32:36]: Nylandsvegen og Nylandsbrua var første del av eit stort motorvegnett som skulle gå gjennom Oslo. Det var heldigvis eit motorvegnett det ikkje heilt vart noko av, men på Grønland er brua der framleis, og ho er til hinder for god byutvikling. Ei tidlegare konseptvalutgreiing frå byrådet har slått fast at det vil vera mogleg med ei betre byutvikling, ein attraktiv by, om brua vert riven. Bystyret har vedteke dette i fleire år. I 20 år med politisk ønske om å få det til har både Bane NOR, Jernbaneverket og Statens vegvesen delteke i det uformelle plansamarbeidet, men det har vist seg vanskeleg utan ei tydeleg bestilling frå Samferdselsdepartementet om at dette skal få fart. Er det mogleg å håpa på at det vil skje noko med Nylandsbrua i tida framover?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:33:29]: Da må jeg nok be om å få lov til å sette meg mer grundig inn i saken. Jeg kjenner til diskusjonene på overskriftsnivå. Det er sånn at det primært må håndteres i byvekst- og bypakkesamarbeid, og så må man selvfølgelig komme tilbake til staten hvis staten skal gjøre noe aktivt i denne saken. Jeg må som sagt be om å få lov til eventuelt å svare representanten skriftlig, så jeg anbefaler å stille et spørsmål.

Presidenten [11:33:54]: Replikordskiftet er avsluttet.

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [11:34:14]: Vi bor spredt i Norge, med næringsliv og bedrifter langs hele kysten. Transport er derfor veldig viktig, både for folks hverdagsliv, for konkurranseevnen og for vekst og utvikling.

Sjøtransporten er en velfungerende og sikker transportform som passer godt til vår næringsstruktur og vårt bosettingsmønster. Regjeringen vil derfor fortsatt prioritere investeringer på kystområdet for å sikre næringslivet og folk et effektivt transporttilbud. Dette vil bidra til at vi kan nå målet om et miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050. Utbedringer i havner og farleder vil styrke framkommeligheten til sjøs og bidra til et bedre, mer tilgjengelig og grønt sjøtransporttilbud. Samtidig vil vi ha enda mer fart i utviklingen av kystsamfunnene og stimulere til vekst, bosetting og verdiskaping. For å lykkes med dette er det helt avgjørende at fiskerihavnene oppgraderes.

I 2025 vil det bli startet opp tre store fiskerihavnprosjekter i Troms og i Finnmark. Det settes også av midler til flere farledsprosjekter, bl.a. innseilingen i Mo i Rana i Nordland, som ferdigstilles i løpet av året, og Bognes-Tjeldsundet-Harstad i Nordland og Troms, som etter planen ferdigstilles i 2026. I tillegg foreslår vi å bevilge mer enn 80 mill. kr til tilskuddsordningen for fiskerihavneanlegg, som vi reetablerte etter at forrige regjering la den ned. Vi har mer enn doblet bevilgningen i denne perioden, og jeg må si at dette har vært svært etterlengtet etter flere år med full stans i planlegging og i gjennomføring av tiltak. I alt vil det bli brukt om lag 685 mill. kr. til de store prosjektene i fiskerihavner og utbedringer i farvannet. Utover dette vil Kystverket lyse ut anbudskonkurranse om etablering av ytre molo i Vardø i 2025.

Kystverket har lyst ut anbudskonkurranse om bygging av Stad skipstunnel i begynnelsen av desember. Når vi får inn tilbud i løpet av første halvdel av 2025, vil vi ha langt mer presis informasjon om hva prosjektet vil koste.

Regjeringen har som kjent besluttet å heve så mye som mulig av kvikksølvet fra ubåtvraket U-864 før vrak og forurenset sjøbunn dekkes til. Kystverket skal gjennomføre en ny kartlegging av vraket kommende sommer, og vi vil i etterkant av dette vite mer om hvordan vi på best mulig måte kan gjennomføre tiltaket.

Velfungerende sjøtransport er viktig for at samfunnene skal fungere i ulike krisesituasjoner. Erfaringer viser at sjøtransport er en robust og fleksibel transportform, selv under pandemi og kriser. Samtidig treffer den nåværende sikkerhetspolitiske situasjonen også maritim sektor. Skyggeflåten øker risikoen for ulykker og forurensning av kysten vår. Dette ser regjeringen alvorlig på. I tillegg til å overvåke tankskip som seiler gjennom

våre sjøområder, har vi internasjonale avtaler som sikrer tidlige varsler og bistand fra våre naboland. Norge har i tillegg sluttet opp om EUs sanksjoner som skal bekjempe skyggeflåten. Vi har innført innstramminger i unntaket fra havneforbudet, og vi har vedtatt ny havneberedskapsforskrift, som tydeliggjør havner av særlig forsvarsmessig betydning. I dette arbeidet har Kystverket en helt sentral rolle.

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

Presidenten [11:38:48]: Det blir replikkordskifte.

Liv Kari Eskeland (H) [11:39:05]: Det var med respekt å melde ikkje full stans i fiskerihamnbygging under førre regjering. Det vart faktisk gjort ganske mykje for dei fylkeskommunane som ville ta det ansvaret. Det var ikkje alle som ville det.

Når det er sagt: Manglande avklaringar, utsetjingar og brotne lovnader frå denne regjeringa har vore krevjande for maritim næring å forhalda seg til. Me har hatt aktørar som har stolt på det som har vore sagt frå regjeringa, og dei har rigga seg for å møte konkurranse, men så vert dei diverre møtte med løftebrot. Eg kan nemna innføring av nullutsleppsferjer og -hurtigbåtar, nullutslepp i verdsarvfjordane, og den etterlengta avtalen om maritimt klimapartnerskap, som det var forhandla om i to år, nektar kystreiarlaga å signere. No har regjeringa ei gyllen moglegheit til å retta opp litt av dette inntrykket dersom dei i løpet av 2025 fastset kriteria for dei nye anboda for Kystruten. Det var ein merknad regjeringspartia ikkje ville gå inn i, heller ikkje SV, men for næringa er det avgjerande viktig for å få tid til å jobba. Når vil dette verta presisert?

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [11:40:14]: Det gjøres et stort arbeid for å sikre at vi når målene for både lav- og nullutslipp innenfor skipsfarten. Det ble også henvist til det maritime klimapartnerskapet, som nylig er undertegnet. Jeg vil presisere at det kanskje er den viktigste arenaen for samarbeid, hvor man ikke bare skal identifisere de utfordringene som er, men også få innspill og diskutere løsninger i det videre når det gjelder å nå våre klimamål.

Når det blir stilt spørsmål som går direkte på nullutslipps- og lavutslippsløsninger, vil jeg presisere at det er et konstitusjonelt ansvarsområde som ligger under samferdselsministeren, men like fullt vil jeg på vegne av regjeringen si at dette er et prioritert arbeid. Klimapartnerskapet er som sagt allerede undertegnet. Som det ble referert til, ble ikke kystrederiene med på å skrive under

på det tidspunktet, men de er selvfølgelig hjertelig velkomne til å delta på det tidspunkt de måtte ønske. Det vil som sagt være den arenaen hvor vi virkelig får diskutert hva som vil være viktig framover for å finne løsningsalternativer på nullutslipp og lavutslipp. Når det gjelder kystruteanbudet ... (Presidenten klubber.)

Liv Kari Eskeland (H) [11:41:24]: Då kan eg berre følgja opp kystruteanbudet ein gong til: Det er viktig at aktørane no får kriteria for korleis dette skal riggast. Når vil dei kriteria vera på plass?

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [11:41:40]: I henhold til NTP vil Samferdselsdepartementet starte forberedelsene til ny konkurranse for kystruteanbudet, der både transportfaglige og miljøfaglige utredninger skal ligge til grunn. Jeg vil også henlede til at siden det er Samferdselsdepartementet som har den arbeidsoppgaven, kan det være fornuftig også å rette spørsmålet i den retning.

Liv Kari Eskeland (H) [11:42:05]: Då kan eg stilla spørsmålet på ein litt annan måte: Forstår statsråden at det er viktig at sånne prosessar er føreseielege? Det er det eine. Det andre er: Kan ein då stola på dei krava som etter kvart vert sette, eller vil dette vera som i kollokviegrupper, der ein driv og tenkjer høgt, og så vert det i etterkant ikkje slik ein har føresett?

Statsråd Marianne Sivertsen Næss [11:42:35]: Jeg vil gjenta at dette er et arbeid som foregår under Samferdselsdepartementet. Med utgangspunkt i at jeg ikke har det ansvaret, vil jeg likevel påstå at jeg ikke kan erindre at et slikt arbeid foregår på den måten representanten viser til. Jeg har full tillit til Samferdselsdepartementet og den jobben de gjør. Dette er verken kollokviepreget, useriøst eller uforutsigbart. Jeg ser fram til å få på bordet de kriteriene som skal hensynta både transportfaglige og miljøfaglige utredninger, som skal legges til grunn, og at kriteriene jobbes fram på den bakgrunn.

Presidenten [11:43:05]: Replikkordskiftet er omme

Statsråd Karianne O. Tung [11:43:23]: Regjeringen ser store muligheter i digitalisering og ny teknologi. Vi la i september fram den nye nasjonale digitaliseringsstrategien, Fremtidens digitale Norge. Med denne strategien skal vi bidra til å gi folk og næringsliv en enklere, bedre og tryggere hverdag, og vi skal utjevne forskjeller i framtidens digitale samfunn. Dette skal vi gjøre med tydelig styring og kontroll. Norge er allerede et av de mest digitaliserte landene i verden. I digitaliseringsstrategien legger regjeringen grunnlaget for at vi nå kan bli det fremste.

Også i årets budsjettforslag prioriterer regjeringen digitalisering høyt. Vi øker satsingen med nesten 700 mill. kr, til et budsjettforslag på 2,3 mrd. kr til nye digitaliseringstiltak. Budsjettforslaget vil gjøre det mulig å realisere digitaliseringstiltak som vil bidra til forenkling og effektivisering i offentlig sektor, bedre offentlige tjenester, økt IT-sikkerhet og bedre bredbåndsdekning.

Grunnleggende digital infrastruktur er en forutsetning for digitalisering i alle sektorer, og det er avgjørende for å bygge landet vårt videre i framtiden. Mobil- og bredbåndnettene utgjør, sammen med datasentrene, Norges digitale grunnmur. Norge ligger langt framme i internasjonal målestokk, med gode og sikre elektroniske kommunikasjonsnett. Ifølge de siste foreløpige estimatene ligger vi nå nær 99 pst. dekning for bredbånd med minst 100 Mbit/s nedlastingshastighet og minst 10 Mbit/s opplastingshastighet. Med budsjettforslaget på over 400 mill. kr er vi nå på god vei til å nå målet om at alle husstander og virksomheter skal ha tilbud om slikt bredbånd.

I digitaliseringsstrategien ser vi enda lenger fram, mot 2030. Det målet vi nå har satt, er at alle i 2030 skal ha tilbud om bredbånd med minst 1 Gbit/s nedlastingshastighet. Dette gjør vi fordi høyhastighetsbredbånd, sammen med et godt utbygd mobilnett, gir grunnlag for mer innovasjon, nye digitale tjenester, bedre digital og sosial inkludering og et grønnere og mer produktivt næringsliv i alle deler av landet, og dermed økt verdiskaping. Det handler enkelt og greit om å øke farten på de digitale motorveiene våre.

Den digitale grunnmuren bærer stadig større verdier og flere kritiske tjenester for det norske samfunnet. Samtidig er den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa skjerpet. Påkjenninger fra ekstremvær og naturhendelser har satt ekomnettene våre på prøve, og behovet for beredskapskommunikasjon har blitt enda viktigere. Vi fortsetter derfor en betydelig satsing på sikkerhet og beredskap i nettene våre, med et bevilgningsforslag på 195 mill. kr i 2025.

EU-programmet DIGITAL er et investerings- og kapasitetsbyggingsprogram for digital omstilling og bruk av innovative digitale teknologier i samfunnet og næringslivet. Mange av prosjektene blir finansiert av de enkelte landene. For å sikre at norske aktører kan delta i prosjekter som krever nasjonal medfinansiering, foreslår regjeringen i 2025 midler til medfinansiering og oppfølging av de digitale innovasjonsnavene.

Det er viktig for regjeringen å sikre at hele befolkningen blir inkludert i den digitale utviklingen. Vi vil inkludere flere eldre i det digitale samfunnet og foreslår i statsbudsjettet å styrke arbeidet med digital veiledning for eldre, gjennom økt driftstilskudd til Seniornett. Seniornett gjør en viktig jobb for å hindre digitalt utenforskap.

Regjeringens budsjettforslag er et klart signal om at vi tar digitalisering på alvor. Fra å forsvare våre digitale løsninger til å tilby nye og innovative tjenester er budsjettforslaget et skritt mot en framtid der teknologi skal tjene folket og samfunnet.

Presidenten [11:47:36]: Det blir replikkordskifte.

Erlend Larsen (H) [11:47:53]: Utviklingen av kunstig intelligens fører med seg en rekke utfordringer som kan sammenlignes med de etiske problemstillingene vi finner innenfor bioteknologi. Høyre vil derfor opprette et KI-råd etter modell av Bioteknologirådet. Dette skal være et rådgivende og frittstående organ som skal følge med på utviklingen og gi råd i prinsipielle spørsmål rundt teknologien og veilede om ansvarlig bruk av den. Rådet bør løfte etiske debatter, veilede om ansvarlig bruk og på sikt kunne fungere som et algoritmetilsyn. Høyre har derfor foreslått å sette av 10 mill. kr til å opprette et KI-råd i budsjettet.

Mitt spørsmål til statsråden er da: Hva er årsaken til at regjeringspartiene ikke vil støtte forslaget om å etablere et KI-råd?

Statsråd Karianne O. Tung [11:48:35]: Det er helt riktig som representanten påpeker: Kunstig intelligens fører med seg store muligheter for samfunnet vårt, både til å finne nye legemidler, til å ta i bruk personellbesparende teknologier i helsevesenet vårt og til å gi en enklere og bedre hverdag for hele samfunnet og for næringslivet.

Teknologien utfordrer oss også. Den kan utfordre tilliten i samfunnet, og derfor er det viktig at vi tar styring og kontroll. Derfor jobber vi nå med å implementere KI-forordninger fra EU så raskt som mulig, og i den forbindelse vil vi også oppnevne et nasjonalt tilsyn for kunstig intelligens i Norge. Jeg registrerer at DFØ har anbefalt Nasjonal kommunikasjonsmyndighet som tilsyn for KI-forordningen, og det er en beslutning regjeringen raskt vil følge opp og fatte. Det er da et tilsyn som skal sørge for en etisk forsvarlig og riktig bruk av KI også i Norge.

Erlend Larsen (H) [11:49:37]: Kunstig intelligens oversvømmer oss, som vi sier, og den nye teknologien brer seg veldig fort. Det er ikke lenger mulig å vite hvem som står bak ulike tekster og produkter. Kunstig intelligens kan bli en gave til oss innenfor mange områder, som nevnt, og det kan også bli en svøpe. Utviklingen utfordrer oss på nye måter, men vi mener altså at det er avgjørende at menneskene setter rammen for teknologien, og ikke omvendt. Regjeringen har tidligere sagt at den vil sette av en milliard til kunstig intelligens. Mitt

spørsmål til statsråden er da: Hvor mye penger er satt av til å utvikle kompetanse og forskning innenfor KI?

Statsråd Karianne O. Tung [11:50:19]: Kunstig intelligens er et av de kraftigste verktøyene vi nå har i verktøykassen for å løse store, komplekse samfunnsutfordringer, men ikke minst også realisere mange nye muligheter, både for samfunnet vårt, for offentlig sektor og ikke minst for å skape et nytt næringsliv.

Denne regjeringen gjør en kraftsatsing på kunstig intelligens. Vi har bevilget 1 mrd. kr til KI-milliarden, som skal gå til å opprette fire til seks forskningssentre som ikke bare skal forske, men også sørge for at forskningen blir kommersialisert og tatt rett inn i samfunnet, sånn at den faktisk kommer til nytte for samfunnet og for næringslivet.

Ikke nok med det: Vi har også bestemt at vi skal opprette en nasjonal infrastruktur for kunstig intelligens. Vi bevilger i forslag til statsbudsjett for 2025 penger til å trene nasjonale grunnmodeller. Vi skal fremme en ny datadelingslov, og vi skal øke tungregningskapasiteten, alt med sikte på at både offentlig sektor og næringsliv skal kunne ta i bruk teknologien.

Presidenten [11:51:25]: Replikordskiftet er avsluttet.

Tom Einar Karlsen (A) [11:51:47]: Hvis man gjør et søk på riksvei nummer én i Nasjonal vegdatabank, får man nok ikke opp så veldig mange treff, men hvis man prater med folk som bor langs kysten, finner man fort ut at riksvei nummer én er det uformelle navnet kystfolket bruker på leien som går langs kysten vår, den leien Hurtigruten og Havila Kystruten trafikkerer. Navnevalget gjenspeiler hvor viktig sjøveien er for å binde landet vårt sammen.

For Arbeiderpartiet og Senterpartiet er det viktig å prioritere investeringer på kystområdet. Selv om nestlederen i Sjømannsforbundet utvilsomt har et poeng når han påpeker at sjøveien ligger der ferdig brøytet og saltet, trengs det allikevel noe vedlikehold og utbedringer i både havner og farleier om vi skal lykkes med å utvikle sjøveien på en god måte, gjennomføre det grønne skiftet og opprettholde det høye sikkerhetsnivået vi har til havs i Norge. Regjeringen har økt bevilgningen til kystområdet i flere omganger siden den tiltrådte, og også i dette budsjettet styrkes innsatsen.

I tråd med målsettingen i Nasjonal transportplan rettes også mange av tiltakene inn mot drift, reduksjon av vedlikeholdsetterslep og mindre prosjekter over hele landet, som raskt kan gjennomføres.

Jeg er også veldig glad for at regjeringen og den maritimte næringen nylig har signert en avtale om maritimt klimapartnerskap for å få fart på det grønne skiftet til

havs. Ambisjonen om å kutte klimagassutslipp fra innenriks sjøfart og fiske med 50 pst. er viktig for planeten vår, det er viktig for konkurransekraften til maritim sektor, og det er viktig for at Norge skal nå sine klimamål.

I likhet med representanten Eskeland registrerte jeg at kystrederiene ikke fant å kunne være med ved denne korsveien. Jeg registrerer også at kystrederiene er enig i målsettingen om å kutte klimagassutslipp, og at vi er enige om hvor vi skal. I likhet med statsråden håper jeg at de finner at de kan slutte seg til partnerskapet på et senere tidspunkt. Hvis vi skal løse de utfordringene vi står overfor, tror jeg det er veldig viktig at næringen, staten og vi alle sammen jobber i fellesskap. Det blir det gjerne de beste løsningene av.

Jeg er også veldig glad for at regjeringen jobber for å sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår for norske sjøfolk. Norge har naturgitte fortrinn for å utvikle en verdensledende maritim sektor, men en av de mest sentrale innsatsfaktorene i så måte er den kompetansen som finnes hos våre sjøfolk. Det er derfor avgjørende for oss at vi greier å ta vare på den ressursen på en god måte.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet prioriterer å utvikle kystsamfunnene våre. Derfor sørger vi for at lokalsamfunn får en større andel av verdiskapingen av det som skjer i havet. Det er derfor vi senker prisen på viktige transportformer langs kysten, som ferjer og fly, og det er derfor vi styrker budsjettet som går til investeringer i nødvendig infrastruktur langs leien. På den måten legger vi til rette for at folk skal kunne bo, arbeide og skape verdier og gode liv over hele landet, og for at Norge skal beholde og styrke sin posisjon som en maritim stormakt.

Liv Kari Eskeland (H) [11:55:56]: Eit budsjettarbeid som starta tidleg i haust, vil etter denne dagen kulminera i eit budsjett etatane skal styra etter det neste året. Sjølv om me er einige om mykje, er det likevel ting me meiner burde vore gjorde annleis.

Det var eit håp om at eit relativt grått budsjett på samferdselssektoren skulle få eit grønarare preg etter forhandlingar med SV, men eg må vera så ærleg å seia at me her vart grundig skuffa. SV hadde store ambisjonar i alternativet sitt, men fekk ingen gjennomslag på samferdselsfeltet, bortsett frå planleggingsmidlar til Vestfoldbana, som Høgre òg er glad for at kom på plass.

Dermed framstår Høgre og andre borgarlege parti meir ambisiøse, meir framtidsretta og med større tru på næringslivet inn mot det grønne skiftet enn regjeringa saman med SV gjer. Dette handlar om auka midlar til Hurtigbåtprogrammet, om å få sett tydelege føringar for krav til kystruta i anbodet og om ladeinfrastruktur i samband med døgnkvileplassar, samtidig som det vert

billegare å kjøpa elektriske varebilar framfor fossilbilar med vårt alternativ.

Gjennom gode høyringsrundar til budsjettet fekk me viktige innspel. Eitt av desse var frå eit unisont fylkeskollegium og KS, som meinte at fylkesvegane var sterkt underfinansierte med tanke på drift og vedlikehald. Dette har Høgre teke konsekvensen av og omprioritert midlar frå riksvegane til fylkesvegane. Det gjer me for å gjera fylkeskommunane betre i stand til å ta vare på det dei har. Det vert løyvd meir pengar per kilometer riksveg enn per kilometer fylkesveg. For riksvegane utgjer denne reduksjonen ein mindre andel, men for fylkeskommunane og fylkesvegane betyr det eit betydeleg løft.

Høgre er òg tydeleg på at ein skal halda fram arbeidet med å redusera vedlikehaldsetterslepet på riksvegane våre, noko regjeringa Solberg gjorde kvart år i regjering fram til og med 2015. I 2025 vil vedlikehaldsetterslepet på riksvegane verta redusert med Høgre sitt budsjettforslag. Samtidig er det viktig å følgja opp Riksrevisjonen sine anbefalingar om vedlikehald av fylkes- og riksvegane, som viser at auka løyvingar til drift og vedlikehald ikkje har gjeve gode nok resultat.

Berekningane tyder på at tilstandsbasert vedlikehald vil gje ein effektiviseringsgevinst. Her er det viktig at ny teknologi òg vert teken i bruk for å detektera behov. Sensortechnologi kan detektera og dokumentera vedlikehaldsbehov, noko som gjer tilstandsbasert vedlikehald meir effektivt enn periodisert vedlikehald. Dette er ein teknologi som i varierende grad vert teken i bruk, men me opplever heldigvis ei aukande interesse i fleire sektorar. Blant anna Bane NOR har faktisk teke han i bruk, og det med hell. Det Bane NOR derimot ikkje har kome i gang med, er å utnytta fiberkablane langs linja for å detektera ras, skred og dyrepåkøyrslar. Med vel 4000 km bane dekt med fiberkabel er det no godt tilrettelagt for å ta i bruk teknologiske løysingar for å hindra dyrepåkøyrslar. Dette aleine utgjer kostnader på 25–35 mill. kr per år, og då er ikkje forseinkingar og innstillingar tekne med i kostnadsanslaget.

Sett i lys av debatten dei siste dagane, og i eit forsøk på å finna gode inngangar til å ta ned forseinkingar på tog, har me føreslått at det vert sett i verk eit testprosjekt der ein tek i bruk sensortechnologi – diverre utan regjeringa si støtte.

ERTMS er sett i drift på Gjøvikbana, men at ERTMS og nye tog viser så store forseinkingar i framdrift, er sjølv sagt svært, svært bekymringsfullt. Me undrar oss over at statsråden aksepterer at det ikkje ligg føre gode framdriftsplanar. No er det på tide å leggja breisida til for å få fortgang i prosessane.

Geir Inge Lien (Sp) [12:00:28]: Senterpartiet er oppteke av at vi skal etterlate oss jorda og landet vårt i betre

stand enn då vi sjølv kom her. Då må vi gjere dei rette grepa, grep som fungerer i praksis, grep som kan bidra til å betre situasjonen i Noreg og det som verda står overfor.

Framtidas Noreg treng gode kvardagsvegane og effektive transportårer. Vi treng òg ein politikk som ivaretek industrien, fiskerinæringa vår, skipsfarten og transportnæringa i stort. Vi i Senterpartiet vil leggje til rette for at Noreg skal bidra til å ivareta naturmangfaldet vårt, dyrkajorda vår og få ned klimagassutsleppa i takt med mogleighetsrommet, men då må vi leggje til rette for ei beløningsordning som vil treffe, slik som NOx-avgifta gjorde, og ikkje særnorske avgifter som berre ser bra ut på statistikken, og som heller vil forverre CO₂-utsleppa.

Difor er eg glad for at Senterpartiet og Arbeidarpartiet i lag legg fram eit budsjett i dag, og for ein nasjonal transportplan som er lagd fram der vi slår fast dei gode prinsippa som ligg i denne: Vi skal ta vare på det vi har, vi skal utbetre der vi kan, og vi skal byggje nytt der vi må.

Transportplanen er ein marsjordre til transportetane om meir effektiv og hensiktsmessig ressursbruk og eit løfte til fylkeskommunane om at regjeringa vil følgje opp arbeidet med å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane våre.

Eg merkar meg at denne vridinga har vore ønskt frå dei som ferdast på vegane våre. Trygge vegar reduserer avstandsulemper, trygge sjåførar gjev sikrare trafikk, og tryggleik for at vegen er open, gjev bulyst.

I mitt eige heimfylke ser vi effekten av regjeringa si satsing på samferdsel. E-136 får ei skikkeleg oppgradering i regi av Nye vegar. Det skal no òg byggjast eit svært etterlengta Veibustkryss. Veibustkrysset vil gjere framkomelegheita enklare og tryggare i eit av dei mest trafikkerte områda i Møre og Romsdal. Då kan vi sjå at relativt små prosjekt betyr ekstremt mykje for ein region og ikkje minst for ein anleggsbransje. Det er òg kjekt å høyre at statsråden no seier at Stad skipstunnel er i rute, og vi er spente på kva tid vi kan få starte det prosjektet.

I tillegg har det vore ei svært god satsing på FOTrutene. Dette gjer at det rett og slett vert enklare å bu i eit fylke som Møre og Romsdal. Ørsta–Volda lufthamn er eit godt eksempel på dette. Vi ser at det er stor vekst i trafikken derifrå, og det gjer at den regionen har store utviklingsmogleigheter.

Frå alternative statsbudsjett merkar eg meg at opposisjonen no er med på ein bodkrig på vedlikehaldsetterslep og utbetring. Det synest eg eigentleg er berre fint. Det er freistande å seie «velkomen etter». Ja, Framstegspartiet har vorte så glad i vedlikehald at dei ikkje har råd til å kutte i alle bompengane dei har innført mens dei sat i regjering. Og Høgre vil kutte i forhandlingsreserven for FOTrutene og fjerne gratisferjene til fordel for halv takst, i motsetnad til det vi i Senterpartiet vil gjere. Vi vil

gå i den andre retninga; vi vil i framtida ta med fleire i gratisprinsippet, som f.eks. hurtigbåtar.

Framtidas Noreg treng gode saker, som gode kvar-dagsvegar, halverte og reduserte barnehageprisar, redu-serte prisar og gratis SFO, halverte ferjeprisar og gratis ferje. Ferjetakstane er halverte og enkelte ferjesamband har vorte heilt gratis, og effekten er stor. Eg vil berre nemne at ei bedrift som Vikenco i Aukra sparar millio-nar på sambandet Aukra–Hollingsholmen, og like eins Brødrene Sætran på Smøla. Så dette er viktig, og det hå-par eg at Høgre òg får med seg.

Så vil eg berre seie, angåande satsinga på ferjesam-band, at f.eks. over fjorden Molde–Vestnes sparar ein person med 230 turar 31 000 kr, og på Dønna, i nord, sparar ein person med same antal turar 56 000 kr, så det-te er viktig.

Jone Blikra (A) [12:05:50]: Jernbanen er et grønt og effektivt alternativ for transport av mennesker og gods. Tog er et viktig verktøy for å frakte mange mennesker og stort volum av gods over lange strekninger. Vi i Ar-beiderpartiet er opptatt av å sikre en enklere hverdag for de reisende. Vi må kunne gi et tilbud som er forut-sigbart, sikkert og til en pris som er konkurransedyktig sammenlignet med andre transportformer. Som følge av dette mener Arbeiderpartiet at tydelig statlig styring er mest hensiktsmessig både når det gjelder å gi de rei-sende et attraktivt togtilbud, og når det gjelder å ta vare på infrastrukturen. Den statlige jernbanen er utviklet av fellesskapets midler gjennom 150 år. For oss er det viktig å bevare sterke statlige togselskaper.

De borgerliges alternativ, der mer eller mindre selv-stendige selskaper – de fleste eid av staten – skal levere tjenester til hverandre og tidvis konkurrere seg imellom, er både kostnadskrevende og nærmest umulig å styre. En slik type organisering bygger oppunder en organisa-sjonskultur hvor det er lønnsomt å la ansvaret for helhe-ten ligge. Når hver lille enhet skal maksimere inntektene og minimere ansvaret, blir konsekvensen at ansvaret for helheten blir pulverisert. Det er stor fare for at hensynet til kundene blir borte i selskapenes egne interesser. Re-gjeringen er i gang med opprydningen både når det gjel-der selskapsstruktur og en enklere og tydeligere ansvars-fordeling mellom Samferdselsdepartementet, Jernbane-direktoratet, Bane NOR og andre aktører i sektoren.

Det er for mange forsinkelser og innstillinger i togtrafikken. Det er ikke minst et resultat av at jernbane-infrastrukturen ikke har blitt tatt godt nok vare på tidli-gere. I tråd med prioriteringene i ny nasjonal transport-plan foreslår regjeringen i 2025-budsjettet å trappe opp satsingen på vedlikehold innenfor det som heter fore-byggende og korrigerende reparasjon. I tillegg satses det også på fornyelse, noe som betyr utskiftning av anlegg

når reparasjon ikke er mulig eller hensiktsmessig. Beho-vet på dette området er enormt, og det er ingen kvikk-fiks. Regjeringens satsing på vedlikehold er historisk. Selv om behovet er det man kan betegne som skrikende, er det ingen tidligere regjeringer som kan vise til bevilg-ninger i denne størrelsesorden innen drift og vedlike-hold.

Det er i budsjettet for 2025 foreslått å bevilge 6,6 mrd. kr til drift og vedlikehold – en økning på hele 26 pst. I tillegg er det foreslått drøye 7,4 mrd. kr til forny-ing og mindre investeringer – en økning på hele 38 pst. Det er viktig å fornye og vedlikeholde mye, slik at togene kan holde rutetabellene. Det kreves imidlertid en priori-tering over flere år før vi kommer helt i mål med bedre punktlighet og driftsstabilitet.

Allerede i Riksrevisjonens forvaltningsrapport, i 2016 og 2020, ble det pekt på mangler i arbeidet med drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Her er det altså ingen grunn til for tidligere regjering å slå seg på brystet med tanke på satsing på vedlikehold og drift for å forebygge den situasjonen vi nå er i.

Erlend Larsen (H) [12:09:48]: Helt først vil jeg korri-gere: Det representanten Gjelsvik hevdet i replikkrun-den, at Høyre har kuttet i budsjettet for kortbanenettet, er feil. Vi har ikke kuttet der – vi har samme beløp som regjeringen.

Et velfungerende flytilbud er særdeles viktig for et land som Norge. Innbyggere og næringsliv over hele lan-det skal ha et godt flytilbud. Kortbanenettet er en viktig del av vår infrastruktur.

Vi i Høyre er enige om at det var på tide å sette ned billettprisene på kortbanenettet, men vi er særdeles skeptiske til rutetidene, som vi fortsatt får mange klager på. Da billettprisen gikk ned, ble rutetidene endret, slik at reisende fra mange av våre mindre steder fikk et dår-ligere tilbud. Enkelte blir tvunget til å overnatte på ho-tell om de skal til Oslo eller en annen storby. Dermed gikk vinninga opp i spinninga for dem. Laverer billettpriser har totalt sett gitt dyrere og mer langvarige reiser for enkelte.

I 2023 brukte vi 1 mrd. kr til statlige kjøp av regiona-le flyruter. I år bruker vi dobbelt så mye som i fjor, og for neste år er det budsjettert med enda en halv milliard til kjøp av flyruter. Dette burde blitt veldig bra, men for vel-dig mange av våre reisende har dette blitt dårlig. Høyre mener derfor at rutetidene må evalueres og forbedres, slik at FOT-rutene virker etter hensikten. Vi etterlyser derfor resultatet av evalueringen et enstemmig storting vedtok under behandlingen av Nasjonal transportplan i juni.

Laverer billettpriser har gitt økt antall passasjerer på flere strekninger. Oslo Economics beregnet at pris-

endringene ville gi behov for å øke setetilbudet med 12 pst. Den økte trafikken gir raskere slitasje på flyparken. Det finnes ingen fly som er egnet til å erstatte Dash 8 på kortbanenettet.

Vi i Høyre merker oss at regjeringen fortsatt ikke har laget en plan i henhold til Stortingets enstemmige anmodningsvedtak, der det står:

«Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke er mulig å erstatte dagens rute-fly.»

Avinor-modellen er viktig for norsk luftfart. Det er en god metode for å finansiere lufthavnene som går med underskudd. Dersom vi skal ta vare på Avinor-modellen, må Avinor og øvrige lufthavner sikres nødvendig forutsigbarhet og inntektsgrunnlag. Regjeringens endringer i avgifter og kvoteregler for taxfree truer Avinor-modellen. Avinor har et tap på omkring 400 mill. kr per år som følge av redusert salg av taxfree. Regelendringene ble ikke kompensert med færre ansvarsoppgaver eller muligheter for andre inntektskilder. Tvert imot – lufthavnene har fått flere kostnadskrevende oppgaver.

Det er prisverdig at passasjeravgiften er senket, men vi har all grunn til å være bekymret for avgiftsøkningen som er varslet fra Avinor. Norske flyselskaper har et mindre overskudd enn det som er ønskelig og nødvendig for en sunn drift. Enkelte flyselskaper har et kommende behov for å bytte ut hele flyflåten. Samtlige flyselskaper skal gjennom et grønt skifte, som kommer til å koste mye.

Regjeringen bør i langt større grad stille krav til at også Avinor må kutte kostnader. De økte utgiftene kan til en viss grad overføres til passasjerene, men det er de ansatte i flyselskapene som langt på vei får trøkken gjennom økte krav til effektivisering. Effektiviseringskravet til de ansatte i flyselskapene er allerede svært høyt. Norske flyselskaper er allerede belastet med svak kronekurs, økende drivstoffpriser, ettervirkninger fra pandemien og bivirkninger fra krigen i Ukraina.

Det grønne skiftet er nødvendig, og flyselskapene er svært motivert for å ta del i det. Men det kommer til å bli kostbart. En ting er at bærekraftig drivstoff er tre til fem ganger dyrere enn fossilt drivstoff, en annen ting er at flyselskapene må betale dobbelt opp i avgifter fordi regjeringen fremdeles ikke har lagt til rette for at norske flyselskaper skal få rapportere innblanding av bærekraftig drivstoff i EUs unionsdatabase. Sendrettligheten vil gi norske flyselskaper ekstrakostnader på flere hundre millioner kroner etter hvert som kravene til innblanding av bærekraftig drivstoff øker. Dette svekker norske flyselskapers evne til å konkurrere med utenlandske flyselskaper.

Også våre ikke-statlige lufthavner sliter ekstra under dagens regjering. De ikke-statlige lufthavnene er spesielt sårbare for svingningene i regjeringens politikk. Sam-

funnspålagte oppgaver er ekstra belastende for de ikke-statlige lufthavnene. Det er unaturlig at lokalt eide virksomheter skal finansiere statlig virksomhet. Det blir å regne som særbeskatning. Regjeringen skriver i Nasjonal transportplan at man vurderer om staten bør overta finansieringsansvaret for noen av de såkalt samfunnspålagte oppgavene som Avinor utfører på vegne av andre sektorer, og å se nærmere på hvilke oppgaver dette skal gjelde. Det er et veldig godt initiativ. Vi i Høyre etterlyser utfallet av denne vurderingen. Ikke-statlige aktører bør uansett ikke bli pålagt oppgaver som er en ekstrabeskatning av deres virksomhet, selv om vedtektenes pålegger Avinor å utføre samfunnspålagte oppgaver.

Presidenten [12:14:23]: De talerne som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

Heidi Anita Lindkvist Holmgren (Sp) [12:14:44]: Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen prioriterer kysten. Kystverket har fått en økning på 281 mill. kr og har en ramme på 3,84 mrd. kr for 2025. Det overordnede målet for transportpolitikken er at vi skal ha et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet, og det inkluderer også hele kysten vår. At regjeringen bygger på kunnskapen om at landet vårt er mangfoldig, og at det er nødvendig med lokaltilpassede løsninger, er tydelig.

«Det er langt dette landet. Det meste er nord», skriver forfatteren Rolf Jacobsen. Behovet for transport, infrastruktur og beredskap må forstås ut fra de lokale forholdene. Derfor mener jeg det er en ubetinget styrke at Kystverket er organisert med kontorer lokalisert i Honningsvåg, Kabelvåg, Haugesund, Horten, Arendal og Ålesund. I tiden framover vil betydningen av å kunne se bokstavelig talt hele kysten framstå som enda viktigere.

Kystverket er vår nasjonale etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet, lostjenesten, meldings- og informasjonstjenester samt for beredskap mot akuttforurensning. Kystverket har også ansvaret for å ivareta sitt eget etatsmuseum, Kystverkmusea. Gjennom å være tydelig til stede langs hele kysten er etaten en viktig del av totalforsvaret vårt, og Senterpartiet er veldig opptatt av at dette ikke svekkes. Senterpartiet er glad for gjennomslag for en tydelig prioritering av en desentralisert havne- og kaistruktur, som skal bidra til å sikre tilgjengelighet til sjøtransporttilbudet for det kystnære næringslivet.

Fra 1. januar 2023 fikk Kystverket igjen eierskap til og ansvaret for de statlige fiskerihavnene. Nå, i 2025, er det satt av 120 mill. kr for å bygge ut Mehamn fiskerihavn, som skal ferdigstilles i 2025, Husøy fiskerihavn, som ferdigstilles i 2026, Kjøllefjord fiskerihavn, som ferdigstilles i 2026, og bygging av ytre molo i Vardø havn, hvor anbuds konkurranse blir gjennomført i 2025. Sen-

terpartiet har kjempet for økt satsing på drift og vedlikehold av fiskerihavner, og vi kan nå med glede kvittere ut en flott økning på post 60-midlene.

Til slutt vil jeg få si at prioriteringen av veikorridor 8 er en seier for Finnmark. Strekningen Mollstrand–Grønnes på rv. 94 skal utbedres videre, og endelig starter det forberedende arbeidet på E45 Kløfta mellom Alta og Kautokeino. Med anleggsstart i 2026 viser det med all tydelighet at en Arbeiderparti–Senterparti-regjering utvikler hele Norge.

Tage Pettersen (H) [12:17:43]: Jeg vil bruke dette innlegget på å ta opp noen utfordringer i samferdselsministerens og mitt eget hjemfylke. Jeg starter i min egen by, Moss, byen med den gordiske knuten med utbygging av en jernbane som krysses av trafikken fra Norges mest trafikkerte ferjesamband, og det på tross av svinedyre ferjebilletter. Flertallet her på Stortinget løftet rv. 19 inn igjen da Nasjonal transportplan ble behandlet, og det er fulgt opp i regjeringens budsjett. Det er allikevel behov for å presisere dette i komiteens innstilling, og jeg er glad for at Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre gjør akkurat det. Mer skuffende er det da at regjeringspartiene og SV ikke er med på denne merkningen på tross av oppfordringer fra et samlet kommunestyre i Moss. I innstillingen ber vi regjeringen sørge for at det avsettes tilstrekkelig med planmidler, slik at planleggingen av rv. 19 i Moss kan ferdigstilles så raskt som mulig.

La meg gå over til bane, men fortsatt holde meg i Moss. Temaet er gods fra sjø til bane. Vi vet at aktørene som jobber med gods på bane, er sterkt bekymret over utviklingen innen godstrafikken, og at mange vareeiere tvinges over på vei. Regjeringen har satt av 1,9 mrd. kr til mindre investeringstiltak på jernbane, og Bane NOR planlegger å bruke 270 mill. kr av dette til å planlegge og gjennomføre godstiltak. Da framstår det merkelig at Bane NOR velger å utsette etableringen av en avgreining fra den nye jernbanen gjennom Moss sentrum til Moss havn i tråd med en mangeårig enighet. Å si at dette er en investering man kan ta senere, er det samme som å akseptere at prisen blir langt høyere enn ved å gjøre det som en del av prosjektet som bokstavelig talt ruller gjennom byen i disse dager.

Jernbanen videre til statsrådens hjemby må også nevnes. Jeg synes ikke det er noe mål i utgangspunktet å sammenligne Vestfoldbanen og Østfoldbanen, men en åpenbar forskjell som er regional, og kanskje til og med nasjonal, er en jernbanestasjon ved Torp Sandefjord lufthavn. Når det er sagt, skal jeg kjempe til vi har lyktes med å få bygd ut togtilbudet på hele Østfoldbanen. Høyre fører en forutsigbar samferdselspolitikk i tråd med prioriteringene våre fra behandlingen av Nasjonal

transportplan sist, som igjen var i tråd med hva Solberg-regjeringen prioriterte i sin siste NTP. Derfor er midler til prosjektet Råde–Seut i vårt alternative budsjett tatt ut. Samtidig understreker vi tydelig at prosjektet ikke skal skrinlegges. Prosjektet skal jobbes videre med fram mot neste rullering av NTP, og vi forutsetter at dette gjøres som en del av regjeringens egen og varslede fjerntogstrategi.

Marte Mjøs Persen (A) [12:20:40]: En februar dag i 1945 var en tysk ubåt med 73 personer med teknisk kompetanse og lastet med krigsmateriell på vei til Japan via Norge. Ubåten kom aldri lenger enn til vestlandskysten. Der ble den senket av en britisk ubåt, og alt personell omkom. Det som ikke framkom av lastelisten, var at det i lasten også skal ha vært mellom 55 og 67 tonn med kvikksølv. Ubåten har siden den ble senket, blitt liggende på 150 meters dyp utenfor Fedje.

Kvikksølv er et tungmetall som kan påvirke nervesystemet vårt. I fisk foreligger kvikksølv som den organiske forbindelsen metylkvikksølv. Fosterets hjerne er det organet som er mest følsomt for metylkvikksølv. Dersom gravide eller ammende kvinner får i seg for mye metylkvikksølv, kan utviklingen av fosterets hjerne påvirkes. Derfor er det ikke rart at kystbefolkningen ble skremt da ubåten lastet med kvikksølv ble lokalisert av KNM «Tyr» i 2003. Prøver viste store mengder kvikksølv i området rundt ubåten, og siden har det vært en stor diskusjon om hvordan en skulle håndtere ubåten og lasten. Skulle den heves eller dekkes til?

Det er mange som har vært skeptisk til om en egentlig kunne lykkes med begge deler, og derfor ante mange håp da ekspertutvalget som ble satt ned i 2022 kom til den anbefalingen at det er mulig å ta opp kvikksølv for senere å dekke til restene. Dette er jeg veldig glad for at regjeringen nå følger opp i budsjettet, slik at en kan gjøre de nødvendige undersøkelser før arbeidet settes i gang. Det er et viktig signal fra regjeringen at ekspertutvalgets anbefaling følges opp.

Fiskeriene våre er en fornybar ressurs dersom de forvaltes på en god måte, og det har vi gode tradisjoner for i Norge. Også i dette perspektivet er det viktig at vi gjør det vi kan for at ikke ubåtvraket skal fortsette å forurense havbunnen og områdene rundt. Det handler om trygghet for oss som lever nå, men ikke minst handler det om alle dem som kommer etter oss.

Bård Hoksrud (FrP) [12:23:37]: Noen kalte oss eksospopulister. Det er jeg stolt av. Problemet til representanten for Miljøpartiet De Grønne er at retorikken ikke passer helt inn, for i oktober var vel 94 pst. av alle biler som ble solgt, elbiler, og da er det lite eksos. Det betyr likevel ikke at det ikke er behov for å bygge veier og at man som Miljøpartiet De Grønne og flertallet i

denne salen kan sette på nødbremsene for fullt for å stoppe skikkelig, ordentlig veiutbygging i dette landet.

Fra Langrønningen til Tvedestrand ser man nå på kanskje å bygge to- og trefeltsvei. På andre steder der man skulle bygge skikkelig firefeltsvei da Fremskrittspartiet satt i regjering, da man sørget for at det ble bygd vei og lukket asfalt i hele landet, er det nå slik at vi har en regjering som prøver å stoppe opp alle de viktige prosjektene som betyr enormt mye for vanlige folk som bor i hele landet, og som ønsker regionforstørrelse.

Enda verre er det når jeg hører representanter fra regjeringspartiene prate om jernbanesatsing, hvor viktig det er og alt mulig. Da Fremskrittspartiet satt i regjering, skjedde det masse på jernbane, og det skjedde masse på utbygging. Hadde det ikke vært for at SV klarte å få inn lite grann nå til Vestfoldbanen, noen smuler, hadde man ikke kommet videre. Da Fremskrittspartiet satt i regjering, skjedde det masse på Vestfoldbanen. Det ble satt av ganske mange hundre millioner kroner mer i året for å drive planlegging på jernbane, for faktisk å komme videre.

Det andre er at vi nå har en regjering som har satt helt stopp på Ringeriksbanen. Jeg var der i januar 2014, som statssekretær i Samferdselsdepartementet. Da var det jubel for at prosjektet skulle komme, og for at man nå måtte få det på plass. Men som jeg sa i finansdebatten: I 1992 var det de rød-grønne som sørget for at det ble fattet et vedtak, men som ikke fulgte opp, og i 2025-budsjettet er det de rød-grønne som sørger for at man heller ikke her kommer videre.

Elgsjø-Saggrenda er det ingen som vet når kommer, verken i mitt fylke eller nabofylket Buskerud. Det er fordi vi har en regjering som har skjøvet dette prosjektet foran seg, og egentlig ikke vet når man har tenkt å gjøre noe med det.

Når man kjører rundt på en del av de dårligste fylkesveiene i mitt hjemfylke, er det slik at hvis man har gebiss, må man i hvert fall holde godt på det i munnen, for hvis ikke risikerer man at det detter ut. Det er vel i Lødingen det er plakat med «Hometitten» og om at man må passe på gebisset, og sånn ser vi det er mange, mange steder. Hvis representanten Lien skulle gjøre det han sier, må han stemme på Fremskrittspartiets budsjett i dag, ikke Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SVs budsjett. Da vil det skje noe med fylkesveiene i dette landet.

Kathrine Kleveland (Sp) [12:26:49]: I Vestfold har vi tre av de fire norske pilotutdanningene. Jeg har besøkt en av utdanningene på Torp, nær vår egen flyplass Torp Sandefjord lufthavn. Der var studentene fornøyde og gledet seg til å bli ferdigutdannet.

Ikke i noe annet land betyr luftfarten så mye som i Norge. For mange i vårt langstrakte land er fly eneste

kollektivtilbud og avgjørende kollektivtransport. Derfor har Senterpartiet i regjering gjort de såkalte FOT-rutene billigere.

Norsk pilotutdanning er avgjørende for norsk luftfart og norsk beredskap. Det er viktig med norske piloter som kjenner norske forhold og norsk språk og bidrar til beredskap. Med den storstilte satsingen på beredskap og forsvar som Senterpartiet i regjering bidrar til nå, vil det også bli flere stillinger for norske piloter i Forsvaret.

Allerede i dag er det stor etterspørsel etter piloter. Kampen om pilotene vil øke, og det forventes pilotmangel globalt og at det vil mangle 80 000 piloter i 2032. I tillegg er mange nær pensjonsalder i flyveryrket nå.

God tilgang på piloter og viktigheten av å utdanne nok piloter som kjenner de særnorske forholdene med vinterdrift, topografi og trafikkavvikling, er avgjørende for kompetanseberedskapen som bidrar til god ambulanseberedskap og kommunikasjon i hele landet. Derfor trygger dette budsjettet utdanningen for norske piloter med fortsatt utvidede lån for trafikkflygerutdanning i Norge.

Kunnskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet oppfordres nå til gjennom gode prosesser med aktørene i bransjen å finne løsninger for forutsigbar støtte og en utdanning med høy kvalitet videre.

Lisa Marie Ness Klungland (Sp) [12:29:05]: Gjennom debattene me har hatt om veg, er det fleire ting eg stussar på.

For nokre dagar sidan var eg ute i avisa heime med forslag til ei løysing på den høge bompengandelen i Ryfast, tunnelen mellom Ryfylke og Stavanger. Fylkesvaraordføraren i Rogaland frå Framstegspartiet gjekk då ut og håpte på eit regjeringsskifte neste år. Bakgrunnen for det var at han var bestemt på at Framstegspartiet skulle koma til å redusera bompengane i Ryfast.

Så bestemt trur eg ikkje han er lenger, for det ligg ingen ting inne i deira alternative budsjett. Tidlegare har det heller ikkje vore noko problem med bompengar. Aldri har vel så mykje bompengar blitt innført som då Framstegspartiet hadde samferdselsministeren.

Me får òg ein annan svær tunnel i Rogaland. Rogfast, som går mellom Haugalandet og Stavanger, er ferdig om nærmare ti år, og verdas lengste tunnel ville hamna i ein åker om det hadde vore opp til Framstegspartiet. Det finst inga løysing for korleis tunnelen skal koplast på eksisterande veg, og det viste Framstegspartiet i fylkestinget tydeleg denne veka.

Gratis ferjer vil dei heller ikkje ha, men dei vil innføra betaling – eller bompengar til sjøs, som eg kallar det.

Andre som ber om at veljarane skal gje Framstegspartiet tillit, er samferdselspolitikarane deira. Dei lover at

om veljarane gjev dei tilliten ved neste val, skal det igjen lukta nylagt asfalt over heile landet. Framstegspartiet er ikkje tilliten verdig om deira alternative budsjett skal ligga til grunn. Om eg i det heile teke skal få kjenna på lukta av nylagt asfalt etter at Framstegspartiet har brukt pengane på svære togprosjekt, får eg reisa til det sentrale Austlandet, der partileiaren bur. Dette er dei for så vidt einige med samarbeidspartia sine om gjennom NTP-behandlinga i vår. Eg ser med sterk bekymring på korleis veljarane i Rogaland skal ta stilling til samferdselspolitikken til Framstegspartiet. Utsegnene deira om veg i år gjev inga mening.

Då er eg meir trygg på Senterpartiet, både lokalt og nasjonalt. Gjennom vår regjering blir det nylagd asfalt både i Rødsliane mellom Seljestad og Røldal, over Fykse, under Ålgård og frå Rogfast-opninga på Randaberg til Stavanger. Garantisten for vegbygging, nylagd asfalt, rasikring og tryggare vegar er Senterpartiet.

Erlend Larsen (H) [12:31:43]: Først setter regjeringen hele utdannelsen av sivile flyvere i Norge i spill, og så får vi høre både Gjelsvik og Kleaveland springe opp på talerstolen og skryte av hvor flinke de har vært til å redde den sivile utdannelsen av flyvere i Norge. Det må være et utrolig godt mediespill.

Jeg skal snakke om toget. Det står sterkt i Vestfold. Jernbanen er viktig for Vestfold, og Vestfold er viktig for jernbanen. Det er overlegent flere passasjerer på Vestfoldbanen enn på Østfoldbanen og Dovrebanen. Det er nesten like mange passasjerer på Vestfoldbanen som det er på Østfoldbanen og Dovrebanen til sammen.

Ser vi på ytre intercity på Vestfoldbanen, er det nesten like mange mennesker som tar toget på strekningen fra Stokke til Skien, som på hele Østfoldbanen og Dovrebanen. Det er med andre ord så mange passasjerer på ytre intercity på Vestfoldbanen at det er på sin plass å få bygd ferdig strekningen mellom Tønsberg og Larvik.

Vi i Høyre følger opp vår innstilling til Nasjonal transportplan ved å legge inn 30 mill. kr til planleggingsmidler for strekningen Stokke–Torp–Sandefjord. Vi er også veldig glade for at SV fikk presset regjeringspartiene til å ta inn planleggingsmidler i budsjettavtalen. Det er synd at det er nødvendig å måtte presse regjeringspartiene til det eneste fornuftige resultatet.

Nytt dobbeltspor på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord med jernbanestasjon ved Sandefjord lufthavn, Torp, vil gi et mer robust og moderne togtilbud til passasjerene på Vestfoldbanen. Det blir mulig med to tog i timen fra Oslo til Skien utenfor rushtid, samtidig som det muliggjør tog direkte inn og ut av Sandefjord lufthavn, Torp. Dobbeltspor vil også gjøre det mulig å få mer gods fra vei til bane, ikke minst som følge av de store

havnene i Larvik og Grenland. I dag er Vestfoldbanen den strekningen i Norge hvor godstrafikken har dårligst punktlighet.

I løpet av åtte år med Solberg-regjeringen økte budsjettet til jernbanen fra 14 til 32 mrd. kr. Satsingen ga resultater. Det var 20 pst. flere passasjerer i 2019 enn det var i 2013. Vi i Høyre mener at gode veier og en moderne jernbane er med på å gjøre norske bedrifter konkurransedyktige med utlandet. En god infrastruktur korter inn avstanden mellom norske bedrifter og kundene deres i Europa.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:34:10]: Eg har sete og høyrte på ein del innlegg frå representantar frå Senterpartiet og Arbeidarpartiet, som på ein måte forgudar sin eigen politikk, alt er så fint og flott, det skin så fint av deira samferdselspolitikk, og så presterer dei å kritisere f.eks. Framstegspartiets satsing innan samferdsel, seier at vi ikkje kan ditt og ikkje kan datt. Det er nesten sånn at eg lurar på om desse representantane har måtta ete hoggorm til frukost, for det er ikkje snev av realisme.

Realitetane er at vi har sett kø og kaos i dette landet som inga regjering i nyare tid har prestert å sitje og sjå på. Det står i sju steinar inn mot Oslo, i området rundt motorvegane. Ein klarar å stengje kollektivfeltet når ein stengjer andre vegar. Ein gjer det endå verre når ein skulle gjort det betre. Folk kjem seg ikkje på jobb. På jernbanen står toga. Som om ikkje det er nok, klarar ein å snakke om at det er så viktig med vedlikehald, og så er det akkurat vedlikehald på jernbanen som er problemet, som gjer at toga står. Når det gjeld buss, hugsar vi alle sist vinter. Ein klarar ikkje å gjere noko med det heller. Ein skal altså prestere å montere dieseldrivarar for at det ikkje skal vere minus 20 inne i bussen når det er minus 21 ute. Det kjem ikkje før i april neste år, etter vinteren. Det er ikkje råd å forstå at det går an å framsnakke dette som om det har vore ein suksess. Det har ikkje vore ein suksess.

Ein snakkar om at det er så viktig med fylkesvegane, at det er så viktig å satse på distrikta – spesielt frå Senterpartiet. Eg kjem frå distrikta. I Møre og Romsdal har vi 3 108 km med fylkesveg. Eg hugsar at det var ein representant frå Senterpartiet som reiste rundt i fylket og lovde 100 mill. kr til Møre og Romsdal. Vi fekk 30 mill. kr, og så kutta dei 45 mill. kr som var øyremerkte, og la det inn i ramma. Det er nesten ikkje råd å forstå. Ein får i realiteten mindre pengar til vegvedlikehald i Møre og Romsdal med den bakgrunnen. Det er fakta.

Ein snakkar om at ein satsar på distrikta. Ja, då Framstegspartiet var i regjering, gjorde vi faktisk det. Det gjer vi også no i vårt alternative statsbudsjett. Ingen skal tvile på at Framstegspartiet er samferdselspartiet framfor noko. Vi vil vise at vi også kjem til å satse på sam-

ferdsel om vi kjem i ei regjering. Ingen skal tvile på det, og ingen skal tvile på at vi også kjem til å gjere alt vi kan for å kutte bompengar. Det viser vi også i vårt verbalframlegg om det i finansinnstillinga.

Tom Einar Karlsen (A) [12:37:14]: Ny teknologi og digitalisering representerer på én og samme tid fantastiske muligheter og store utfordringer, både for enkeltmennesker, for næringsliv og for samfunnet som helhet. For den enkelte innebærer det tilgang på kunnskap, nye fellesskap og bedre tjenester, men det kan også bety å bli utsatt for svindelforsøk, manipulasjon og mobbing og opplevelse av digitalt utenforskap.

For næringslivet betyr det gjerne utvidet markedstilgang, effektiviseringsgevinster og forbedring av produkter og tjenester, men det betyr også en skarpere konkurranse, tidvis store investeringsbehov og et kompetansegap som må tettes.

For storsamfunnet ligger det et potensial i f.eks. kunstig intelligens til å løse noen av de virkelig store utfordringene vi står overfor knyttet til mangel på arbeidskraft og kompetanse og det grønne skiftet. Vi kan bli bedre på inkludering av mennesker som i dag kanskje ikke får deltatt i samfunnet på lik linje med alle andre, og utjevne forskjellene mellom folk og regioner.

Digitalisering kan imidlertid også gjøre oss mer sårbare, og vi må beskytte oss mot ekstremvær og naturhendelser og aktører i den digitale sfæren som ikke vil oss vel. Norge har allerede en rimelig god og sikker digital grunnmur, men høstens utfall på nødnummertjenestene er en påminnelse om at også vi må ha et våkent øye for sårbarheten i digitale systemer som blir mer og mer komplekse, og hvor det stadig skapes nye avhengigheter mellom ulike systemer.

Selv om ekombransjen over tid har investert mye i både bedre dekning og mer kapasitet, er det fortsatt igjen noen områder i landet der staten må bidra om det skal bli mulig å levere tjenester av en standard som innbyggere og næringsliv i Norge burde kunne forvente å få tilgang til. Vi har kommet langt, men det som gjenstår, er gjerne de plassene som er vanskeligst å nå, og jeg er derfor veldig glad for at regjeringen setter av 415 mill. kr til bredbåndstilskudd.

Regjeringens forslag legger godt til rette for at vi skal kunne videreutvikle og forsterke den digitale grunnmuren vår og gi enda flere tilgang til gode digitale løsninger. Sammen med de andre tiltakene som digitaliseringsministeren har varslet i sin digitaliseringsstrategi, har regjeringen nå staket ut en god kurs mot et mer tilgjengelig og tryggere digitalt samfunn. Jeg er også veldig glad for at digitaliseringsministeren og kunnskapsministeren er så tydelige på at vi må gjøre mer for å beskyt-

te barn, unge og sårbare og bygge opp digital motstandskraft i samfunnet til å stå imot manipulasjon og svindel.

Per-Willy Amundsen (FrP) [12:40:08]: Jeg står her som en ringe eksospopulist – dersom vi skal ta Miljøpartiet De Grønne på alvor. Det er en beskrivelse jeg bærer med ære, for er det noe som er viktig i distriktene over hele landet, særlig i min landsdel, Nord-Norge, er det vei. Når man kjører bil i Nord-Norge, slippes det ut eksos, i hvert fall hvis vi skal kjøre litt lengre avstander og skal utenfor bysentrum. Det er en betegnelse Miljøpartiet De Grønne sikkert hadde negative antakelser rundt, men jeg bærer den i hvert fall med ære.

Samferdselssatsingen til denne regjeringen er under enhver kritikk. Forrige regjering klarte virkelig å få fart på utbyggingen av særlig riksveiene. Som flere har vært oppe og sagt i dag, er utfordringen nå først og fremst på fylkesveiene. Det skal jeg være enig i, men her gjør altså ikke regjeringen i nærheten av nok. Jeg husker den beskrivelsen Senterpartiet kom med under forrige regjering, av Høyre–Fremskrittsparti-regjeringens satsing på vei. De følger overhodet ikke opp den kritikken de kom med i opposisjon, nå når de sitter i regjering. Man er jo ikke i nærheten av å ta igjen det etterslepet som allerede er opparbeidet på vei, på fylkesveiene.

At vi har havnet i den situasjonen, burde vel egentlig ikke overraske noen. Grunnen til det var den regionreformen som Stoltenberg gjennomførte i 2010 for å kunne rettferdiggjøre å opprettholde fylkeskommunen, som egentlig var død i 2002, da man fratok fylkeskommunen ansvaret for sykehusene. Man skulle rettferdiggjøre at man hadde et mellomnivå, som man overhodet ikke har bruk for, og som vi fremdeles overhodet ikke har bruk for.

Det man bør forvente, er at man igjen sørger for å tilbakeføre de fleste av disse veiene til staten, sånn at staten er i stand til å følge det opp og sørge for at vi får gode veier over det ganske land. Man må innse at regionreformen som Stoltenberg-regjeringen gjennomførte, ikke holdt vann, og nedlegge fylkeskommunen, og så må vi sørge for – inntil vi får lagt ned fylkeskommunen – å satse på fylkesveiene. Det gjør Fremskrittspartiet. Vi foreslår å styrke fylkeskommunene med 1 mrd. kr i vårt alternative statsbudsjett. Jeg registrerer at Høyre skryter av at de styrker det med en halv milliard, men det er jo fordi man fra Høyres side henter disse pengene fra riksveiene og flytter dem over på fylkesveiene. Det synes jeg ikke er så veldig mye å skryte av. Men Fremskrittspartiet, vi satser på fylkesveier.

Morten Stordalen (FrP) [12:43:26]: Frihet og trygghet er sentralt for Fremskrittspartiet. Innenfor samferdsel handler frihet om faktisk å kunne ferdes trygt. Det handler om å kunne velge den transportformen som

passer en selv best. Det handler om å komme trygt fram. Det er også en frihet.

Alle her snakker om nullvisjon, det gjør også regjeringspartiene og statsråden. Alle her sier i hvert fall at man er for en nullvisjon. Det er også Fremskrittspartiet. Derfor bruker vi mer penger, ikke nødvendigvis mye penger, men vi bruker pengene riktig fordi vi satser på enkle tiltak i tillegg til de store prosjektene. Det er små tiltak som kan utgjøre store forskjeller. Det kan være forsterket midtoppmerking ved å bruke 100 mill. kr mer i året. Jeg legger merke til at regjeringen fram til nå har bevilget til ca. 10 km forsterket midtoppmerking årlig, som er et effektivt tiltak for å forhindre møteulykker. Sammenligner man med Fremskrittspartiet i regjering, la vi an til 100–110 km med midtoppmerking i året. Nå er det litt opp.

Det kan virke som om det gjelder en nullvisjon for samferdselsbudsjettet til denne regjeringen. Det er ingen visjoner. Man må gjerne stå her og skryte av hvor mye mer penger man bruker. Blikra sier at ingen har brukt så mye penger på vedlikehold som i disse budsjettene. Nei, men det har heller aldri kostet mer å bygge noe. Kostnadsveksten er formidabel. Hvis man ikke hadde gjort dette, hadde det vært enda verre.

Jeg må også hilse tilbake til dem som er veldig opptatt av at man skal ta vare på det man har. Jeg gjentar: Det er en kjensgjerning at neste år alene øker etterslepet på vedlikehold av jernbane med hele 2,3 mrd. kr. Framover – de første seks årene – som departementet selv skriver i et svar, vil det komme på 40 mrd. kr, mot 30 mrd. kr i dag. Så sier man at nå blir det bedre, for nå vrir vi pengebruken. Det gjør jo ikke det. Det blir langt verre.

Til representantene Blikra, Gjelsvik, Lien og Klungland, som er veldig opptatt av bompenger: Jeg gikk tilbake og sjekket viteringsoversikten forrige torsdag. Det var ingen av de representantene som stemte for Fremskrittspartiets forslag om å slette bompengegeiuld i finansinnstillingen. Det var kun Fremskrittspartiets stemmer. Man har muligheten til det senere, når vi skal behandle de andre konkrete sakene, men man bør ikke stå her og fortelle om det når man har stemt imot. Stor forkjærighet har man tydeligvis ikke for å slette bompenger.

I Fremskrittspartiet vil vi fortsette vår kamp for å bygge mer og ta vare på det vi har, men også investere mer, for det er betydningsfullt for sikkerheten langs veiene våre og banenettet.

Liv Kari Eskeland (H) [12:46:47]: Me har gjennom denne veka fått grundig debattert den kritiske situasjonen for avvikling av togtrafikken rundt Oslo, dessverre utan at togpassasjerane kan gå lysare tider i møte – iall-

fall ikkje på kort sikt, ettersom statsråden var svært forsiktig med å koma med nye lovnader om snarleg betring.

I debatten, og for så vidt òg frå representanten Blikra her frå talarstolen, er det likevel kome nokre påstandar som me må imøtegå. For representanten Blikra handlar det om at ideologi trumfar fakta. Påstanden om at jernbanereforma har ansvar for togkaoset, er faktisk umogleg å dokumentera. Det kan verken Blikra eller statsråden gjera. Men at det må jobbast med kultur, ansvar og ansvarsforhold mellom aktørane, er udiskutabelt.

Det har òg kome påstandar om at konkurranse ikkje verkar. Debattane denne veka har avdekt at Arbeidarpartiet køyrer vidare med dei ideologiske skylappane sine og held fram korstoget med direktetildeling og monopolisering, sjølv om ein heller ikkje her kan leggja fram dokumentasjon på at konkurranse ikkje verkar. Det er faktisk tvert imot: Det er lagt fram god dokumentasjon på det motsette. I ein TØI-rapport frå 2010 finn me at konkurranse på Gjøvikbanen har «bidratt til lavere kostnader (...) og bedre tilbud for passasjerane (...)». I ein fersk studie frå Europakommisjonen viser ein òg at konkurranse gjev lågare pris, reduserte kostnader og auka kvalitet. Konkurransetsetjinga me gjorde i regjering, har resultert i 200 nye avgangar, som er ein direkte følge av at konkurranse gjev betre tilbod for staten.

Me merkar oss at det på fleire område synest å vera greitt med konkurranse, innan både ferjedrift, hurtigbåtdrift, kollektivtrafikk elles og luftfart, berre ikkje innan togdrift – endå det er konkurranseutsette strekningar som kan skilta med dei mest fornøgde kundane. For det er fornøgde kundar me vil ha.

For Høgre vil det vera naturleg at me jobbar vidare langs dette sporet, både innanfor levering av gode togtenester og på andre område der me skal bruka midlane til skattebetalarane på best mogleg måte. Det er trist når ideologi trumfar fakta og bevis.

Agnete Masternes Hanssen (A) [12:49:52]: Jeg er usikker på om det er uparlamentarisk å benevne andre representanter som bortskjemte, men det er i hvert fall det etterlatte inntrykket jeg sitter igjen med etter å ha hørt debatten som går i salen nå. I den delen av landet jeg kommer fra, er holdningen vår at hvis flyet ikke går i dag, går det kanskje i morgen, og så hører man andre her som er lei seg for at man ikke har firefelts motorveier eller flere enn to tog i timen. Faktum er at når flyet fra Tromsø og videre nord mot Finnmark er kansellert, er det mange av oss som har i hvert fall åtte timers omkjøringsvei hvis veiene er åpne. Det er en hverdag både representanten Holmgren og flere kan kjenne igjen, at vi ofte kanskje må revurdere om vi skal delta på møter, eller om vi skal reise hjem i helgen når det er møtefritt, fordi vi ikke vil risikere å ikke komme oss tilbake.

Samferdselspolitikken vi fører, er premissleverandør for våre muligheter til å bo og leve vårt liv i hele landet. Når Finnmark er 12,9 pst. større i areal enn Danmark, er det ikke rettferdig å sammenligne Finnmark med Danmark når det gjelder mulighetene til å reise rundt. Og enten vi snakker om kyststripen, flystripen eller gul midtstripe, er det samferdselspolitikken som gjør det mulig å bo og leve i nord. FOT-rutene handler om at vi unge kan beholde tilknytning til vår landsdel når vi tar utdanning andre steder. Det at regjeringen har lavere flypriser nå enn vi noen gang har fått med Høyre og Fremskrittspartiet, betyr noe for muligheten til å beholde tilknytningen til nord. Når vi har et folkeopprør mot skyhøye flypriser eller leverandører som tar privatfly til Hammerfest fordi det er for dyrt å reise dit med rutetettet, er ikke løsningen høyresidens kutt i tilleggskjøp på FOT-rutene.

Når jeg hører representanten Amundsen gråte sine modige tårer for veiutbyggingen som ikke har skjedd i nord, tror jeg med respekt å melde at det ikke har vært bygd mer på fylkesveinettet i hans hjemfylke enn etter at Arbeiderpartiet overtok makten. Jeg synes også det er modig av Fremskrittspartiet å klage på at det ikke bygges mer firefelts motorvei, når vi endelig har fått til store veiprosjekter i Finnmark. Enten det er rv. 94 til Hammerfest eller at vi går i gang med E45 Kløfta, betyr det noe for unges jobbmuligheter i nord, og det betyr noe for næringslivets muligheter til å satse i nord.

Motorveier, skattekutt og markedet kommer ikke til å løse Finnmarks utfordringer i framtiden, og det hjelper ikke med vei om båten ikke kan legge til kai. Derfor er jeg glad for at Arbeiderpartiet bygger samfunn i nord, og at håpet igjen er tent for at vi unge skal ha gode muligheter i nord.

Kari Henriksen hadde her overtatt presidentplassen.

Jone Blikra (A) [12:53:02]: Regjeringen gjennomførte i 2024 en halvering av maksimaltakstene i de nye FOT-ruteavtalene. I tillegg ble kapasiteten styrket, og de to nye rutene Kirkenes–Tromsø og Stord–Oslo ble inkludert i ordningen. De nye avtalene trådte i kraft 1. april og 1. august 2024.

Regjeringen viderefører de nye tiltakene i 2025. Regjeringen foreslår å øke bevilgningene med nesten 500 mill. kr fra saldert budsjett 2024.

Luftfarten er avgjørende for å sikre befolkningen i hele landet tilgang til helsetjenester, utdanning og andre offentlige tjenester, effektive arbeidsreiser, private reiser, mulighet for utvikling av reiselivsnæringen, frakt, post og tidskritiske varer. Dette gjelder ikke minst i distriktene.

Regjeringen vil også legge til rette for en grønnere luftfart og samtidig videreutvikle et tilgjengelig og effektivt flyrutetilbud i hele landet. For å framskynde den grønne omstillingen i luftfarten foreslår regjeringen å bevilge til sammen 50 mill. kr for å etablere Norge som en testarena for null- og lavutslippsfly. Disse bevilgningene er en direkte oppfølging av prioriteringen vi har gjort i Nasjonal transportplan 2025–2036. I meldingen har regjeringen prioritert 1 mrd. kr for omstilling til null- og lavutslippsluftfart i Norge i hele tolvårsperioden.

Mange og spredte flyplasser har bidratt til at vi kan bo og jobbe i hele Norge. Det skal også være mulig i framtiden, og vi er nødt til å hjelpe Avinor i dag slik at Avinor-modellen overlever. Det er liten tvil om at pandemien traff luftfarten med stor kraft. Selv om veldig mange passasjerer er tilbake, er ikke trafikken som den var før. Det har fått konsekvenser for Avinor, som får langt lavere inntekter enn forventet.

Noen har den siste tiden tatt til orde for å legge ned noen av de ulønnsomme flyplassene, men for vår regjering er dette ikke aktuelt. Flere steder i vårt langstrakte land er det å fly nesten det samme som å ta bussen for oss som bor i større byer. Flyplassen er som bussholdeplassen. Luftfarten er derfor helt avgjørende for at vi skal kunne opprettholde verdiskaping og bosetting i hele landet.

Regjeringen er også tydelig på å ta ansvar for dem som jobber i flybransjen. En gruppe er flyvende personell. Det er en gruppe ansatte som er veldig uensartet, helt fra relativt greit lønnede piloter til kabinansatte med en grunnlønn som ligger under gjennomsnittet i Norge. Erfaringen fra andre steder i Europa viser praksiser for bruk av flyvende personell som vil bære preg av sosial dumping om de sprer seg til Norge. En slik utvikling i norsk luftfart er ikke akseptabel, verken for de ansatte eller for konkurransen mellom selskapene. Her er bl.a. virkemidler som styrking av Luftfartstilsynet et viktig tiltak.

Bård Hoksrud (FrP) [12:56:12]: Det er ganske fantastisk å høre representanter fra regjeringspartiene på denne talerstolen, så da er det greit å se på de generelle merknadene til Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet. Det er ett lite avsnitt, og der er ordet «transport» nevnt én gang. Det har ikke noe med transport å gjøre, slik vi tenker på samferdsel, men det er nevnt i forbindelse med CO₂-fangst og -lagring. Ordet «transport» er nevnt én eneste gang av de rød-grønne partiene i innstillingen.

Jeg hører på representanten Klungland, og jeg hører på representanter som er så misfornøyd med at Fremskrittspartiet liksom ikke fikk til noe på bompenger, og

ikke foreslo kutt i bompenger. Da må jeg ha litt historie-oppfriskning. Noe av det første jeg gjorde, var å reise til Seljord med samferdselsministeren og fjerne bompengene som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV med flere hadde foreslått, og der bommene var i ferd med å bli satt opp. Der ble det ikke bompenger. Jeg reiste til Alta og fjernet bompengene på broen i Alta – som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV hadde stemt for i denne salen – fordi Fremskrittspartiet satt i regjering. Vi ga penger til Oslo kommune for at de skulle redusere bompengene. De pengene ville ikke Arbeiderpartiet, SV og Miljøpartiet De Grønne ha. Der satt jo ikke Senterpartiet i byrådet, men det gjorde de andre partiene. De ville ikke ha pengene, for de ville ikke at bilistene skulle slippe å betale. I Telemark ble det, fordi Fremskrittspartiet satt i regjering, totalt nesten 800 mill. kr mindre i bompenger. Det var fordi Fremskrittspartiet satt i regjering og sørget for å øke det statlige bidraget.

Sånn kan man ta prosjekt etter prosjekt. I Møre og Romsdal gjorde man akkurat det samme; man fjernet bompenger fordi Fremskrittspartiet satt i regjering. Det ble fjernet bompenger for flere milliarder kroner. Vi fikk ikke fjernet alle bompengene, men vi hadde heller ikke 50 pst. Jeg synes at man må være redelig når man står på denne talerstolen, og det er altfor mange uredlige representanter fra de rød-grønne partiene.

Ikke siste taler, men taleren før det sa at Fremskrittspartiet – eller høyresiden – ville kutte i FOT-rutene. Da må representanten komme opp på denne talerstolen og vise hvor Fremskrittspartiet kutter. Ellers står man og bløffer på talerstolen i Stortinget, og det synes jeg ikke man burde gjøre. Man må være ærlig og redelig om hva de forskjellige partiene foreslår. Ja, vi klarte ikke å fjerne bompengene, men det ble jammen meg fjernet mye bompenger fordi Fremskrittspartiet satt i regjering. Det ser ut til at folk ikke vil ha bompenger, men vil ha partier som er imot bompenger, i hvert fall hvis man ser på meningsmålingene. Vi får håpe at de holder og kanskje blir enda bedre fram mot valget neste høst. Hvis vi kommer i regjering og blir enda større, skal man se at det kommer til å skje ting på bompenger, og det kommer til å skje ting på samferdsel.

Da Fremskrittspartiet satt i regjering, merket folk at det skjedde noe på samferdsel. Det ble bygd veier, det ble bygd jernbane, det skjedde noe i luftfarten. Det var trøkk! Nå er det nesten full stans. Anleggsbransjen sliter og klarer ikke å få nok jobber til å holde folkene i aktivitet. Det er dumt.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:59:32]: Eg vil kanskje anbefale representanten Hoksrud at han i staden for å heve stemma heller prøver å heve presisjonsnivået. Når det gjeld bompengar, kan ein jo sjå på realiteten og

spørje: Då Framstegspartiet kom inn i regjering, kor mykje bompengar betalte folk årleg då? Det var ca. 8 mrd. kr. Då Framstegspartiet gjekk ut av regjering, hadde det då vorte mindre bompengar som ein betalte årleg? Nei, då hadde det vorte vesentleg meir, ca. 12 mrd. kr, dvs. ein auke på ca. 50 pst. i løpet av dei åra Framstegspartiet sat med makta.

Eg har full forståing for at Framstegspartiet ikkje sit med 50 pst. oppslutning i denne salen, og heller ikkje då ein sat i regjering. Likevel er det ein plass der Framstegspartiet har ikkje berre 50 pst., men faktisk 100 pst. avgjerdsmyndigheit, og det er over sitt eige alternative budsjett. Kor mykje føreslår Framstegspartiet å løyve til å redusere bompengar i sitt alternative budsjett? Absolutt ingenting! Ein viser til at ein har fremja oppmødingsforslag om at ein skal avvike bompengoordninga, men poenget er jo at når vi behandlar budsjett, skal ulike tiltak finansierast, og Framstegspartiet har ikkje prioritert bompengar.

Til fylkesvegar, som både Framstegspartiet og Høgre bruker tid på i denne debatten: Det er heilt riktig at Framstegspartiet i sitt budsjett føreslår 1 mrd. kr ekstra til fylkesvegar, men for fylkeskommunane, som sit med ansvaret for fylkesvegane, er det jo ikkje berre den budsjettposten som er avgjerande for økonomien og evna dei har til å prioritere fylkesvegar. Framstegspartiet føreslår altså – samanlikna med det budsjettet som har fleirtal i denne salen, med Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV – å kutte ca. 2,5 mrd. kr i rammeoverføringar til fylka. Det betyr at summen netto for fylka er eit kutt på 1,5 mrd. kr. Det vert altså ikkje meir pengar, verken til fylkesvegar eller ferje eller andre tilbod som fylka har ansvaret for, med det budsjettet som Framstegspartiet legg fram.

Akkurat den same øvinga gjer Høgre. Dei føreslår ein halv milliard ekstra til fylkesvegar over Samferdselsdepartementets budsjett, og dei føreslår å kutte ca. 1,15 mrd. kr i rammeoverføringane til fylka. Det vert altså eit netto kutt på over 600 mill. kr. Det vert ikkje meir pengar til fylkesvegar, til ferje eller til andre viktige tilbod som fylka har, ved å gjere det på denne måten.

Til representanten Larsen: I Høgre sitt budsjett og i tabellen som er lagd fram i denne innstillinga med omsyn til kjøp av flyruter, står det ein minus frå Høgre si side. Det er realiteten. Når vi diskuterer budsjett, må ein forhalde seg til det som er lagt fram, i staden for berre å bruke fine ord om kva ein eigentleg hadde hatt lyst til å prioritere.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:02:44]: Samferdselsbudsjettet på over 95 mrd. kr ligger nå 15,4 mrd. kr over nivået Solberg-regjeringen hadde i sitt siste budsjett. Det ligger 30 mrd. kr over det budsjettet som Solvik-

Olsen hadde i sin siste runde. Det er altså en betydelig satsing på samferdsel i Norge.

I 2025 vil det være betydelig aktivitet i hele landet. Det vil være pågående aktivitet i 22 store veiprosjekter, 3 statlige kollektivprosjekter og 12 store jernbaneprosjekter, i tillegg til ERTMS. I tillegg er det lagt opp til anleggsstart på flere veiprosjekter og tiltak innenfor de to nye effektpakkene på jernbane.

Det er igangsatt prosjekter i Statens vegvesens portefølje med en kostnadsramme på totalt 152,6 mrd. kr, og jernbaneprosjekter med en kostnadsramme på totalt 175,3 mrd. kr. I tillegg dras det nå i gang nye, store prosjekter. De er allerede nevnt tidligere i debatten i dag. Vi starter det største samferdselsprosjektet i moderne tid, nemlig Arna–Stanghelle, med kostnader på over 40 mrd. kr. Det gjøres altså en betydelig innsats på store prosjekter innenfor samferdselssektoren med dette statsbudsjettet.

Så har jeg lyst å komme innom det som Høyre snakker om på jernbanesiden. Vi må bruke mer penger på å ta vare på eksisterende jernbaneinfrastruktur – mer penger på drift, mer penger på vedlikehold og ikke minst mer penger til fornyelse. Jeg ser at Høyre kutter litt i disse midlene i sitt forslag, dvs. de bevilger i hvert fall ikke like mye som regjeringen. De prater om konkurranseutsetting, og jeg vet ikke helt hvordan det skal henge sammen. Å tro at konkurranseutsetting og oppsplitting av jernbanen i flere nye strukturer er det som skal til for å øke punktligheten, mener jeg bokstavelig talt er et feilspor. Det har jeg ikke noe tro på. Jeg har tro på at vi må fortsette på den kursen vi nå har startet på, nemlig å bevilge penger over tid for å fikse norsk jernbane.

Jeg har også lyst til å si noe om direktetildeling. Det er ikke sånn at når man velger direktetildeling, skal man ikke legge sterk vekt på forbedring av tilbudet til brukerne. Det er ikke sånn at man da ikke skal ta hensyn til kostnader og presse kostnadene ned. I den prosessen vi hadde med Østlandet 1 og Østlandet 2, fikk vi veldig gode resultater, både på framtidig togtilbud og ikke minst på den økonomiske siden.

Det pågår en debatt om bompenger. Det er riktig som det ble sagt fra Sigbjørn Gjelsvik, at det ble brukt betydelig mer bompenger på Fremskrittspartiets vakt – og ikke bare det. De planla også med det. Solvik-Olsens NTP la opp til 163 mrd. kr i bompenger i sin periode. På vår vakt er det 100 mrd. kr. Fremskrittspartiet er altså mestre i bompeng bruk.

Trond Helleland (H) [13:06:07]: Det går vel mot slutten av denne debatten, og det er en av de siste budsjettdebattene vi har i denne perioden. Statsråden, og også komitélederen, er veldig opptatt av å si hvor mye penger som blir brukt. Det er aldri blitt brukt så mye på

samferdsel. Selvsagt har det ikke det. Budsjettene øker år for år, men det som er realiteten, er at samferdselsandelen av det totale budsjettet går ned. I 2017, da Ketil Solvik-Olsen var samferdselsminister, var oljefondet på 8 500 mrd. kr. Det vi si at med dagens 3-prosentregel hadde regjeringen mulighet til å bruke inntil 250 mrd. kr på gode formål i statsbudsjettet. I 2020 – i det siste budsjettet vi la fram – var oljefondet på 10 900 mrd. kr. Da kunne man bruke ca. 330 mrd. kr. Nå er oljefondet på 20 000 mrd. kr, og man kan bruke 600 mrd. kr.

Det blir altså brukt mer penger, det ser vi jo, men det blir ikke brukt på samferdsel; det går i et stort sluk. Vi har ikke hatt en positiv utvikling på samferdsel i denne perioden, for regjeringen har valgt å bruke denne perioden på å ri ideologiske kjepphester ved å reversere tiltak som kunne skapt mer samferdsel for pengene, ved å kutte i jernbanereformen, ved å være lunkne til Nye veier og ved å holde igjen på viktige utbyggingsprosjekter.

Nå er vi i en situasjon der anleggskostnadene har økt med 20 pst. etter at krigen i Ukraina begynte, og det er det ikke kompensert for på noen som helst måte i dette budsjettet. I NTP-en skryter regjeringen av at man skal bruke like mye i kroner som NTP-en til regjeringen Solberg. Ja, det er riktig, men når kostnadene har økt med 20 pst., og når regjeringen gjør sitt beste for å stoppe konkurranse, hindre at det blir mer igjen for pengene og ri ideologiske kjepphester for å tekkes LO, da blir det ikke noe bedre satsing på samferdsel.

Jeg er ikke imponert over den innsatsen som er levert de siste fire årene. Jeg håper på en ny giv for samferdsel, der partiene på høyresiden – Venstre, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Høyre – sammen kan sette ny fart på Samferdsels-Norge.

Mahmoud Farahmand (H) [13:09:11]: Som mangeårig togpendler og jernbaneansatt kan jeg faktisk bevitne at forsinkelsene aldri har vært så ille som de er nå. De få gangene jeg velger å ta toget, er det nesten tipping om det går et tog fra Porsgrunn eller ikke. Er toget innstilt, er det forsinket, kommer jeg fram, må jeg ta buss for tog eller taxi for tog, eller må jeg ringe kona og spørre om hun kan hente meg eller kjøre meg? Det skaper i alle fall en god beredskapsforståelse i familien, det kan jeg love, men det skaper ikke noe bra samferdselspolitikk.

Forsinkelser og kanselleringer er blitt normalen mer enn unntaket. Støre-regjeringen har sittet med makten i tre år, de har hatt samme statsråd i den posisjonen i det samme departementet, og man har aldri sett en så ille situasjon som det er nå. Det handler nok om prioriteringer. Det handler om at man prioriterer reverseringer. Man prioriterer «å ri ideologiske kjepphester», som forrige taler sa, inn i solnedgangen, istedenfor å sør-

ge for at jernbanen fungerer slik den skal. Det er som sagt buss for tog, taxi for buss og familiemedlemmer som er erstatningen.

Pendlere flest bryr seg ikke om hvem som kjører toget, og hvem som drifter jernbanen. De er opptatt av punktlighet, og de er opptatt av å komme fram i tide. Det er det folk bryr seg om. Det denne regjeringen gjør rent ideologisk, er at de tar Norges best drevne jernbanestrekning og jernbaneselskap, Flytoget, og skal overføre det til Vy – som om det skal skape noen bedre situasjon for pendlerne, eller gjøre tilbudet noe annerledes.

Det jeg er litt i stuss over, er at man ikke innser at det å kunne ha rimeligere tjenester – altså at staten betaler mindre for togene – vil bidra til mer penger til noe annet. At regjeringen ikke forstår det, er for meg et under. Jeg må si at denne tilnærmingen gjennomsyrrer alt det denne regjeringen har drevet med i flere år.

Til slutt: Jeg hører veldig mange her snakker om sikkerhet og beredskap med tanke på nettutbygging. Det denne regjeringen gjorde i det første budsjettet de la fram, var å øke arbeidsgiveravgiften på høyere lønninger. Det gikk rett inn og skadet muligheten for små og mellomstore bedrifter til å rekruttere eller leie inn IKT-sikkerhetstjenester, fordi mange av dem som har IKT-sikkerhetsbakgrunn og leverer den tjenesten, er høyt-lønnede. Den økte arbeidsgiveravgiften bidro til at prisene på de tjenestene økte. Det bidro til å svekke sikkerheten innenfor det digitale domenet. At man nå har reversert denne ekstrautgiften for små og mellomstore bedrifter, endrer ikke det faktum at man i to år har bidratt aktivt til å svekke digital sikkerhet i Norge gjennom de tiltakene man har hatt.

Per-Willy Amundsen (FrP) [13:12:05]: Arbeiderpartiet og Senterpartiet må ta ansvar for den elendige tilstanden på norske fylkesveier. Det var disse partiene, med hjelp av SV, som satt i regjering den gangen, og som overførte 80 pst. av riksveiene fra staten til fylkeskommunene. Fylkeskommunene har uomtvistelig demonstrert at de ikke kan skjøtte den jobben godt.

Jo, Fremskrittspartiet kutter til fylkeskommunen – vi kutter i administrasjon, vi vil kutte i planavdelinger som kun lager problemer for kommunene, og som ikke får gjennomført planene sine, men vi kutter ikke til fylkesveiene. Vi øremerker våre midler til fylkeskommunen til fylkesveier, men aller helst ønsker vi å ta disse veiene tilbake fra fylkeskommunen til staten, slik at staten kan rydde opp i det fylkeskommunale kaoset.

Det er også riktig at det er all grunn til å arrestere de håpløse påstandene som fremsettes om FOT-rutene. Ja, FOT-rutene er blitt billigere, men de har definitivt blitt dårligere. Det kan i hvert fall Nord-Norge berette om. For å ta et eksempel: Hvis man skal reise fra Sørkjosen til

Oslo via Tromsø, må man regne inn en hotellovernatting i Tromsø – som presidenten sikkert er klar over at ikke er særlig billig. Dermed har man egentlig ikke oppnådd noe som helst, i hvert fall ikke for Nord-Troms sin del. Finnmark kan berette om akkurat det samme. Man skal være forsiktig med hva man skryter av, for det som har skjedd med utviklingen av FOT-rutetilbudet, er alt annet enn noe å skrive hjem om.

Jeg tror at vi igjen må understreke viktigheten av at når vi diskuterer samferdsel, må vi forstå at samferdsel også handler om beredskap, om vår evne til å forsvare land og folk og om vår evne til å gi Forsvaret gode betingelser for å kunne ivareta sine oppgaver. Da kommer man ikke utenom jernbane i Nord-Norge. Da kommer man ikke utenom behovet for å bygge ut jernbane mellom Narvik og Bardufoss, noe som Forsvaret åpenbart selv etterlyser, og som jeg nå skulle ønske og håpe at man politisk så behovet for. Det står sørgelig dårlig til med beredskapsforståelsen i dette landet i svært mange partier.

Agnete Masternes Hanssen (A) [13:15:27]: Representanten Amundsen avsluttet med et glimrende poeng, som også jeg slutter meg til, og som vi jobber med partipolitisk for å få til, for det er helt riktig at vi bør styrke også beredskapen gjennom samferdselspolitikken vår. Samtidig kommer representanten med noen ubegrunnede påstander om, eller kritikk av, FOT-rutene, som jeg synes ikke hører hjemme her. Ethvert forsøk er bedre enn de beste intensjoner, og da Arbeiderpartiet og Senterpartiet i regjering hørte om de elendige flyforholdene som var i nord da vi overtok, valgte man å gjøre noe med det. Det var et folkeopprør mot skyhøye flypriser, som jeg tror også representanten kjenner igjen. Vi valgte å sette en makspris på FOT-rutene, som er kjempebra, og som har økt trafikken, men når ting ikke fungerer optimalt, er det ikke sånn at vi sier at da går det ikke mer, da skal vi kutte i arbeidet videre. Da velger vi å ha en statlig reserve til tilleggskjøp. Da velger vi å ha et mål om å bedre det. Der Høyre i sitt alternative statsbudsjett kutter nettopp disse pengene, vil vi faktisk gjøre noe med det og alltid jobbe for at det skal bli bedre å bo og leve i hele landet.

Jeg hører at representanten i sitt innlegg sier at vi er nødt til å ta ansvar for fylkesveiene. Det kan hende at representanten i sitt hjemfylke, Troms, kjenner godt igjen et prosjekt som vi hadde da Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV styrte Troms og Finnmark. Det het Fylkesveiløftet. Da satte vi av 2 mrd. kr til oppgradering av fylkesveiene, og vi ble kjeftet huden full av Fremskrittspartiet fordi de mente at det ikke var realistisk å få til. Etter ett år så man derimot at fylkesveiene var så godt oppgradert at ikke engang Fremskrittspartiet turte å ta det

bort. Da gikk Fremskrittspartiet til valg på å videreføre det.

Videre er det forskjell på å være uredelig og å være uenig. Jeg vil ikke anse meg selv for å ha vært uredelig i debatten. Det er et faktum at Høyre i sitt alternative forslag har foreslått å kutte den statlige reserven til kjøp av FOT-ruter.

Jeg vil også på vegne av Fremskrittspartiet beklage til folk i Finnmark for at de ikke fikk til utbedring av Kløfta. Det er et prosjekt som har vært viktig for entreprenørnæringen, som har vært viktig for transportnæringen, og som er viktig for å bygge mulighetene for folk, men også for at unge skal ta del i utviklingen av Finnmark i framtiden. Det har endelig skjedd. Vi er i gang. Arbeiderpartiet satser faktisk på fylkesveier og riksveier i Finnmark og ikke bare på firefelts motorveier som aldri kommer til nord.

Jeg ser at det er noen representanter og partier som har en snever tilnærming til samfunnsbygging, men samfunnsbygging handler både om at flyene skal gå, at veien skal fungere, at fiskerihavnene skal kunne ta imot båter, og at den digitale infrastrukturen skal fungere – og det leverer vi på.

Presidenten [13:18:36]: Representanten Frank Edvard Sve har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Frank Edvard Sve (FrP) [13:18:40]: Eg var inne på at nokon har måtta fått i seg frukost dei ikkje tolte, for her er det tydelegvis nokon som har mista synet, når dei framleis ikkje klarar å lese det som står i Framstegspartiets alternative budsjett. Det er ikkje kutt på 2 mrd. kr til fylkeskommunane; det er 1 mrd. kr øyremerkte til fylkesveg, det er 400 mill. kr og 100 mill. kr til rassikring og gang- og sykkelveg, der fylkeskommunale vegar er 80 pst. av vegnettet i Noreg, i tillegg til 1 mrd. kr øyremerkte til skule, som også vil tilkome fylkeskommunane.

Det er riktig at vi ønskjer å rasjonalisere offentleg sektor i fylkeskommunane. Berre i mitt fylke har vi kutta over 150 mill. kr i administrasjon etter at Framstegspartiet kom til makta. Då skjønner vel alle at det er mykje å ta av i resten av landet.

Fylkeskommunen har ikkje mindre pengar å rutte med, men vi rasjonaliserer, og så øyremerkjer vi. Eg håpar ikkje nokon mistar høyrsele og.

Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [13:19:50]: Jeg hørte en representant fra Høyre si at man nå skulle sette fart på samferdselssatsingen. Det betyr som regel at man blir kjørt ifra i Nord-Norge.

Jeg har en liste foran meg. Det er tilsagn på post 60-midler, såkalt kommunale fiskerihavner. Den eksisterer

fra 2022. Det er fordi Høyre og Fremskrittspartiet valgte å ta bort den ordningen da de styrte. Det er en ordning som i år har sørget for utbygging av fiskerihavner i Hamnerfest, i Gamvik, i Hasvik, i Dyfjord, for å nevne noen. Det betyr noe hvem som styrer, og det betyr noe at man vil satse på kysten. Det handler om den viktigste næringen vi har i nord, fiskerinæringen. Vi vil bruke penger på fiskerinæringen. Vi vil stå sammen med kommunene som vil bruke penger på fiskerinæringen.

Akkurat her vil jeg ikke være forsiktig med å skryte, som man blir bedt om å være. Jeg er veldig stolt av at man har tatt tilbake statlige fiskerihavner og bruker penger der det er viktig at det brukes penger. Det skal være trygt å ligge til kai, og det skal være mulighet for å vokse. Det sørger man for i Finnmark med Senterpartiet og Arbeiderpartiet i regjering.

Jeg vil også skryte av at man faktisk gjør det man sier. Når man legger E45 Kløfta inn i NTP, bevilger man penger etterpå. Man sier faktisk at man bevilger så mye penger som man rekker å bruke på E45 Kløfta neste år. Dersom man mot formodning skulle rekke å bruke mer enn det Statens vegvesen sier, skal man legge de pengene på bordet også. Det har vi sagt, og det skal vi levere på. Mange har ønsket å levere på det tidligere, men det har vært ønsker og gode tanker, ikke bevilgninger, så det er jeg stolt over at vi gjør.

Jeg ser at man også leverer på det man sier når man på høyresiden snakker om sikkerhet og beredskap. Man tar faktisk vekk planleggingsmidler i Høyres budsjett til E6 mellom Høybuktmoen og Hesseng i Finnmark, i nærheten av grensen. Der det er viktig at det er aktivitet, og der entreprenørene skriker etter arbeid, legger man ikke til rette for at man skal planlegge viktige veistrekninger.

Det betyr noe i Nord-Norge at man får lov til å sitte foran, i førersetet, og ikke havne bakerst i køen, som man gjorde under forrige regjering.

Geir Inge Lien (Sp) [13:22:40]: Det har vore ein god og temperert debatt, og eg må seie at eg vert litt forundra når eg høyrer på representanten Trond Helleland, som snakkar om iveren sin når det gjeld budsjett. Eg vil berre minne om at vi har vore inne i ei tid der Forsvaret òg har vorte prioritert, med beredskap, og der det er krig i Europa og vi må fordele pengar. Det har Høgre òg gjort. Når vi ser på budsjettet deira, er det ikkje så ekspansivt, det er ikkje noko større – eg greier ikkje å sjå det. Ri kjeppestar, kva er det for noko? Reversering – ja, det skulle no fint berre mangle, det var no galskap. Drosjereforma øydela nesten ei heil næring. Det greidde Høgre og Framstegspartiet å gjere på si vakt. Det var ein total katastrofe – med ei næring som står i spagat – som vi har måtta rydde opp etter. Kjem ein her og fortel

oss at det berre var sol og velstandsdagar då Høgre og Framstegspartiet regjerte, kan eg vere med og skrive under på at det ikkje stemmer.

Hoksrud seier at det ligg inne representantforslag med forslag om kutt i bompengar. Ja, men det hjelper ikkje å ligge inne med eit representantforslag når dei ikkje har pengar i sitt eige budsjett til å kutte i bompengar. Då viser ein ikkje alvor, då vil ein ikkje prioritere. I Møre og Romsdal fylke, når Framstegspartiet går inn og vil kutte 2,5 mrd. kr i finansieringa til fylkeskommunen, er det klart at det er ein totalitet som vil verte merka. Fylkeskommunen må òg prioritere, på lik linje med storting og kommunar, ergo vil det verte færre ferjer. Bedrifter ute på Aukra som sparar 3,5 mill. kr i året på å transportere laks over fjorden, trur eg vil vere ueinige med Framstegspartiet og Høgre i at vi skal kutte i rammene til fylkeskommunen i stort.

Ja, det betyr noko kven som sit, og det betyr noko kven som vel. Vi i Arbeidarpartiet og Senterpartiet ønskjer å styrkje fylkeskommunen. Vi ønskjer å ta vare på det vi har, og vi skal byggje når vi må. Det er mantraet vårt, og vi skal verkeleg vere med på å utvikle både by og bygd.

Presidenten [13:24:57]: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [13:25:13]: Siste taler tror jeg må lese referatet etter debatten, for jeg nevnte ikke noe representantforslag i det hele tatt, men jeg nevnte mange steder hvor Fremskrittspartiet fjernet bompenger, og så viste jeg til finansinnstillingen.

Til representanten Hanssen: Jeg skjønner at det er veldig vanskelig å gå opp her og si at man sa noe feil. Jeg tror hun også bør lese referatet, for hun sa «høyresiden», og man sier ikke det når det er Høyres forslag, da sier man «Høyre». Hvis man sier «høyresiden», nevner man liksom alle. Fremskrittspartiet har altså ikke kuttet en eneste ting, men jeg bare registrerer at representanten ikke klarte å gå opp her og si at dette var feil, at hun sa noe feil. Jeg har i hvert fall sett i dokumentene, og jeg regner med at representanten også kan være enig i at da hadde representanten i hvert fall ikke noen dokumentasjon på det. Dermed har altså ikke Fremskrittspartiet kuttet her.

Nå ser jeg at presidenten snart kommer til å jage meg ned, men jeg skulle gjerne fortsatt her. Jeg håper at det fra høsten 2025 er noen andre som skal styre samferdselsbudsjettet, og det kunne vært morsomt om statsråden kunne fortalt hvor mange (presidenten klubber) av de 15,4 milliardene hans som faktisk er kostnadsvekst.

Presidenten [13:26:23]: Da er taletida ute.

Representanten Sigbjørn Gjelsvik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:26:39]: Eg merka meg representanten Helleland, som påpeikte at det har vorte brukt altfor lite pengar på samferdsel dei siste åra, og at det er behov for eit taktskifte. Igjen er det greitt å sjå til kva Høgre føreslår i sine alternative budsjett. Viss Høgre hadde fått gjennomslag for sine alternative statsbudsjett på samferdsel denne perioden, hadde det vore brukt mindre pengar på samferdsel, ikkje meir.

Viss ein ser på inneverande års budsjett frå Høgre, er det bl.a. kutt i drift og vedlikehald under Statens vegvesen, kutt i planleggingsmidlar, bl.a. av Høybukta-Hesseng, og òg i kutt av økonomien til fylka, som er viktig for å finansiere fylkesvegar.

Vi er opptekne av framdrift på både drift og vedlikehald og av å byggje heile landet og setje i gang store, nye prosjekt – sånn som Arna-Stanghelle, Lovareide-Rødsliane, Røldal-Seljestad, som er i gang, nytt løp i Oslofjordtunnelen og Sørfold og Kløfta i Finnmark. Vi skal byggje heile landet saman, og vi er på god veg.

Presidenten [13:27:44]: Representanten Liv Kari Eskeland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Liv Kari Eskeland (H) [13:27:55]: Høgre merkar seg at regjeringspartia ikkje er interesserte i fakta, evaluering og forbedring. Me har etterspurt ei evaluering av gratis ferje for å prøve å finna gode innretningar slik at me unngår det kaoset me har vore vitne til i 2024. Representantane Gjelsvik og Lien snakkar fint om tusenlappar kvar reisande sparar på at ferjene er gratis, men har dei spurt næringslivet? Har dei spurt laksenæringa om kva det kostar kvar gong bubilane tek opp plassen på ferja og dei ikkje kjem med? Nei. Vil dei vita svaret? Nei.

Representanten Gjelsvik meiner at aukande etterspurnad må føra til meir ferjeproduksjon, men ikkje éi krone er lagd inn i dette budsjettet frå regjeringa for å auka ferjeproduksjonen.

Morten Stordalen (FrP) [13:29:04]: Denne debatten ble omtrent som forventet, ganske lik hvordan den har vært de siste årene. Regjeringspartiene er mest opptatt av å snakke om hva Fremskrittspartiet ikke fikk til i regjering. Jeg skjønner godt at de snakker mer om det enn om sitt eget budsjett, for det er ikke stort å skryte av.

Man står her på talerstolen og er veldig opptatt av hvor mye bompenger det var. Ja, takket være stortings-

flertallet fikk ikke Fremskrittspartiet flertall for sin primærpolitikk, å bygge vei uten bompenger, men vi fikk i hvert fall flertall – sammen med de borgerlige partiene – for å redusere bompengandelen i riksveiprosjektene fra 41 pst. etter Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV til 28 pst. i snitt. Når statsråden går opp her og forteller om hvor mye bompenger det lå i denne NTP-en, er det bare å sammenligne hvor mange kilometer vei man skulle bygge med Fremskrittspartiet i regjering, og hvor mange kilometer vei dagens regjering har tenkt å bygge. Det er det det handler om.

Jeg ønsker det velkommen. Det er interessant, siden alle partier forrige torsdag stemte mot Fremskrittspartiets forslag om å slette bompengegjeld. Jeg ønsker den debatten hjertelig velkommen. Hvis man har snudd nå de siste ti dagene, er det kjempeinteressant. Da gleder vi oss til at vi får flertall i neste prosjekt. Det er allerede på nyåret.

Det er noe med de visjonene. Jone Blikra fra Arbeiderpartiet står og snakker om sterk statlig styring på jernbanesektoren, at nå skal alt bli bra. Ingen klarer å svare på hvor mye man skal betale Vy for direktetildeling på Sørlandsbanen i 2027. Det er en blankofullmakt. Bare Vy kan kjøre, koste hva det koste vil. Man har ingen visjoner for hvordan man skal bruke pengene for å få ting billigere. Vi fortsetter med det gamle systemet, og så skryter vi av hvor mye penger vi bruker.

Det er ikke noen kunst å bruke mye penger – i en dyrtid. Vi hadde ett år hvor kostnadsveksten for veibygging alene var på 25 pst. Likevel står man her og skryter av hvor mye penger man bruker. Jeg er ikke noe stolt i det hele tatt hvis man bruker dem feil. Jeg er mer opptatt av å bruke pengene fornuftig, ta vare på innbyggernes penger, skattebetalernes penger, og få mer ut av dem. Derfor ønsker vi fortsatt å reformere sektoren. Det handler om å få mer ut av pengene, gjøre hverdagen enklere og rimeligere for folk.

Vi snakker om en sektor som er usedvanlig viktig for arbeidsplasser. Dagens regjering snakker om at det aldri har vært investert så mye, at det går så det suser. Vi vet alle hvor inntektene kommer fra. Det er olje og gass, og det er våpen. De jeg snakker med, er bekymret for framtiden sin. Det er byggebransjen og anleggsbransjen. Det har aldri vært så mørkt noen gang. Framtidsutsiktene er dystre. Derfor haster det med å få byttet ut regjeringen og få fart på anleggsbransjen. Folk skal ha trygghet for hus og hjem, og de skal komme seg trygt fram og kunne velge hvordan de kommer seg fram – uten hindringer, uten avgifter, uten pålegg og forbud fra dagens regjering.

Presidenten [13:32:06]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Det blir ringt til votering.

Votering

Presidenten [13:38:34]: Da ser det ut til at vi er klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1, debattert 14. desember 2024

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2025, kapitler under Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2024–2025), jf. Prop. 1 S (2024–2025))

Presidenten: Under debatten er det satt fram seks forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre
- forslag nr. 2, fra Trond Helleland på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 3–6, fra Trond Helleland på vegne av Høyre og Venstre

Det votes over forslag nr. 4, fra Høyre og Venstre.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en evalueringsrapport som viser hvordan gratis ferjer har virket inn på de enkelte samband, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025. Rapporten skal inkludere miljøkonsekvenser ved innføring av gratisferjer og en vurdering i samråd med veieier av hvordan ordningen kan forbedres for de reisende.»

Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre og Venstre ble med 70 mot 27 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 13.39.25)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 3, 5 og 6, fra Høyre og Venstre.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2025 evaluere funnene i kunnskapsprogram for pilotprosjekt for utslippsfrie anleggs plasser og vurdere om mål, tildelinger og oppnådde resultater er i tråd med ønsket utvikling.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med bransjeforeninger, komme opp med tiltakspakker eller incentivordninger som effektiviserer og minsker varetransport i by gjennom å øke effektivitet og fyllingsgrad i varetransporten.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det settes ned et partssammensatt utvalg som får i oppdrag å komme frem til forslag som bedrer logistikk for godstransport og tiltak for å sikre at gods i så stor grad som mulig fraktes på bane.»

Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre og Venstre ble med 66 mot 31 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 13.39.50)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å inkludere Nye Veier i oppdraget om å bygge ut døgnhvileplasser med ladeinfrastruktur.»

Venstre og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Rammeområde 17

(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2025 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
916		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	1 295 560 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, kan overføres	87 472 000	
	22	Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 46	1 090 350 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres	936 148 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	200 096 000	
	46	Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 22	22 289 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	80 514 000	
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, kan overføres	128 660 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	189 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	12 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	37 000 000	

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 59 mot 38 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 13.40.10)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette testprosjekt på en til to togstrekninger for å teste ut sensortechnologi som kan forebygge ulykker forårsaket av dyr, ras og skred. Evaluering av tiltaket forelegges Stortinget i forbindelse med statsbudsjett for 2026.»

Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre ble med 54 mot 43 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 13.40.30)

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 300 000	
	73	Tilskudd for å følge opp Barnas transportplan.....	7 600 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	71	Norges forskningsråd, <i>kan overføres</i>	77 300 000	
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål, <i>kan overføres</i>	41 000 000	
	73	Tilskudd til Innovasjon Norge.....	35 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	2 427 100 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter.....	317 800 000	
	21	Spesielle driftsutgifter.....	9 200 000	
1314		Statens havarikommisjon		
	1	Driftsutgifter.....	101 300 000	
1315		Tilskudd til Avinor AS		
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i>	2 516 000 000	
	72	Tilskudd til null- og lavutslippsluftfart.....	40 800 000	
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter.....	4 915 000 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	10 791 100 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 496 900 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 30</i>	6 510 400 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 807 700 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.....	450 700 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	40 000 000	
	67	Militær mobilitet på fylkesveier, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 284 100 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	768 100 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS.....	6 755 000 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter.....	21 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	350 600 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 228 400 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	172 600 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 100 000	
	78	Tettere samarbeid om data	37 500 000	
1332		Transport i byområder mv.		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 365 000 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1320, post 30</i>	4 547 000 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter.....	397 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	146 000 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 982 100 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	6 596 700 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer.....	7 445 000 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	11 106 200 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	154 600 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.....	104 800 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.....	40 900 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter.....	112 800 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	1 890 500 000	
1541		IT- og ekompolitikk		
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	136 029 000	
	60	Bredbåndsutbygging.....	415 632 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	26 816 000	
1542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter.....	5 248 000	
	70	Internasjonale program.....	344 060 000	
	71	Nasjonal medfinansiering og mobilisering, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
1543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter.....	273 781 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 646 000	
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	195 136 000	
	71	Funksjonell internettilgang til alle, <i>kan overføres</i>	5 975 000	
	Totale utgifter			100 789 312 000

Inntekter

3916	Kystverket	
	2 Andre inntekter.....	11 529 000
4300	Samferdselsdepartementet	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet.....	850 000
4313	Luftfartstilsynet	
	1 Gebyrinntekter.....	154 700 000
4320	Statens vegvesen	
	1 Salgsinntekter m.m.	166 700 000
	2 Diverse gebyrer.....	475 900 000
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper.....	136 300 000

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften	735 000 000	
4330	Særskilte transporttiltak		
	1 Gebyrer	22 100 000	
4352	Jernbanedirektoratet		
	1 Diverse inntekter	6 100 000	
4354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 600 000	
4542	Internasjonalt samarbeid		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet	3 335 000	
4543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1 Diverse gebyrer	334 000	
	70 Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner	887 100 000	
	Totale inntekter		2 615 548 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 916 post 1	kap. 3916 post 2
kap. 916 post 22	kap. 5574 post 77
kap. 916 post 45	kap. 3916 post 2
kap. 916 post 46	kap. 5574 post 77

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av fiskerihavner under kap. 3916 post 2 til følgende formål under kap. 916 post 30:
 - a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
 - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan overskride bevilgningen under kap. 916 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan:

1. gi Kystverket fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning under kap. 916 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget med samlet ramme for gamle og nye forpliktelser med inntil 648 mill. kroner.
2. gi Kystverket fullmakt til å inngå forpliktelser for inntil 90 mill. kroner ut over bevilgningen under kap. 916 Kystverket, post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold til ombygging av fartøyene OV Bøkfjord, OV Skomvær og OV Utvær slik at de får hybrid fremdrift.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
916		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	85,2 mill. kroner
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	176 mill. kroner

VI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2025 kan gi Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv., mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 1, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 1
kap. 1320 post 28	kap. 4320 post 2
kap. 1320 post 22	kap. 4320 post 3
kap. 1320 post 72	kap. 4320 post 4
kap. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 1	kap. 4354 post 1

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

VIII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1301		Forskning og utvikling mv.	
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser	15 mill. kroner
	71	Norges forskningsråd	210 mill. kroner
	72	Norges forskningsråd – NTP-formål	358 mill. kroner
1320		Statens vegvesen	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
	67	Militær mobilitet på fylkesveier	50 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	725 mill. kroner

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2026	2027	2028	2029
1352		Jernbanedirektoratet					
	72	Kjøp av infrastruktur- tjenester – fornying og mindre investeringer	24 570 mill. kroner	6 700 mill. kroner	6 330 mill. kroner	5 960 mill. kroner	5 580 mill. kroner
	73	Kjøp av infrastruktur- tjenester – investeringer	38 500 mill. kroner	10 500 mill. kroner	9 920 mill. kroner	9 330 mill. kroner	8 750 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år	
1320		Statens vegvesen			
	30	Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme		9 840 mill. kroner	4 430 mill. kroner

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år	
1320		Statens vegvesen			
	30	Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunner- verv			500 mill. kroner

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år	
1320		Statens vegvesen			
	22	Drift og vedlikehold av riksveier		21 580 mill. kroner	7 550 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2026	2027	2028	2029
1352	71	Jernbanedirektoratet Kjøp av infrastruktur- tjenester – drift og vedlikehold	21 780 mill. kroner	5 940 mill. kroner	5 610 mill. kroner	5 280 mill. kroner	4 950 mill. kroner

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår

ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	72	Statens vegvesen Tilskudd til riksveiferjedriften	34 750 mill. kroner	3 600 mill. kroner
1352	70	Jernbanedirektoratet Kjøp av persontransport med tog	34 790 mill. kroner	6 520 mill. kroner

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår

ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321	70	Nye Veier AS Tilskudd til Nye Veier AS	27 000 mill. kroner	6 750 mill. kroner

XIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 300 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 14 300 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIV

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352

XV

Statlig delgaranti i bompengeprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å gi tilsagn om statlig selvskyldnergaranti:

- a. for inntil 684 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Røldal–Seljestad i Vestland fylke
- b. for inntil 3 964 mill. kroner til finansiering av utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus fylke

Det er et vilkår for garantistillelse at Vestland fylkeskommune og Akershus fylkeskommune stiller samme type garanti for den resterende delen av det maksimale garantibeløpet på henholdsvis 1 367 mill. kroner og 7 928 mill. kroner. Det kreves ikke garantiprovisjon for den statlige delgarantien.

XVI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

XVII

Fullmakt til å nettopostere i statsregnskapet og postere mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å:

1. nettopføre innbetalte midler fra bompengeselskaper og tilskudd fra eksterne til riksveiprosjekter på kap. 1320 Statens vegvesen, post 1 Driftsutgifter, post 29 OPS-prosjekter og post 30 Riksveiinvesteringer. For kap. 1320, post 1 Driftsutgifter, gjelder fullmakten utgifter i forbindelse med utvikling av innkrevingssystemer for bompenger.
2. føre i mellomværendet med statskassen overskytende bompenger frem til de blir brukt og blir nettopført på kap. 1320, post 30 Riksveiinvesteringer.

XVIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2025 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 250 mill. kroner til investeringer og drift innenfor Oslopakke 3.

XIX

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 830, 20. juni 2024, oppheves.

Presidenten: Bak tilrådingen står Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Høyre, Fremskrittspartiet, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble vedtatt med 54 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.40.59)

Sak nr. 2 [13:41:13]

Referat

1. (105) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvissten mellom Fagforbundet/LO og NHO Geneo/NHO i forbindelse med hovedoppgjøret 2024 (Lovvedtak 7 (2024–2025))
 2. lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) (Lovvedtak 1 (2024–2025))
 3. lov om Riksrevisjonen (riksrevisjonsloven) (Lovvedtak 6 (2024–2025))
 4. lov om endringer i tvisteloven og straffeprosessloven mv. (gjenåpning for sivile krav fremmet i en straffesak mv.) (Lovvedtak 8 (2024–2025))
 5. lov om endringer i våpenlova (heilautomatiserte avgjerder og endra gebyrheimel) (Lovvedtak 9 (2024–2025))– er sanksjonert under 13. desember 2024
Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (106) Endringer i allmenngjøringsloven (anvendelse på Svalbard) (Prop. 38 L (2024–2025))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
3. (107) Lov om innkreving av statlige krav mv. (innkrevingssloven) og endringer i tvangsfullbyrdsloven mv. (Prop. 37 L (2024–2025))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
4. (108) Endringer i lov om folketrygd (opphevelse av § 5-9 om stønad til dekning av utgifter til undersøkelse og behandling hos kiropraktor) (Prop. 39 L (2024–2025))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.

Presidenten [13:41:37]: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

