

Møte mandag den 19. juni 2017 kl. 11.12

President: Kenneth Svendsen

Dagsorden (nr. 99):

1. Valg av nytt varamedlem til valgkomiteen
2. Innstilling fra valgkomiteen om valg av nytt varamedlem til Nordisk råd og nytt varamedlem til Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling
(Innst. 494 S (2016–2017))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018–2029
(Innst. 460 S (2016–2017), jf. Meld. St. 33 (2016–2017))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås, Audun Lysbakken og Karin Andersen om lyntogutbygging i Noreg
(Innst. 412 S (2016–2017), jf. Dokument 8:142 S (2016–2017))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås om bymiljøavtaler
(Innst. 411 S (2016–2017), jf. Dokument 8:143 S (2016–2017))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Kirsti Bergstø om å sette i gang en konseptvalgsutredning om Tromsbane
(Innst. 409 S (2016–2017), jf. Dokument 8:145 S (2016–2017))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 – forlenging av bompengoordninga
(Innst. 470 S (2016–2017), jf. Prop. 134 S (2016–2017))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal
(Innst. 468 S (2016–2017), jf. Prop. 140 S (2016–2017))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2
(Innst. 471 S (2016–2017), jf. Prop. 133 S (2016–2017))
10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar
(Innst. 472 S (2016–2017), jf. Prop. 131 S (2016–2017))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåslie–Korporalsbrua i Sør-Trøndelag
(Innst. 410 S (2016–2017), jf. Prop. 124 S (2016–2017))
12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder
(Innst. 469 S (2016–2017), jf. Prop. 135 S (2016–2017))
13. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster
(Innst. 464 S (2016–2017), jf. Prop. 86 S (2016–2017))
14. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Breivik, Abid Q. Raja og André N. Skjelstad om fremje av sosialt entreprenørskap
(Innst. 465 S (2016–2017), jf. Dokument 8:82 S (2016–2017))
15. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2017 under Helse- og omsorgsdepartementet (som følge av endra takstar for legar, psykologar og fysioterapeutar)
(Innst. 490 S (2016–2017), jf. Prop. 147 S (2016–2017))
16. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tove Karoline Knutsen, Torgeir Micaelsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Freddy de Ruiter om en kommunal tiltaksplan for å styrke eldres psykiske helse
(Innst. 452 S (2016–2017), jf. Dokument 8:89 S (2016–2017))
17. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy de Ruiter, Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Karin Andersen om en helhetlig plan for autisme
(Innst. 451 S (2016–2017), jf. Dokument 8:90 S (2016–2017))
18. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Ruth Grung, Tove Karoline Knutsen, Freddy de Reuter, Ingvild Kjerkol og Kjersti Toppe om forebygging og behandling av kroniske sår
(Innst. 456 S (2016–2017), jf. Dokument 8:91 S (2016–2017))
19. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Freddy de Ruiter om rekruttering av fastleger
(Innst. 450 S (2016–2017), jf. Dokument 8:92 S (2016–2017))
20. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anne Tinglestad Wøien og Kjersti Toppe om å implementere musikkterapi i helsetenesta og auke den nasjonale utdanningskapasiteten
(Innst. 449 S (2016–2017), jf. Dokument 8:97 S (2016–2017))
21. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Janne Sjelmo Nordås, Per Olaf Lundteigen og Geir Inge Lien om oppfølging av Kvinnsland-utvalgets rapport og erstatte helseforetaksloven med en helseforvaltningslov og innføre folkevalgt styring og stedlig ledelse av norske sykehus

- (Innst. 466 S (2016–2017), jf. Dokument 8:140 S (2016–2017))
22. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Olaug V. Bollestad, Hans Fredrik Grøvan og Kjell Ingolf Ropstad om arbeidsvilkår for sykehusansatte (Innst. 463 S (2016–2017), jf. Dokument 8:122 S (2016–2017))
 23. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø, Karin Andersen og Audun Lysbakken om strakstiltak for å sikre en trygg fødselsomsorg (Innst. 462 S (2016–2017), jf. Dokument 8:118 S (2016–2017))
 24. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jonas Gahr Støre, Torgeir Micaelsen, Trygve Slagsvold Vedum, Kjersti Toppe, Knut Arild Hareide, Olaug V. Bollestad, Audun Lysbakken og Rasmus Hansson om daglig fysisk aktivitet i skolen og en handlingsplan for fysisk aktivitet (Innst. 461 S (2016–2017), jf. Dokument 8:113 S (2016–2017))
 25. Lov om endringer i konsesjonsloven, jordloven og odelsloven mv. (konsesjonsplikt, odlingsjord, pris-kontroll, deling og driveplikt mv.) (Lovanmerking 4 (2016–2017), jf. Lovvedtak 128 (2016–2017), Innst. 427 L (2016–2017) og Prop. 92 L (2016–2017))
 26. Stortingets vedtak til lov om endring i lov 6. juni 1975 nr. 29 om egedomsskatt til kommunane (eigedomsskattelova) (Lovvedtak 136 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 27. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven) (Lovvedtak 137 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 28. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) (Lovvedtak 138 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 29. Stortingets vedtak til lov om endring i lov 24. november 2000 nr. 81 om innskuddspensjon i arbeidsforhold (innskuddspensjonsloven) (Lovvedtak 139 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 30. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 12. desember 2003 nr. 108 om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner, fylkeskommuner mv. (merverdiavgiftskompensasjonsloven) (Lovvedtak 140 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 31. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven) (Lovvedtak 141 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 32. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven) (Lovvedtak 142 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 33. Stortingets vedtak til lov om endring i lov 27. juni 2008 nr. 62 om individuell pensjonsordning (Lovvedtak 143 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 34. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) (Lovvedtak 144 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 35. Stortingets vedtak til lov om endring i lov 18. desember 2015 nr. 110 om endringer i lov 6. juni 1975 nr. 29 om egedomsskatt til kommunane (Lovvedtak 145 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 36. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven) (Lovvedtak 146 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))
 37. Referat
- Statsråd Ketil Solvik-Olsen overbrakte 8 kgl. proposisjoner (se under Referat).
- Presidenten:** Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at dagsordenen endres ved at sak nr. 2 flyttes og behandles etter sak nr. 13. – Det anses vedtatt.
- Presidenten vil for øvrig opplyse om at møtet i dag fortsetter utover kl. 16.
- Sak nr. 1 [11:14:02]
- Valg av nytt varamedlem til valgkomiteen*
- Presidenten:** Det skal velges nytt varamedlem til valgkomiteen.
- Presidenten ber om forslag.
- Harald T. Nesvik (FrP)** (fra salen): Jeg foreslår Erlend Wiborg.
- Voting*
- Presidenten:** Erlend Wiborg er foreslått som nytt varamedlem til valgkomiteen. Andre forslag foreligger ikke, og presidenten antar at det kan votes på vanlig måte.
- V o t e r i n g :
- Erlend Wiborg ble enstemmig valgt som nytt varamedlem av valgkomiteen.
- Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 3–13 behandles under ett. – Det anses vedtatt.
- Sak nr. 3 [11:14:35]
- Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018–2029* (Innst. 460 S (2016–2017), jf. Meld. St. 33 (2016–2017))

Sak nr. 4 [11:14:36]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Heikki Eidsvoll Holmås, Audun Lysbakken og Karin Andersen om lyntogutbygging i Noreg (Innst. 412 S (2016–2017), jf. Dokument 8:142 S (2016–2017))

Sak nr. 5 [11:14:37]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås om bymiljøavtaler (Innst. 411 S (2016–2017), jf. Dokument 8:143 S (2016–2017))

Sak nr. 6 [11:14:38]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Kirsti Bergstø om å sette i gang en konseptvalgsutredning om Tromsbane (Innst. 409 S (2016–2017), jf. Dokument 8:145 S (2016–2017))

Sak nr. 7 [11:14:39]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 – forlenging av bompengereordninga (Innst. 470 S (2016–2017), jf. Prop. 134 S (2016–2017))

Sak nr. 8 [11:14:40]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal (Innst. 468 S (2016–2017), jf. Prop. 140 S (2016–2017))

Sak nr. 9 [11:14:41]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjekt og tiltak på fv. 714 Stokkhau-gen–Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2 (Innst. 471 S (2016–2017), jf. Prop. 133 S (2016–2017))

Sak nr. 10 [11:14:42]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar (Innst. 472 S (2016–2017), jf. Prop. 131 S (2016–2017))

Sak nr. 11 [11:14:43]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåsli-ene–Korporalsbrua i Sør-Trøndelag (Innst. 410 S (2016–2017), jf. Prop. 124 S (2016–2017))

Sak nr. 12 [11:14:44]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder (Innst. 469 S (2016–2017), jf. Prop. 135 S (2016–2017))

Sak nr. 13 [11:14:45]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster (Innst. 464 S (2016–2017), jf. Prop. 86 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på partigruppene:

Arbeiderpartiet 40 minutter, Høyre 35 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Venstre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter og Miljøpartiet De Grønne 5 minutter.

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

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

– Det anses vedtatt.

Nikolai Astrup (H) [11:15:41] (komiteens leder og ordfører for sak nr. 3): Nasjonal transportplan er den viktigste og mest omfattende saken komiteen har til behandling i løpet av en stortingsperiode.

Jeg vil gjerne takke hele komiteen for godt samarbeid, men også takke alle utenfor dette huset som har bidratt med gode innspill og konstruktive tilbakemeldinger de siste fire årene.

En særlig takk rettes til representantene Stordalen, Grøvan og Raja for samarbeidet om flertallets innstilling. Sammen er vi enige om et samferdselsløft uten sidestykke i nyere norsk historie.

Ambisjonen med Nasjonal transportplan er at den skal binde landet bedre sammen, forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner, legge til rette for jobber og verdiskaping i hele landet og gjøre folks hverdag tryggere, enklere og bedre.

Samtidig vil transportsektoren stå helt sentralt i omstillingen av Norge til et lavutslippssamfunn, og ny teknologi vil åpne for nye muligheter, økt mobilitet og nye transportformer.

Norge er allerede verdensledende i å ta i bruk miljøvennlig teknologi i alle deler av transportsektoren. Ingen andre land faser inn lav- og nullutslippsbiler like raskt som Norge, og innenfor skipsfart er Norge en grønn ledestjerne. Samtidig ser vi at også kollektivtrafikken og tungtrans-

porten har startet jobben med å legge om til miljøvennlig teknologi, godt hjulpet av Enova.

I 2014 var det flere som var kritiske til at vi la Transnova inn under Enova. Vi mente dette grepet ville gi større styrke i klimaarbeidet på transportområdet.

Det er ingen tvil om at vi fikk rett. Da Transnova lå som egen post på statsbudsjettet, ble det bevilget 90 mill. kr. I 2016 var satsingen på klima i transportsektoren nesten ti-doblet under Enova. Det har gitt en aktør som Asko mulighet til å kjøpe inn hydrogenlastebil og bygge hydrogenfyllestasjon drevet av solceller fra eget lagertak. Det har gitt en aktør som Selfa i Trondheim mulighet til å utvikle verdens første elektriske sjark, og det har gitt oss verdens første helelektriske bilferge på Vestlandet – for å nevne noe.

Vi står på terskelen til en ny tid, og utviklingen vil antakelig gå raskere enn noen kunne forestilt seg. Det aller viktigste for å redusere utslippene i transportsektoren er å erstatte fossilt drivstoff med fornybart. Med batteripriser som stuper i verdensmarkedet, spennende fremtidsutsikter for hydrogen og en gryende satsing på bærekraftig biodrivstoff, er det all mulig grunn til å være optimist.

Den globale klimautfordringen løses best gjennom teknologiske fremskritt som frikobler økonomisk vekst fra vekst i utslipp. Norge er i ferd med å bli et internasjonalt testsamfunn på veien mot en utslippsfri transportsektor. Det kan også bidra til å legge til rette for nye norske jobber og gi oss flere ben å stå på i årene som kommer.

Folk kommer ikke til å velge grønt fordi det er grønt, de må velge grønt fordi det er bedre, billigere, enklere og mer effektivt, enten det handler om å gjøre det lettere å reise kollektivt, tryggere å sykle eller billigere å velge miljøvennlig bil.

Nye teknologiske løsninger kan også revolusjonere kollektivtrafikken – og i forlengelsen av det, personbiltrafikken. Kollektivtrafikkens største utfordring er at den tar deg fra et sted du ikke er, til et sted du ikke skal. Ruter er blant selskapene som jobber med å løse dette problemet. Tanken er at du skal kunne bestille en autonom el-minibuss via en app, og at minibussen skal sluse deg og andre passasjerer i nærheten til nærmeste kollektivknutepunkt. Slik skal terskelen for å reise kollektivt senkes. Lykkes vi med å utvikle smarte byer med smarte kollektivløsninger, vil det kunne revolusjonere transportsektoren og endre vårt forhold til privatbilen fundamentalt.

I denne transportplanen setter vi for første gang av en teknologimilliard, som går nettopp til å utvikle og ta i bruk nye smarte løsninger som kan gi oss et enklere og bedre liv.

Uavhengig av hvordan verden utvikler seg, er det noen løft vi ikke kommer utenom. Staten må hjelpe de største byene og byområdene til å realisere de virkelig store kollektivinvesteringene og til å nå målet om at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Derfor legger vi opp til en rekordsatsing på byvekstavtaler og be-lønningsordninger på mer enn 66 mrd. kr.

I deler av landet er også jernbanen et effektivt fremkomstmiddel som bidrar til å forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og dermed gir flere mulighet til å bo der de vil, og samtidig jobbe der de ønsker. Derfor skal vi investere nesten 200 mrd. kr i jernbane de neste 12 årene, den største satsingen på jernbane i moderne tid.

En sentral del av jernbanesatsingen er godspakken. 18 mrd. kr skal bidra til å få mer gods fra vei til bane. Det

er forventet en kraftig vekst i godstrafikken de neste årene, og det er en stor fordel for hele samfunnet om mest mulig av den veksten kommer på sjø eller bane.

Ambisjonen om å binde landet bedre sammen kommer til uttrykk gjennom en rekke store enkeltprosjekter, fra Hålogalandsveien i nord, via E6 på Helgeland og i Trøndelag, Møreaksen, Hordfast og Rogfast i vest, E39 og E18 i sør – for å nevne noen.

I tillegg er det satt av store midler til å redusere forfallet på vei og bane. Vedlikeholdsetterslepet økte år for år i flere tiår inntil 2015. Da lyktes vi med å snu trenden, og forfall ble snudd til fornyelse. De neste tolv årene skal vi ytterligere redusere forfallet, men også satse på utbedring av tunneler, rassikring og bedre fylkesveistandard. Det er avgjørende dersom vi skal øke tryggheten, sikkerheten og fremkommeligheten på norske veier, for både folk og varer.

Samferdselsambisjonene i denne salen forutsetter penger, mye penger. 1 000 mrd. kr skal forsterke satsingen på norsk samferdsel de neste årene. Det innebærer at den sterke opptrappingen som er gjennomført i denne perioden, fortsetter inn i neste.

Men like viktig som hvor mye penger vi planlegger å bruke, er hvor mye vei og bane vi får ut av hver krone.

I denne perioden har vi vedtatt to betydelige reformer som i sum vil bidra til å redusere kostnadene ved utbygging av vei og bane med mange titalls milliarder kroner. Nye Veier skal spare 30 mrd. kr – eller 20 pst. – i en portefølje på 530 km med hovedsakelig motorvei. Det er i seg selv en samferdselsrevolusjon. Samtidig mener Bane NOR at de kan redusere investeringskostnadene med 10–15 pst. Frem til 2030 utgjør det 20–30 mrd. kr.

Vi må fortsette å tenke nytt, organisere bedre, planlegge mer effektivt og bygge raskere. Jeg er glad for at flertallet i salen stemte for disse viktige reformene og i dag gir et viktig signal om at endringene må fortsette. Alternativet til forandringer i samferdselssektoren er forvitring. I mange tiår var forvitring normen. Den tiden er heldigvis forbi.

Jeg tar nå av meg saksordførerhatten og retter oppmerksomheten mot opposisjonens alternativ. Det er oppsiktsvekkende at det største opposisjonspartiet legger frem en plan uten realisme, retning eller strategi, med et gap på over 100 mrd. kr mellom løftene de gir, og rammen de legger opp til. Det er ikke en alternativ transportplan, men en ønskeliste fri for prioritering.

Arbeiderpartiets mange løfter, utover rammen de selv har lagt inn, summerer seg til et sted mellom 120 mrd. kr og 160 mrd. kr, avhengig av hvor store kostnadsreduksjoner som er mulig på prosjektet ferjefri E39. Dette er pinlig overbudspolitik, som gjør at velgerne ikke kan stole på ett eneste av løftene Arbeiderpartiet gir, fordi de rett og slett ikke aner hvilke av løftene som vil bli finansiert, dersom partiet får regeringsmakt.

Arbeiderpartiet lover å ferdigstille intercitystrekningene innen 2030. Det koster i så fall 27 mrd. kr utover regjeringens forslag. Arbeiderpartiet legger inn 2 mrd. kr. Hva skal ut for at Arbeiderpartiet skal levere på dette løftet? Er det veiprosjekter i distriktene, er det rassikringsprosjekter, er det godspakken på jernbane, eller har partiet simpelthen ikke tenkt å levere på dette løftet?

Arbeiderpartiet foreslår også å fremskynde 27 navngitte prosjekter som til sammen har en prislapp på 50 mrd. kr, og til dette legger de inn 5 mrd. kr i finansiering.

Partiet foreslår i tillegg at ferjefri E39 skal stå ferdig i 2033, men legger inn et forbehold om kostnadsreduksjoner. Men selv om Arbeiderpartiet skulle lykkes med å halvere kostnadene, vil det fremdeles koste 67 mrd. kr utover regjeringens forslag. Arbeiderpartiet legger inn 0 kr.

Dette er ikke populisme. Det er råpopulisme. Det er oppsiktsvekkende at Jonas Gahr Støre lar partiets økonomiske troverdighet settes på spill – eller ut av spill. Arbeiderpartiets opplegg bidrar også til å undergrave velgernes tillit til – og hensikten med – Nasjonal transportplan som strategisk plan for transportpolitikken.

Avslutningsvis er det verdt å merke seg at regjeringen og samarbeidspartiene står samlet bak en helhetlig plan for samferdselssektoren de neste tolv årene.

På den andre siden av den politiske midtstreken finner vi kaos. Arbeiderpartiet vil bygge E18 Vestkorridoren, Senterpartiet vil skyve den ut i tid. Miljøpartiet De Grønne og SV vil ikke ha den overhodet. Senterpartiets Liv Signe Navarsete mener jernbane på Østlandet har fått for mye, Arbeiderpartiet vil bruke enda mer. SV kutter 100 mrd. kr i nye veiprosjekter, Arbeiderpartiet lover å fremskynde veier for 50 mrd. kr. Det finnes ingen felles retning, ingen antydning av et minste felles multiplum. Det bør velgerne merke seg.

Jeg vil også gi ros til de øvrige opposisjonspartiene, som har lagt inn en tabell som går opp. Det har altså ikke Arbeiderpartiet klart, og det i seg selv er ganske oppsiktsvekkende.

Jeg håper debatten i dag vil gi oss svar på hva opposisjonen faktisk vil prioritere, dersom de får regjeringsmakt. Innstillingen etterlater flere spørsmål enn svar. Derfor ser jeg frem til en opplysende debatt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Magne Rommetveit (A) [11:25:37]: Trass i at denne planen strekkjer seg over tolv år mot ti år tidlegare, er det svært mange som har vorte skuffa ved framlegginga av regjeringa sitt forslag til NTP. Dette kjem av at fleire prosjekt frå føregåande NTP ikkje er med, og at ei lang rekke veg-, bane- og kystprosjekt er utsette til den meir usikre siste seksårsperioden. Dette har ikkje minst samanheng med at kostnadene held fram å stiga. Redusert planleggingstid – kva er poenget med det viss ikkje det er midlar klare når prosjekta skal startast opp? Kroneksempla på dette er fellesprosjekta for veg og bane Arna–Stanghelle og Ringeriksbanen/E16 Skaret–Hønefoss. Kva hjelper det å kutta ut kommunedelplanfasen når oppstarten av prosjekta vert utsett?

Nikolai Astrup (H) [11:26:35]: Takk for spørsmålet. Arbeiderpartiets løsning på den problemstillingen som representanten Rommetveit trekker opp, er å legge inn alle prosjektene i NTP, men uten å legge inn penger. Vi foretrekker å legge frem en prioritert plan, hvor vi år for år og periode for periode sier hva vi skal prioritere i en tabell som faktisk går opp. Det kunne vært veldig positivt om også Arbeiderpartiet hadde gjort den øvelsen som alle de andre partiene har fått til.

Vi har i mange prosjekter klart å redusere både planleggingstiden og gjennomføringstiden. Nye Veier er et godt eksempel på et selskap som får det til. Det er i denne sammenheng verdt å minne om at Arbeiderpartiet stemte imot

opprettelsen av Nye Veier, som bidrar til å gjennomføre nettopp det som representanten Rommetveit er opptatt av.

Magne Rommetveit (A) [11:27:33]: Til liks med representanten Astrup er eg glad for at Stad skipstunnel får si etterlengta realisering i denne planen. Elles må eg seia at det som er av kystsatsing, helst er sørgelege greier. Det kjem sørgeleg nok i forlenginga av at regjeringa på dette feltet ikkje har oppnådd meir enn 86 pst. oppfyltingsgrad av gjeldande NTP. Difor har Arbeidarpartiet i vårt opplegg framskunda 22 hamne- og farledstiltak frå siste seksårsperiode og vil ha dei realiserte i åra 2018–2023. Me har i vårt forslag teke inn igjen i denne tolvårsplanen i alt 31 hamne- og farledstiltak som var prioriterte i gjeldande NTP, men som no ikkje er med i det heile teke i stortingsmeldinga frå regjeringa.

Spørsmålet til representanten Astrup vert då: Kvifor har Høgre og regjeringa gløymt og utsett kysten?

Nikolai Astrup (H) [11:28:30]: Vi har overhodet ikke glemt eller utsatt kysten. Vi har gjennomført viktige fiskerihavneprosjekter i denne perioden, og det ligger også store og viktige prosjekter inne i kommende tolvårsperiode. Og det har vi tenkt å følge opp. Men i motsetning til Arbeiderpartiet har vi en plan som går opp. Det betyr at vi har en plan der det er sammenheng mellom det vi lover, og de pengene vi legger på bordet. Arbeiderpartiets løfter til kysten er null verdt, for de har en underdekning i sitt opplegg på mellom 120 mrd. kr og 160 mrd. kr. Hvordan skal folk langs kysten vite at det er nettopp deres prosjekter som blir prioritert, og ikke en raskere ferdigstilling av intercity og ferjefri E39, eller fremskynding av en rekke veiprosjekter som koster 50 mrd. kr, hvor Arbeiderpartiet har lagt inn 5 mrd. kr? Det kan ikke folk langs kysten vite. Med oss vet de hva de får. Vi har også sagt klart og tydelig at vi er positive til alle som søker om lokal forskuttering av fiskeri- og farledsprosjekter, og det kommer vi til å følge opp.

Hans Fredrik Grovan (KrF) [11:29:42]: Forslaget til NTP er en ambisiøs plan for satsing på bygging og vedlikehold av infrastruktur over hele landet de neste tolv årene. Ja, noen har til og med hevdet at den er for ambisiøs. Det er grunn til å anta, med stor grad av sannsynlighet, at handlingsrommet de neste årene kan bli noe mindre enn det vi har opplevd de siste årene.

I hvilken grad mener representanten Astrup at den planen som nå er lagt fram, vil være realistisk og gjennomførbart med bakgrunn i analysene av hvilket handlingsrom vi nå har for de neste årene?

Nikolai Astrup (H) [11:30:19]: Forslaget til Nasjonal transportplan er en klar og tydelig prioritering av samferdsel i årene som kommer. Jeg er glad for at vi i fellesskap følger opp den sterke satsingen vi har hatt de siste fire årene, hvor bevilgningene til vei og bane er økt med 50 pst., med et fortsatt løft i årene som kommer. Men det betyr at dette prioriteres høyere enn de fleste andre områder, og det tror jeg er viktig, for det er viktig for folk flest i hverdagen, det er viktig for næringslivet, det er viktig for muligheten til å skape verdier i hele landet, og det er tross alt det som gjør at vi kan ha den velferden vi alle setter pris på.

Så det er ambisiøst, men det er samtidig realistisk å gjennomføre. Jeg mener dette er viktig for landet, og dette er en stor og viktig dag, med tanke på det vi skal vedta i dag.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:31:24]: Som representanten Astrup var inne på, har kostnadsveksten vært stor. Det er sikkert mange grunner til det. En av grunnene er at man har lagt på standard, bl.a., noe som gjør at man får dyrere prosjekter.

Høyre har jo i likhet med Senterpartiet vært opptatt av rasjonell utbygging og tilpasset kontraktene og framdriften for å få til nettopp det.

Så til utfordringene som maskinentreprenørene har tatt opp flere ganger, og det er at kontraktene blir så store at det er veldig få norske aktører som vinner fram med anbud. Mitt spørsmål er: Hva vil Høyre gjøre for å få kostnadsveksten ned og sikre at flere norske entreprenører vinner kontrakter?

Nikolai Astrup (H) [11:32:12]: Heldigvis har det vært slik at norske entreprenører har vunnet flertallet av alle de store kontraktene som har vært lagt ut den senere tid. Det er jeg glad for. Det viser at det norske entreprenørmarkedet er i stand til å tilpasse seg større kontrakter. Erfaringene fra Nye Veier viser akkurat det samme – der man før sa at kontrakter på 1 mrd. kr var store nok, så tar norske entreprenører nå kontrakter på 3 mrd. kr. Det er en positiv utvikling, og det viser at vi er konkurransedyktige på å bygge vei i dette særegne terrenget vi tross alt har i dette landet.

Jeg er glad for at representanten Sjelmo Nordås er opptatt av å redusere kostnader, samtidig er det påfallende at Senterpartiet valgte å stemme imot to av de absolutt viktigste reformene for å redusere kostnader og få mer vei og bane ut av pengene, nemlig jernbanereformen og opprettelsen av Nye Veier.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:33:10]: Jeg velger å være konkret i stedet for å ta det store bildet, siden det er en replikk.

Et av de grepene som har vært tatt, og som har hatt positive effekter, er å ha hurtigere framdrift i enkelte planprosesser. Dette har vært benyttet på bl.a. to strekninger der man har planlagt vei og jernbane sammen, nemlig på veistykket mellom Arna og Voss og på Ringeriksbanen mellom Hønefoss og Oslo. Hele problemet er at selv om man har oppnådd raskere framdrift i planprosessen, så stopper man helt opp når planleggingen er ferdig, i stedet for å gå i gang med byggingen med en gang. Går ikke vinningen med raskere planprosesser opp i spinningen når regjeringen velger å la være å prioritere penger til rask utbygging av Ringeriksbanen og av jernbanen mellom Arna og Stanghelle?

Nikolai Astrup (H) [11:34:24]: Spaden på Ringeriksbanen skal stikkes i jorden i 2021. Representanten Eidsvoll Holmås' parti hadde en ambisjon om å starte opp i 2023 i den transportplanen som gjelder nå, så det er en betydelig fremskynding av det prosjektet og kortere planleggingstid enn det som er gjennomsnittet for et norsk samferdselsprosjekt. Så det går raskere. Vi skulle gjerne ha startet opp enda før, men vi starter altså opp i 2021.

Så er det noen kostnadsoverskridelser som gjør at man på Arna–Stanghelle har måttet gå en runde til fordi det ble betydelig dyrere enn det vi fikk presentert i grunnlagsdokumentet fra transportetatene. Samtidig får vi oppstart der senest i 2022 på veien, og vi jobber med å finne løsninger for om det går an å starte opp enda før.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Eirik Sivertsen (A) [11:35:38]: Det skal være enkelt for folk å ta seg fram. Økt framkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn skal ligge til grunn for den samferdselspolitikken Arbeiderpartiet fører, slik at folk og varer kommer seg raskt og trygt fram, og at vi får redusert klimautslippene. Vi skal planlegge arbeidsplasser og boligbygging bedre, slik at vi bruker minst mulig tid og ressurser på å reise.

Førerløse framkomstmidler og intelligente transportsystemer er allerede i ferd med å revolusjonere samferdselssektoren. Vi vil legge til rette for denne utviklingen og ser optimistisk på hvordan digitalisering kan skape et betydelig tryggere og mer effektivt transportsystem.

Kostnadene til bygging av vei og jernbane har økt betydelig de siste årene, og vi får stadig mindre vei og bane for pengene som bevilges. Vi må organisere utbyggingen av infrastruktur på en annen måte, en måte som gir mer vei og jernbane, og flere havner og flyplasser igjen for de pengene vi bruker.

De kommende årene står vi overfor tre store utfordringer i transportsektoren. Den første er knyttet til klimautslippene. Vi skal møte våre forpliktelser i henhold til Parisavtalen om å kutte CO₂-utslipp med 40 pst. Men fordi transportsektoren er den største ikke-kvotepliktige sektoren, er det grunnlag for å anta at vi i den sektoren må kutte om lag 50 pst. Da er det greit at denne planen sammenfaller med utfordringer fram mot 2030 – planen skal løpe til 2029. Utfordringen er at klimagassutslippene fra veitrafikken økte i både 2014 og 2015 før det i 2016 kom en forsiktig nedgang i utslippene. Det betinger et betydelig taktskifte i årene som kommer. Transportplanen fra regjeringen er en tradisjonell sektorplan, en investeringsplan. Samtidig vet vi at det ikke er gjennom investeringer i infrastruktur vi vil løse klimautfordringene vi står overfor. Slik sett er planen skuffende fokusert på det som bare faller innenfor Samferdselsdepartementets område.

Vi står overfor store endringer – og muligheter – som følge av en svært rask teknologisk utvikling. Sensortechnologien, større volum på prosessorer og kunstig intelligens fører sammen med klimakravene til at det er mulig å se et kommende paradigmeskifte i sektoren. Det skal vi møte samtidig som det økonomiske handlingsrommet vil bli betydelig mindre, ifølge regjeringens egen beskrivelse i perspektivmeldingen.

Fem dager etter at regjeringen la fram perspektivmeldingen, legger man altså fram en ambisiøs nasjonal transportplan med et veldig høyt investeringsnivå som ikke tar inn over seg det økonomiske handlingsrommet. Vi har gjennom spørsmål fra komiteen utfordret regjeringen på de underliggende vurderinger av gjennomførbarheten av planen. Det får vi ikke svar på. Regjeringen klarer ikke å redegjøre for det. En nøyer seg med gjentatte ganger å ta store forbehold om at gjennomføring av planen må følges

opp med årlige statsbudsjett, men også at det økonomiske handlingsrommet vil tillate det.

Når kostnadsveksten i sektoren er ute av kontroll, forsvarsforliket sammen med den forutsatte veksten i samferdselsinvesteringer tar nesten hele handlingsrommet i økonomien, samlet samfunnsøkonomisk nytte for planen er -179 mrd. kr, det er store teknologiske framskritt som man ikke tar hensyn til og planlegger ut fra, og regjeringen legger inn titalls store prosjekter som til sammen mangler om lag 200 mrd. kr på fullfinansiering, da er det ikke rart at mange miljøer stiller spørsmål om bærekraften og usikkerheten knyttet til gjennomførbarheten av denne planen.

Arbeiderpartiet har andre prioriteringer enn regjeringen. Vi er klare til å møte utfordringene vi står overfor, med aktiv politikk som virker, og som sikrer at alle får likeverdige muligheter.

Det finnes ikke noen planet B. Konsekvensene av klimautslippene er allerede merkbare, i Alaska, på Grønland og i Norge. Det er for sent å stoppe klimaendringene, nå haster det med å sikre at de ikke gjør uoverkommelige skader. Vi har forpliktet oss gjennom Parisavtalen, og det må vi følge opp.

Transportsektoren står for store deler av de innenlandske klimautslippene, og det må komme store reduksjoner hvis vi skal lykkes. Da nytter det ikke å sitte passivt og vente på at teknologien og markedet skal komme og redde oss. Det må føres en tydelig politikk, med klare krav til reduksjoner av utslipp. Positive og negative incentiver må brukes for å fremme den ønskede utviklingen. For å utløse markedskreftene må tydelige politiske grep tas for å skape nettopp det markedet. Det legger vi i Arbeiderpartiet til rette for i vårt alternativ.

Havet er grunnlaget for Norge som nasjon. Vi har alltid levd av de mulighetene og ressursene som havet gir, og havet vil være grunnlaget for framtidig verdiskaping i nasjonen. Vi har verdens nest lengste kystlinje, seks ganger mer havområde enn land, og 80 pst. av de havområdene ligger nord for polarsirkelen.

Arbeiderpartiet vil utvikle og gjennomføre en ambisiøs havstrategi for Norge. Målet er at vi utvikler ny kunnskap om bærekraftig verdiskaping på, under, i og over havet. Da vil vi skape nye, lønnsomme arbeidsplasser i eksisterende og nye havnæringer. Men da må vi investere i en infrastruktur som gjør det mulig å høste av havet og fortsatt være en verdensledende maritim nasjon. Derfor prioriterer vi, i motsetning til regjeringen, kyst- og farledstiltak i denne planen.

For Arbeiderpartiet er det en målsetting at alle offentlige veier i Norge skal være trygge. Det handler først og fremst om å føle seg trygg når man ferdes langs veiene, men også om en trygghet for at man har en forutsigbar framkommelighet. Skred og potensiell fare for alvorlige hendelser i tunneler skaper utrygghet i mange lokalsamfunn. Det skaper store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Takten på arbeidet med å gjøre veiene tryggere må derfor opp, uavhengig av hvem som eier dem.

Framtiden er digital. Det som kan digitaliseres, vil bli digitalisert. God digital infrastruktur blir minst like viktig som veier, jernbane og annen grunnleggende infrastruktur. Men da må det også være digitale muligheter for alle, over hele landet. For å beholde og videreutvikle Norges kon-

kurranssekraft mener Arbeiderpartiet at Norge bør være ledende i å ha en god digital infrastruktur.

Regjeringen har ikke prioritert arbeidet med å sikre digital tilgang over hele landet. Utbyggingen av fullgod bredbåndsdekning må derfor intensiveres. På samme måte som når det gjelder andre store infrastrukturbygginger, mener Arbeiderpartiet at fellesskapet må ta et ansvar for å sikre likeverdige muligheter for alle. Dette er altfor viktig til å overlate til markedskreftene alene. Vi ser også at det, avhengig av hvor man bor, er store forskjeller på hvilke muligheter man har, og for mange har for dårlige muligheter i dag. Vi vil at det skal lages en digital infrastrukturplan som sikrer en høykapasitets moderne nettilgang der det ikke er grunnlag for kommersiell utvikling.

Den tredje store utfordringen jeg nevnte innledningsvis, er kostnadsveksten. Den har over tid vært stor i sektoren. Det er ikke en ny utvikling, og det er heller ikke en særnorsk utvikling, men denne regjeringen har ikke klart å møte den utfordringen. Regjeringen skriver selv at kostnadene for veiprosjektene øker med 40 pst. i perioden og med 30 pst. for jernbane. Det er ikke bærekraftig i framtiden. Vi må få kontroll, og vi må sørge for å ha en organisering og planlegging i sektoren som sikrer en forsvarlig og bærekraftig prosjektutvikling.

Arbeiderpartiet vil gjøre det til en av sine hovedprioriteringer. Vi vil møte dette med moderne politikk og med klare krav til å få en styrket prosjektgjennomføring. Det handler om gjennomgang av standarder i sektoren og standardvalg på enkeltprosjekter. Det handler om å ta i bruk både eksisterende og kommende digitale verktøy, når det gjelder både planlegging og prosjektering, noe som vil kunne gi store innsparingsmuligheter ifølge næringen selv. Det handler om å være åpen og å lære av «best practice» fra andre land og tilpasse det til norske forhold. Det er ikke alltid slik at vi i Norge har funnet den endelige oppskriften på hvordan vi skal bygge veier og jernbane. Vi vil, som vi gjør på andre sektorer, opprette en samarbeidsarena mellom transportetatene, bygg- og anleggssektoren og forskningsinstitusjoner. Statens oppgave er å tilrettelegge for innovasjons- og forskningsmidler som kan sikre at ny teknologi og tiltak kan øke produktiviteten og få kostnadene ned. Det handler om å utvikle hvilke kontraktstrategier staten bruker, slik at vi kan få lavest mulig pris samtidig som vi sikrer norsk sysselsetting og at små og mellomstore bedrifter kan ta del i en teknologi- og kunnskapsutvikling som også vil skje i denne sektoren. Det har vi lyktes godt med gjennom mange år i offshoresektoren. Og ikke minst handler det om å utvikle statens prosjektmodeller og se på hvordan vi utformer anbudene, for å sikre at vi får størst mulig konkurranse.

Arbeiderpartiet har levert et ambisiøst, seriøst og ansvarlig alternativ til regjeringens nasjonale transportplan. Vårt alternativ vil gi en mer klimavennlig transport. Trygg, god og effektiv samferdsel vil sikre vekst, lønnsomme arbeidsplasser og bosetting over hele landet. Vi gjør en tydelig prioritering av kysten og når det gjelder kollektiv- og klimatiltak, vi trygger veiene våre, og vi sier at alle skal ha tilgang til høyhastighetsnett. Det gir likeverdige muligheter i landet, et land der alle skal få være med.

Jeg må benytte anledningen til å rette opp en inkurie. På side 28 i Innst. 460 S, i venstre spalte, der det står om Arbeiderpartiets forslag om framskyndelse av prosjekter, har vi brukt tallet 5,1 mrd. kr. Det riktige tallet der skal være

4,4 mrd. kr, og det vil være gjennomgående for alle henvisninger til forslaget i innstillingen, i merknader fra Arbeiderpartiet så vel som fra de andre partiene.

Med det tar jeg opp de forslagene Arbeiderpartiet står bak, alene og sammen med Senterpartiet.

Presidenten: Representanten Eirik Sivertsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Nikolai Astrup (H) [11:45:56]: Det var interessant å høre representanten Sivertsen bekymre seg over handlingsrommet i norsk økonomi, og at planen som regjeringen og samarbeidspartiene har lagt frem, ikke vil la seg realisere fordi den er for ambisøs. Men samtidig legger Arbeiderpartiet opp til en høyere ramme – en høyere ramme – enn det regjeringen og samarbeidspartiene gjør med 7 mrd. kr. I tillegg legger de inn mellom 120 mrd. kr og 160 mrd. kr i løfter som ikke er finansiert. Dette står ikke til troende.

Et av løftene de gir, er å fremskynde intercity til 2030. De legger inn 2 mrd. kr – det koster 27 mrd. kr. Spørsmålet mitt til Sivertsen er: Hvordan skal man skaffe de resterende 25 mrd. kr? Hvilke konkrete prosjekter skal ut for at Arbeiderpartiet skal innfri dette løftet som de gir til velgerne? Er det kystprosjektene som han snakket så varmt om? Er det veiprosjekter i distriktene? Er det rassikring? Er det tilskudd til fylkesveier? Hva er det som skal ut? Og jeg ber representanten være konkret.

Eirik Sivertsen (A) [11:46:55]: Det er åpenbart at representanten Astrup ikke kan ha lest innstillingen nøye nok.

Representanten Astrup kritiserer oss for å være uansvarlige. Det er etter at han selv har stått her og forsvart en plan som har et tjuetalls prosjekter som skal startes opp, men som ikke er fullfinansiert i perioden. Det er etter å ha lagt fram en plan der det ikke er kontroll over kostnadene, og der man ikke har noen plan for hvordan man skal få kostnadene ned. Det er etter at man har lagt fram en plan hvor man ikke tar inn over seg den betydelige usikkerheten som ligger knyttet til det teknologiske skiftet, men nøyer seg med å være passiv med hensyn til å avvente den teknologiske og markedsmessige utviklingen.

Vi har høyere ambisjoner for intercity enn denne regjeringen har. Grunnen til at vi har havnet i dette uføret, er at man har mistet kontrollen over kostnadene i prosjektene. Vi har bedt om at det legges fram en helhetlig plan, der man gjennomgår prosjektene for å se hvordan det er mulig å gjennomføre dette fram til 2030, og ikke kaste kortene sånn som regjeringen gjør.

Nikolai Astrup (H) [11:47:57]: Den helhetlige planen representanten etterlyste, heter Nasjonal transportplan og er til behandling her i dag.

Vi har lagt frem et opplegg som er finansiert. Arbeiderpartiet har lagt frem et opplegg som ikke er finansiert. Jeg registrerer at jeg ikke får noe svar på hvilke prosjekter Arbeiderpartiet skal kutte for å innfri den ambisjonen og det løftet de gir velgerne om å bygge intercity innen 2030.

Vi er ærlige på at noen av prosjektene som vi starter opp, ikke blir ferdige i denne perioden. Men vi legger da heller ikke opp til finansiering som om de skulle bli ferdi-

ge. Vi legger opp til finansiering i henhold til den fremdriftsplanen vi har. Arbeiderpartiet, derimot, legger opp til en fremdriftsplan som er helt urealistisk, helt uten finansiering, og som gjør at man ikke kan stole på et eneste av løftene Arbeiderpartiet gir, fordi de ikke har penger til å innfri dem. Spørsmålet mitt er igjen: Hvilke prosjekter skal representanten Sivertsen kutte for å innfri løftet om å bygge intercity innen 2030?

Eirik Sivertsen (A) [11:48:52]: Denne regjeringen har kastet kortene. Man gir opp ideen om en ferjefri E39. Man skyver intercity ut i tid uten å forsøke å opprettholde ambisjonene. Man skyver en lang rekke riksveiprosjekter ut i tid fordi man har mistet kontroll over kostnadene. Man nedprioriterer kyst- og farleiltak i denne perioden og leverer ikke de rammene som Stortinget forutsatte i 2013. Man velger å sette store deler av kysten på vent i kommende tolvårsperiode.

Vi har høyere ambisjoner. Vi har på ingen måte sagt at vi fullfinansierer intercity, men vi kritiserer regjeringen og det partiet representanten Astrup representerer, for at man ikke har kontroll med kostnadene, for at man ikke klarer å oppfylle de ambisjonene som Stortinget la til grunn, og så kaster man kortene. Vi har ikke sagt at vi fullfinansierer; vi har bedt om at man får en ny gjennomgang fordi dette ikke er godt nok. Vi vil ha en helhetlig plan som gjennomgår dette og viser hvordan vi kan nå ambisjonen om å ferdigstille intercity i 2030.

Morten Stordalen (FrP) [11:50:04]: Representanten Sivertsen var, på innpust og utpust, i nyhetsbildet etter at regjeringspartiene og samarbeidspartiene la fram sin NTP. Da var det – og også i dette innlegget, kunne vi høre – slik at man var bekymret for pengebruken, og det var en voldsom ambisjon. Det ble også uttalt i mediene av representanten Sivertsen at det ikke måtte bli en lang ønskeliste, det måtte være en plan man kunne gjennomføre. Videre sa han i mediene, på innpust og utpust, at det ikke var sikkert vi trengte å bygge så mye vei i framtiden, på grunn av ny teknologi. Men da lurte jeg på én ting: Hvorfor i all verden ha det så travelt med å fremskynde 27 veiprosjekter hvis man ikke trenger å bygge så mye vei i framtiden? Det er litt interessant å få svar på. Så kan man selvfølgelig dvele litt lenger, ved å putte kun 10 pst. av pengene inn, og det blir en lang ønskeliste. Men hvorfor så travelt, det kunne jeg tenke meg å vite, med 27 veiprosjekter, hvis man samtidig mener at man ikke trenger å bygge så mye vei?

Eirik Sivertsen (A) [11:51:04]: Representanten Stordalen kommer fra et parti som har gjort seg noen erfaringer om at de planer man legger fram, ikke er gjennomførbare. For fire år siden la partiet hans fram en plan hvor de lovt 454 mrd. kr mer til samferdsel. Det utgjør ca. 180 mrd. kr for fireårsperioden. Det er man ikke i nærheten av å oppnå. Dette partiet har en tradisjon for å legge fram planer som det ikke er mulig å gjennomføre. Man lykkes ikke med det. Man har bløffet velgerne for ca. 170 mrd. kr som man ikke har levert for.

For Arbeiderpartiet har det vært viktig å ivareta de ambisjonene som har ligget i gjeldende transportplan. De prosjektene vi løfter inn, er prosjekter som regjeringen har valgt å ta ut, som de ikke prioriterer i forhold til gjeldende

transportplan. Vi mener det er gode grunner for å løfte inn de prosjektene. De prosjektene vi ønsker å framskynde, er prosjekter som ligger i gjeldende transportplan, som regjeringen har skjøvet ut i tid fordi regjeringen har mistet kontrollen med kostnadene i sektoren, og ikke har noen grep for eller noe svar på hvordan man skal møte.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:52:14]: I merkna-dene til Nasjonal transportplan skriver Arbeiderpartiet at «privat lånefinansiering av veg er dårlig forvaltning av fellesskapets penger». Det blir hevdet at det gir mindre vei for pengene når eierskapet overlates til private. Den typen kontraktsform man her henviser til, er OPS. Men gjennom den delfinansieringsordningen av de fleste større veiprosjekter i dette landet som vel de fleste partiene på Stortinget, også Arbeiderpartiet, fullt ut har akseptert, nemlig bompengoordningen, er det sånn at bompengeselskapene tar opp lån som bilistene må betale for. Hva er årsaken til at en aksepterer privat lånefinansiering gjennom bompengoordningen, men ikke aksepterer samme type finansiering gjennom OPS-prosjektene?

Eirik Sivertsen (A) [11:53:09]: Det er vel ingen i denne salen som er sterke tilhengere og mener at bompenger er et gode som kommer befolkningen til gunst. Jeg tror representanten Grøvan er enig med meg i at bompenger er et nødvendig onde, fordi vi har store behov for å investere innenfor samferdsel, og det vil være umulig å innfri alle de ønskene uten å kunne bruke bompenger. Det viser også regjeringens plan, hvor en samferdselsstatsråd fra Fremskrittspartiet erkjenner at det er behov for bompenger, og legger fram et historisk høyt krav om bompenger på 130 mrd. kr for å finansiere den planen han har lagt fram.

Jeg er ikke enig i premisset om at bompengeselskapene er private. Jeg mener det er en offentlig konstruksjon, hvor lånene blir garantert av kommuner og fylkeskommuner, lokale og regionale myndigheter, og at det er en annen konstruksjon som er bidrag for å få finansiert viktige lokale og regionale veiprosjekter.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:54:18]: Representanten Sivertsen var inne på kostnadsveksten. Kostnadsveksten har vært formidabel, både for veiprosjekter og for jernbaneprosjekter. Hvordan ser Arbeiderpartiet for seg at vi skal klare å redusere denne kostnadsveksten, slik at man får mest mulig vei og bane når vi setter i gang med investeringer?

Eirik Sivertsen (A) [11:54:40]: La meg få starte med å påpeke noe som representanten Astrup var inne på i sitt innlegg – han hevdet at det ikke finnes noen likhetspunkter mellom Senterpartiet og Arbeiderpartiet. La meg da få takke representanten Sjelmo Nordås for det gode samarbeidet i arbeidet med NTP, hvor vi bl.a. har relativt omfattende generelle merknader som peker i nøyaktig samme retning, og som gir et alternativ til regjeringen.

Et av de områdene som Arbeiderpartiet sammen med Senterpartiet er opptatt av, er nettopp å få kontroll med kostnadene. I mitt innlegg refererte jeg til en lang rekke tiltak. Det handler om alt fra å få ned planleggingstiden til å ta i bruk mulighetene for ny teknologi, der man ifølge næringen selv kan spare inntil 20 pst. Det høres veldig ambi-

siøst ut, synes jeg. Det handler videre om å ta i bruk særskilt prioriterte prosjekter, som vår tidligere regjering foreslo, som også er grunnlaget for mye av det som skjer i Nye Veier, og det handler om å velge industrialisering og finansiering av bygging, som potensielt vil kunne gi store innsparinger.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Morten Stordalen (FrP) [11:56:04] (ordfører for sak nr. 4): I dag behandler Stortinget en nasjonal transportplan som er den mest ambisiøse planen noen gang. La meg først takke representantene Astrup, Raja og Grøvan for et godt samarbeid.

Denne planen er ikke bare ambisiøs; den er finansiert ut fra strenge prioriteringer. Det er viktig for landet at en slik plan ikke bare blir en lang ønskeliste, men en plan som kan og skal følges opp i de kommende års budsjettbevilgninger.

Fremskrittspartiet gikk inn i regjering for å endre norsk transportsektor til det bedre. Vi ville ha raskere og mer sammenhengende utbygging av vei, med mindre bompenger, og vi ville sørge for å vedlikeholde veiene vi allerede har. Vi bygger nå ned vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveier. Det plikter vi å gjøre av hensyn til skattebetalerne og, ikke minst, våre kommende generasjoner. Vedlikehold var, som kjent, nær sagt fraværende under tidligere regjering, med Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV. Der i gården var det mest fokusering på snorklipping, samtidig som man kunne lese i landets medier at forfallet økte hvert eneste år på både bane og vei. Godt vedlikehold er ikke bare god økonomi i seg selv, men øker tryggheten og sikkerheten for alle som benytter veinettet i vårt langstrakte land.

Vi har i denne regjeringsperioden etablert veiselskapet Nye Veier AS etter mange års kamp, der Fremskrittspartiet nærmest sto alene i å tenke alternativt til den tradisjonelle måten å bygge vei på. Resultatene så langt viser at det er mulig å bygge ny, sammenhengende høyhastighetsvei raskere og billigere enn Statens vegvesen.

Porteføljen til Nye Veier AS, som er 530 kilometer motorvei, vil bli bygget på imponerende tolv år – og ikke 20 år, som først var forutsatt. I tillegg til dette vil det spare skattebetalerne for hele 30 mrd. kr. Dette vil noen reverse-re. Forstå det, den som kan!

Vi har etablert Infrastrukturfondet, på 100 mrd. kr, som vil sikre mer finansiering av infrastruktur. Vi bygger mer ny vei enn noen gang, samtidig som bompengebrauken reduseres. All økning i veibevilgninger i Nasjonal transportplan kommer nå via økte statlige midler, som beviser at bompengandelen går ned, som følge av at Fremskrittspartiet nå er med og styrer samferdselspolitikken. Vi sørger for lavere bompengetakster for bilistene gjennom bompengereformen og tilskuddsordningen, som alene utgjør hele 6 mrd. kr ytterligere i lettelser for bilistene.

Jernbanereformen sørger for at alle gode krefter i både privat og offentlig sektor får være med på å utvikle framtidens togtilbud, der kundenes ønsker og behov skal få enda større plass. Det blir storsatsing på å bygge ut persontogkapasitet, med intercitystrekninger til Skien, Halden og Lillehammer – i tillegg til Ringeriksbanen. Med regjeringspartiene, Høyre og Fremskrittspartiet – og Kristelig Folkeparti og Venstre – er det i tillegg finansiering av dis-

se strekningene, hvor det også er en forutsetning at en tog tunnel i Oslo blir bygget for å få effekten ut av det som skal være intercity.

Stor satsing på godspakken gjør toget mer konkurranse-dyktig for transportørene. Vi skal i planen avvikle vedlikeholdsetterslepet på kystinfrastruktur. I tillegg legges det nå inn i planen at det blir ny flyplass i Mo i Rana på Helgeland. Her legges det opp til at man allerede snart kan inn-gå en avtale, for å kunne starte opp raskest mulig med de private midlene som er bevilget. Det vil kunne bety mye for denne regionen med hensyn til få ned prisene på reiser, når det tilrettelegges for konkurranse på flyvningene.

Det er for øvrig mildt sagt oppsiktsvekkende når vi i dag debatterer en så stor og viktig plan, at landets største parti – det selverklærte styringspartiet, Arbeiderpartiet, med Jonas Gahr Støre i spissen – ikke evner eller priorite-rer å lage en helhetlig, alternativ plan. Tidligere i år uttalte den samme partilederen at samarbeidspartiene i forkant av NTP minnet om «et vandrende sirkus». Det er mulig Ar-beiderpartiet må bite i seg det selv. Ikke en eneste tabell engang er lagt fram for Stortinget av Arbeiderpartiet, kun noen notater i merknads form.

I det ene øyeblikket sier Arbeiderpartiets talsperson Si-vertsen at man i framtiden ikke nødvendigvis vil trenge å bygge så mye vei fordi vi får ny teknologi. I det neste tar Arbeiderpartiets samme talsperson – i dag – til orde for å framskynde 27 veiprosjekter, som vi trodde det var satt av 5,1 mrd. kr til, men hvor det nå kanskje er 4,4 mrd. kr i inndekning. Da kan man lure på om det er en ønskeliste, og om det holder i det hele tatt. Deretter går partileder Jo-nas Gahr Støre ut og innrømmer at det samme Arbeider-partiet kunne ha lagt 10 pst. av kostnadene inn i planen.

Med dette framstår transportpolitikken til dette partiet som et stort, vandrende seminar, som ikke har konkludert ennå – mens de venter på hva deres potensielle samar-beidspartnere, SV og MDG, vil. Som kjent vil verken SV eller MDG bygge noe særlig vei. Senterpartiet vil bygge mindre på Østlandet, Arbeiderpartiet mer. Forstå det, den som kan!

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Karianne O. Tung (A) [12:01:07]: Før stortingsval-get i 2013 lovt Høyre og Fremskrittspartiet velgerne å gå til krig mot byråkratieksten. Resultatet er at det nå beta-les lønn til nesten 8 000 flere statsansatte enn det regjerin-gen Stoltenberg II gjorde. Det er om lag 1 500 nye byrå-kратиsverk i departement og direktorat. I Høyre-Frem-skrittsparti-regjeringens forslag til NTP står det at de vil videreføre avbyråkratiserings- og effektiviseringsrefor-men. Det er ikke særlig ambisiøst når vi nå ser at regjerin-gens egne reformer tvert om har gitt gigantvekst i byrå-kratiet. Heller ikke Fremskrittspartiets og Høyres egne medlemmer i komiteen synes å være veldig opptatt av å få satt en stopper for byråkratieksten. De eneste merknade-ne i innstillingen til NTP om bekymring for at penger for-svinner til byråkrati og ikke til transportformål, kommer faktisk fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Så krig mot byråkrati synes nå å ha blitt omgjort til en varm omfav-nelse fra Fremskrittspartiets side. Hvorfor er ambisjonene så lave?

Morten Stordalen (FrP) [12:02:12]: Jeg synes heller Arbeiderpartiet bør spørre seg selv hva de skal gjøre. Fremskrittspartiet har vært med i en regjering som har re-formert både veisektoren og banesektoren m.m., og har tatt grep som gjør at man bygger billigere, rimeligere og raskere, nettopp fordi vi har respekt for skattebetalernes penger. Vi har respekt for det norske folk, som skal ferdes på det norske veinettet.

Jeg synes at Arbeiderpartiet heller burde gå i seg selv. Hva har de gjort for å reformere? De har stemt imot ethvert forsøk på å reformere for å gjøre det enklere, rimeligere og billigere.

Karianne O. Tung (A) [12:02:42]: Arbeiderpartiet har store ambisjoner og mye vi skal gjøre. Alle de konkre-te forslagene vi kommer med, blir akkurat nå kritisert i denne sal av Høyre og Fremskrittspartiet for å være for ambisiøse. Det er merkelig.

Representanten skryter av alle reformene – nye veier, rentekompensasjonsordninger for fylkesveier, bompenge-tilskudd og jernbanereform. Er det én ting vi vet, er det at alle disse reformene også fører til vekst i byråkratiet, og at de byråkratiserer prosesser. Fremskrittspartiet pleide altså å være den største forkjemperen for å gjøre noe med dette. Nå har man spilt fallitt.

I partiprogrammet til Fremskrittspartiet for 2017–2021 står det:

«Det stadig voksende, offentlige byråkratiet er en trussel mot enkeltmenneskets mulighet for utfoldelse.»

For meg virker det ikke nå som om Fremskrittspartiet synes dette er en trussel, men snarere en nødvendighet. Ikke ett ord har Stordalen og hans parti skrevet om dette i innstillingen til NTP. Er det sann at Fremskrittspartiet holder velgerne sine for narr?

Morten Stordalen (FrP) [12:03:44]: Fremskrittspar-tiet er veldig opptatt av å minske byråkratiet, og det gjør vi hver eneste dag. En del av det byråkratiet represen-tanten Tung henviser til, er der fordi vi faktisk bygger mer enn noen gang. Det helt riktig at vi i startfasen bruker litt mer på noen reformer som kan spare det norske folk for mye penger i framtiden. Det burde også Arbeiderpartiet være opptatt av. Jeg registrerer at Arbeiderpartiet i sin NTP er mer opptatt av å bruke monopolver og fortelle eventyr til det norske folk enn å gjøre noe konkret for det norske folk.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:04:24]: Frem-skrittspartiet er ofte blitt oppfattet som «veipartiet». I for-slaget til NTP som i dag er til behandling, ligger det en historisk satsing på vei, men også på jernbane. Mer enn 330 mrd. kr er satt av til bl.a. intercitysatsingen samt flere andre større jernbaneprosjekter. I hvilken grad er repre-sentanten Stordalen tilfreds med at så mye midler skal gå til jernbanesatsingen de neste tolv årene?

Morten Stordalen (FrP) [12:04:58]: Jeg kan forsikre representanten Grøvan og Kristelig Folkeparti om at jeg er særdeles fornøyd med at det brukes så mye på infra-struktur, både på vei og på bane, der det bor flest mennes-ker i dette landet – i østlandsområdet. Det er særdeles vik-tig å gi folk alternativer til kommunikasjon med transport-midler, så det er jeg veldig godt fornøyd med. Det handler

ikke om vei eller bane på hele Østlandet, det handler om begge deler.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:05:33]: I valgkampen for fire år siden hørte vi veldig mye om at de rød-grønne bygde stykkevis og delt. Nå skulle det bli helhetlige og sammenhengende utbygginger. Men når vi ser i NTP nå, ser vi at det er ganske mange steder det mangler sammenhengende utbygging. Jeg kan nevne E6 gjennom Gudbrandsdalen, E6 i Nordland og E16 i Oppland og Hordaland. Hvorfor står ikke Fremskrittspartiet lenger ved sine krav om sammenhengende utbygginger?

Morten Stordalen (FrP) [12:06:04]: Fremskrittspartiet står absolutt ved sitt løfte om å bygge sammenhengende og helt. Jeg synes Nye Veier er et meget godt eksempel på det – 530 km møtefri motorvei bygges sammenhengende og helt, og vi har mange prosjekter som bygges enda mer sammenhengende enn det er gjort før. Denne planen viser også det. Noen prosjekter blir forsinket som følge av at de er blitt langt dyrere. Jeg synes det er helt greit å ta en liten time-out for å se om man kan gjøre prosjektet rimeligere og enklere, og se på det med nye øyne, nettopp fordi det, sånn som det var lagt opp, og sånn som grunnlaget var, ikke holdt til slutt. Så vi bestreber oss hver dag på å fortsette den kampen.

Abid Q. Raja (V) [12:06:45]: Det er positivt at vi har en statsråd som er opptatt av sykkel. Det er en veldig fin satsing vi har sammen på sykkelspressveier. Jeg har notert meg at Arbeiderpartiet kutter hele 4 000 mill. kr til sykkelspressveiene, og dermed fratar Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Kristiansand og Grenland muligheten til å søke om disse midlene. Det er litt vanskelig å skjønne hvorfor Arbeiderpartiet ikke ønsker å være på lag med disse mindre byområdene, men de forsvarer disse kuttene likevel. Synes Fremskrittspartiets representant at den sykkel-satsingen som vi er sammen om, er en forsvarlig og god satsing for å få opp andelen sykkelveier, eller synes man at det hadde vært bedre å gjøre slik som Arbeiderpartiet foreslår – å kutte satsingen til Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Kristiansand og Grenland?

Morten Stordalen (FrP) [12:07:35]: Jeg kan forsikre representanten Raja og Venstre om at jeg er veldig fornøyd med det forliket vi har i planen. Jeg synes sykkel er viktig å legge til rette for. Vi vet jo at i de store byene er potensialet stort for det, men jeg er også fornøyd med at vi har et samarbeid som gjør at det nå er enklere, rimeligere og greiere å bygge sykkelstier også utenfor de byområdene som ikke nødvendigvis har noe alternativ i dag, og der man må sykle på stripa. Da synes jeg det er greit, og veldig bra og gledelig, at man legger til rette for å bygge enklere og rimeligere, slik at man får et alternativ. Jeg stiller meg også bak at man i de store byene får lov til å bygge litt bredere og større gang- og sykkelstier.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:08:30] (ordfører for sak nr. 7): Kristelig Folkeparti er enig med Venstre, Høyre og Fremskrittspartiet og er svært fornøyd med denne NTP-en, som innebærer et stort, viktig og helt nødvendig

samferdselsløft over hele landet. Tiltakene i denne planen vil gi økt trafiksikkerhet, mindre klimautslipp og bedre framkommelighet i både byene og distriktene. Dette er en plan som fortsetter den offensive satsingen disse partiene har hatt sammen gjennom denne fireårsperioden, for vi tror at en krone til samferdsel ikke er en brukt krone, men en investert krone. Satsing på vei, tog, kollektivtransport, sjøtransport og luftfart er ikke forbruk, det er investering, og det handler om at vi skal ta vare på og ruste opp infrastruktur som gis videre til neste generasjon.

For første gang er det i NTP et eget kapittel viet kunnskap om og tilrettelegging for barn og unges transportbehov, Barnas transportplan. Barna er dagens og framtidens trafikanter. Deres behov skal veie tungt når framtidens transportløsninger utformes. Med denne planen prioriterer vi trygg ferdsel for barn og unge, en god opplæring og holdningsskapende arbeid på en måte som vi aldri før har vært i nærheten av. Transportetatene får nå i oppdrag å involvere og ta hensyn til barn og unge når transport-systemer skal planlegges og bygges. Kunnskap om trafiksikkerhet skal sterkere inn i skole og barnehage. Trafikantrettet holdningsskapende arbeid styrkes, og Barnas transportplan skal legge til rette for at åtte av ti barn skal velge å gå eller sykle til skolen, sørge for en massiv utbygging av trygge skoleveier og gang- og sykkelveier, styrke trafiksikkerheten for barn og unge både med fysiske tiltak og gjennom holdningsskapende arbeid og ikke minst styrke kompetansen om trafiksikkerhet i barnehage og skole.

Vi i Kristelig Folkeparti er tilfreds med den sterke satsingen på gang- og sykkelvei som vi nå får. Vi setter av hele 2,7 mrd. kr i Nasjonal transportplan til tilskuddsordning for gang- og sykkelvei, belønningsordningen. Midlene skal benyttes til kommunale og fylkeskommunale veier for å stimulere til helhetlige sykkelpakker i kommuner og fylker som ønsker å satse.

135 personer omkom på veiene våre i 2016. Det er 135 for mange. Trafiksikkerhet handler om å fokusere på hele trafikksystemet: trafikanten, kjøretøyet og veien. Gjennom skolen, i media og i trafikkopplæringen må det arbeides med å skape holdninger og god adferd i trafikken. Visjonen skal stå klart for oss: Ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken, for vi har ingen liv å miste.

Det statlige selskapet Nye Veier ble opprettet av samarbeidspartiene for å kunne gjennomføre helhetlig planlegging og utbygging raskere og mer kostnadseffektivt enn det som tidligere har vært tilfellet. Nye Veier har et avgrenset mandat knyttet til å gjennomføre utbygging av nye stamveistrekninger. Vi oppnår en mer helhetlig og sammenhengende utbygging av hovedveinettet i Norge, vi reduserer planleggingstid, legger til grunn en forutsigbar finansiering og har etablert et veiselskap med en spisset profil for å rigge en mer effektiv europaveiutbygging i landet. De nye strategiske grepene bidrar til å styrke verdiskaping i vårt land og gir innbyggerne bedre framkommelighet og tryggere veier. De prosjektene som til nå har passert Stortinget, viser at en klarer å redusere kostnadene for store veiprosjekt med i snitt ca. 20 pst. Summert gir dette store besparelser, gjennom større grad av kostnadsbevissthet, trekke inn entreprenørene tidligere i prosessen og standardisere byggeprosessen. Vi konstaterer så langt at Nye Veier har innfridd – og faktisk vel så det. Nye Veier gir flere veier raskere og rimeligere.

Arbeiderpartiets motstand her er helt uforståelig, men kanskje ikke overraskende hvis en ser litt på historien. Arbeiderpartiet snakker mye om effektivisering, men i praksis gjør de det motsatte. Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, derimot, gjør det vi sier. Vi gjennomfører, og vi sørger for mer vei for pengene raskere. La det være helt klart: For Kristelig Folkeparti er det uaktuelt å akseptere noe som helst annet enn at Nye Veier også i årene framover skal være et viktig verktøy for å bygge vei mer rasjonelt, mer sammenhengende og raskere.

Det er fra samarbeidspartienes side lagt opp til en historisk satsing på kysttiltak og sjøtransport, og et av de skjellsettende tiltakene Kristelig Folkeparti er spesielt glad for, er at vi nå endelig kan fullføre Stad skipstunnel, et tiltak som vil trygge sjøveien langs kysten, og ganske sikkert også bli en spektakulær attraksjon, som ytterligere vil skape verdier i form av økt turisme til området. For å åpne for at flere kystprosjekter kan gjennomføres på et tidligere tidspunkt, har flere vertskommuner, fylkeskommuner og næringsaktører ytret et ønske om å forskottere investeringer i havner, farledstiltak, som er prioritert i planen. Derfor går vi nå inn for å åpne for forskottering. Tidligere realisering av denne typen tiltak vil innebære at man raskere får utløst nytteeffektene av tiltaket.

Det har vært en stor kostnadsvekst i fergesektoren, med tilhørende økt offentlig finansieringsbehov de senere årene. Statens utgifter til kjøp av riksveifergetjenester har faktisk økt med 60 pst. fra 2010 til 2015. Etatene legger til grunn at utgiftene vil øke med ytterligere 50 pst. i løpet av dette året. Kristelig Folkeparti er opptatt av at fornyelse av fergeanbudene blir benyttet til også å fornye fergeflåten og sikre nye og miljøvennlige ferger, samtidig som vi ønsker at vi skal få bedre kontroll på kostnadsveksten som har skjedd på dette området. I Innst. 307 S for 2015–2016, som det henvises til i en felles komitémerknad, pekes det bl.a. på et forslag Kristelig Folkeparti har fremmet, hvor vi foreslår å organisere eierskap og drift ved at staten må ta et større ansvar for materiellsituasjonen på riksveifergene. Vi tror at gjennom en ny modell kan staten stimulere til innovasjon og utvikling mer effektivt og langsiktig.

Den utvidede TT-ordningen for synshemmede og rullestolbrukere er avgjørende for at mange blinde og rullestolbrukere skal kunne leve et normalt hverdagsliv. Vi konstaterer at under de rød-grønne ble det startet opp forsøk, men aldri innført en nasjonal ordning. Kristelig Folkeparti og samarbeidspartiene er glad for at en nasjonal ordning nå er under etablering. I budsjettene for 2016 og 2017 er ordningen utvidet til nye fylker, og det er en klar forutsetning at den skal dekke hele landet, noe som vil bety mye for dem dette berører. Dette handler om menneskeverd og opplevelsen av å være inkludert.

Som representant for Sørlandet må jeg også få lov til å uttrykke stor glede over at store veiprosjekter i landsdelen nå vedtas gjennomført. I dag gjelder det strekningen E39 Kristiansand–Lyngdal vest, som er en del av porteføljen til Nye Veier, et prosjekt på over 20 mrd. kr, som vil bety en revolusjon med hensyn til reisetid og reduksjon av antall trafikkulykker på en av de verste dødsveiene i vårt land. Samfunnsregnestykket, med redusert reisetid, kraftig nedgang i antall trafikkulykker og økt verdiskaping, gjør dette til et svært lønnsomt prosjekt. Alle vi som har kjempet for denne strekningen, feirer en milepæl i dag, og jeg vil benytte anledningen til å takke landsdelen for at man over tid

har stått samlet om denne prioriteringen, i tillegg til E18 og rv. 9.

Vi ser fram til oppstart og videre planlegging og bygging av E39 fram til Ålgård. Mens vi har registrert at ingenting skjedde med denne, en av de mest trafikkfarlige stamveiene i landet, under de rød-grønnes åtte år i regjering, har samarbeidspartiene tatt tak og sørget for å få planlagt og igangsatt dette prosjektet av enorm betydning for landsdelen. Dette bør velgerne ved høstens valg ikke glemme. Det er også svært gledelig at vi endelig har fått sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, den såkalte genistreken, inn i NTP. Den regionforstørring som dette prosjektet skaper, med muligheter for redusert reisetid med tog mellom Sørlandet og Østlandet, vil bety svært mye for økningen av antall kollektivreiser og også for økt verdiskaping i de berørte regioner.

Samarbeidspartiene har lagt fram en plan for mer vei og bane, kystanlegg og flyplasser innenfor en ramme på vel 1 000 mrd. kr. Det er historisk mye og gir et tiltrengt samferdselsløft for hele nasjonen. I stortingsperioden har regjeringen og samarbeidspartiene overoppfylt Nasjonal transportplan med god margin. Forfall er snudd til fornyelse, satsing på kollektivtransport er mangedoblet. Vi har lagt fram et opplegg som er finansiert, troverdig og henger i hop. Da er det oppsiktsvekkende at Arbeiderpartiet legger fram et opplegg som lover flere prosjekter enn de legger inn penger til å finansiere. Det gjør at Arbeiderpartiets veiløfter ikke blir troverdige. Et eksempel er at Arbeiderpartiet vil ferdigstille fergefri E39 i 2033. Dette koster flere titalls milliarder kroner, men Arbeiderpartiet, så langt jeg kan lese, legger ikke ekstra kroner på bordet, iallfall ikke tilstrekkelig til å finansiere dette løftet. Hvordan skal velgerne kunne tro på et opplegg som i så liten grad baserer seg på et regnestykke hvor to pluss to ikke lenger er fire, men fem eller seks? At man skal effektivisere eller utvikle ny teknologi, er vel og bra i seg selv, men å tro på at man skal gjøre det i en størrelsesorden som gjør at man i løpet av tolvårsperioden skal klare å gjennomføre ønskelisten, skaper ikke troverdighet. Og når Arbeiderpartiet i perioden vi har vært igjennom, stort sett har sagt nei til nye tiltak som kan bidra til mer effektiv utbygging og sparte kostnader, som f.eks. etablering av Nye Veier, blir det tilsvarende vanskelig å tro på at man over sommeren skal snu fokus ved å gå inn på effektiviserende tiltak som man til nå har stemt nei til.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjell-Idar Juvik (A) [12:18:47]: Som vi hører, er Kristelig Folkeparti stort sett fornøyd med den transportplanen som er lagt fram her, og den politikken som føres. Men når det gjelder ett område, som representanten Grøvan også var inne på i innlegget sitt, er jeg veldig spent på om representanten Grøvan er fornøyd, og det er kystsatsingen. Som vi ser, er den nedprioritert og forskjøvet til siste periode. Det betyr bl.a. at mange viktige farledsprosjekter og fiskerihavner ikke får sin oppstart før om kanskje seks–tolv år. Et av prosjektene er i representanten Grøvans egne hjemtrakter, som må vente til langt ut i perioden.

Jeg hører at dette skal løses med en forskuttering, men det går vel ikke an å forskuttede seg bort fra alle satsingene.

I tillegg vet man også at man skal legge dette ansvaret til regionene etter 2020.

Spørsmålet mitt til Kristelig Folkeparti er: Er man fornøyd med den kystsatsingen som vi ser i denne NTP-en? Et oppfølgingsspørsmål knyttet til forskutteringen som de snakker om, kan være: Skal staten ta regningen for merkostnaden knyttet til denne forskutteringen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:19:52]: Vi har lagt fram en NTP som tar hensyn til hele landet, hvor også kysten er en del av vår prioritering. Men i en helhetlig plan er det ikke mulig å få inn alle våre ønsker og alt vi kunne hatt lyst til å gjøre. Det regner jeg med er en erfaring som også Arbeiderpartiet har gjort seg.

Det blir mer penger de siste seks årene, og derfor har vi også mulighet til å legge inn flere prosjekter der. Vi ser også at der det er mulig å få til en tidligere oppstart, er det et klart prioritert behov, som en ikke minst ut ifra næringsinteresser ser nytten og verdien av. Derfor har vi lagt inn en mulighet for forskottering. Vi tror at det, med tanke på den interessen som er blitt vist fra kommuner, fylkeskommuner og næringsaktører, kan være en måte å framskynde enkeltprosjekter på som vi tror flere vil benytte seg av.

Kjell-Idar Juvik (A) [12:20:56]: Representanten Grøvan snakket i sitt innlegg også mye om usikkerhet. Det vil det jo nettopp være med en slik ordning, hvor man faktisk ikke vet hvem som skal betale, og om man skal flytte ansvaret til noen andre når dette skal tre i kraft.

Representanten Grøvan var inne på Nye Veier. Jeg vet ikke hva han har lest i vårt opplegg som har skapt usikkerhet rundt Nye Veier og Arbeiderpartiet. Det vi har sagt noe om, er organiseringen, ikke prosjektene.

Det er en annen ting jeg også vil utfordre Kristelig Folkeparti på: Statsråd Solvik-Olsen stoppet bruken av streknings-ATK tidlig i denne perioden og ble instruert av Stortinget til å ta det i bruk igjen. Etter mye om og men har man begynt å ta det i bruk igjen, men jeg registrerer at det samme partiet fortsatt ikke vil ha streknings-ATK, og heller ikke er med på den merknaden som står i innstillingen til NTP-en. Jeg ser sågar at de er ute i media og forsøker å stoppe nye prosjekter.

Er Kristelig Folkeparti fornøyd med måten man håndterer dette med streknings-ATK på i regjeringen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:21:58]: Streknings-ATK er et viktig tiltak på enkelte, spesielt ulykkesbelastede strekninger. Kristelig Folkeparti er krystallklare på det. Vi ser det spesielt når det gjelder tunneler. Vi ser det på andre strekninger hvor det har vært stygge forbikjøringer, og hvor streknings-ATK vil ha en godt dokumentert effekt, som også er konstatert av bl.a. Transportøkonomisk institutt. Så bruk av streknings-ATK vil etter vår mening være et viktig virkemiddel på enkelte strekninger, selvfølgelig ikke på alle, og vi tror det vil være med på å redusere antallet ulykker på en god måte. Dette er et tiltak som vi fortsatt vil støtte og bidra til å sikre blir etablert på de strekningene som ligger spesielt til rette for dette, og hvor det kan gi en dokumentert god effekt.

Torill Eidsheim (H) [12:23:07]: Regjeringa har med denne NTP-en lagt fram den mest ambisiøse planen no-

kon gong. I tillegg er inneverande NTP overopppfylt etter fire år ved roret. Dette er viktig for utvikling i alle delar av landet, og vi må leggje forholde til rette for god og effektiv transport. Korleis ser representanten Grøvan på satsinga i hans eigen landsdel, Sørlandet?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:23:35]: Sørlandet har faktisk hatt noen av de sterkeste belastede stamveiene i landet når det gjelder antallet drepte og hardt skadde. Vi har en betydelig andel tungtrafikk, som i seg selv utgjør en kraftig økt fare for ulykker. Derfor har vi lenge bedt om å bli prioritert, rett og slett fordi det gir god samfunnsøkonomisk nytte. Det som har skjedd i forbindelse med Nye Veier og porteføljen som Nye Veier har fått, og den raske utbyggingen som nå skjer til redusert kostnad i forhold til det som var opprinnelig tenkt, gir et løft i landsdelen som alle applauderer – ikke minst gir det økt trafikk-sikkerhet, men også økt framkommelighet og økt verdiskaping.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:24:45]: I slutten av februar sto Kristelig Folkepartis partileder på perrongen i Arna sammen med Erna Solberg og utsatte ny bane og vei mellom Voss og Bergen. Det var en beslutning som ble møtt med vantro fra Kristelig Folkepartis fylkesparti i Hordaland.

Hvorfor i all verden har Kristelig Folkeparti vært med på å utsette bygging av trygg vei på Vestlandet og jernbane på en av de strekningene der fagetatene tydelig har prioritert dette? Hvorfor har Kristelig Folkeparti heller valgt å prioritere motorveier, som er uønsket i østlandsområdet, framfor jernbane, som er ønsket på Vestlandet, og som er prioritert som nr. 1 av Kristelig Folkepartis eget fylkesparti?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:25:36]: E16, når det gjelder vei, og bane på den samme strekningen, er et prioritert prosjekt i den NTP-en som vi nå har lagt fram. Vi har en klar intensjon om og en målsetting om at dette skal starte opp allerede i 2021, senest i 2022. Det er nettopp fordi vi nå ønsker å få til en satsing på et sterkt rasutsatt område, som lenge har ventet på en bedre løsning. Vi legger inn 14 mrd. kr der, og vi tror at vi ved å bruke lite grann mer tid på den siste planleggingen vil få et bedre prosjekt. Når vi da får en oppstart, forhåpentligvis i 2021, som vi har som ambisjon og målsetting, får vi til en sammenhengende utbygging som gir nettopp den løsningen for beboerne og brukerne av denne strekningen – når det gjelder både vei og bane – som er etterspurt og sårt tiltrengt.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:27:01] (ordfører for sak nr. 6): Saken vi behandler i dag, blir fort veldig teknisk. Det er mye tall, tabeller og tekst, men det handler om hverdagen for oss alle – hvordan og hvor fort vi skal komme oss på jobb, hvor trygt det skal være for barna våre på skoleveien enten til fots eller i buss, og hvordan varene vi trenger hver eneste dag, skal komme fram. Planlegging av disse transportsystemene er krevende i en tid der den teknologiske utviklingen kan endre forutsetningene for hvordan vi reiser om bare få år. Klimautfordringene

ne gjør at transporten også må bli mer miljøvennlig, noe som er utfordrende i en tid der vi blir flere, vi reiser mer og lenger, og flere bor lenger unna der varene våre produseres.

Senterpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raske og tryggere. Det skal være gode kommunikasjoner og transportmuligheter over hele landet. Senterpartiet viser til at veier, jernbane, havner og lufthavner bidrar til å binde landet sammen og er avgjørende for næringsutvikling og for at folk skal kunne bo i hele landet. Både distriktenes og byenes behov må derfor ivaretas.

En robust infrastruktur med god standard vil også bedre trafikkavviklingen og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Økt framkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn må ligge til grunn for samferdselspolitikken. Klimaendringene får konsekvenser for veier og jernbane, og det må sikres mot flere og hyppigere ras. Det er derfor store behov for ras- og tunnelsikring på både fylkes- og riksveinettet. Meldingen legger opp til å fortsette veksten i årlige bevilgninger til NTP-formål som regjeringen Stoltenberg II startet og gjennomførte i perioden 2005–2014, en vekst som regjeringen Solberg har fulgt opp i perioden 2014–2017 ved å legge til grunn den rød-grønne NTP-en. Meldingen viser at det er et stort behov for forbedringer de kommende årene dersom man skal nå målene i transportpolitikken. Den kanskje største hovedutfordringen for å løse disse utfordringene er den sterke kostnadsveksten i sektoren. Bare på de fire årene etter at vi la fram NTP i 2013 har kostnadene for prosjekter og områder som var prioritert i gjeldende transportplan, økt med flere titalls milliarder. I tillegg kommer flere titalls milliarder i kostnadsvekst på øvrige prosjekter. Det er et viktig spørsmål hva som er årsaken til denne veksten.

Resultatet er samlet sett at en plan over tolv år med bruk av over 1 000 mrd. kr, inkludert bompenger, for mange oppleves som lite ambisiøs og en stor skuffelse siden mange prosjekter er skjøvet ut i tid eller ikke lenger er prioritert.

Kostnadsanslagene i meldingen viser at regjeringen ikke har evnet å ta tak i denne kostnadsveksten. Effekten er særlig tydelig de første seks årene av planen. De store bindingene av både økonomisk, juridisk og politisk karakter har vokst betydelig de fire siste årene.

Vi får stadig mindre vei og bane for pengene som bevilges. Vi må i tiden framover organisere utbyggingen av infrastruktur på en måte som gir mer for pengene. Senterpartiet mener at en i større grad må vurdere sammenhengende utbygginger og utviklingskontrakter for å få mer igjen for de statlige investeringene som gjøres, og kontraktene må tilpasses anleggsbransjen. Krav til økt standard og omfang i prosjektene bidrar til økte kostnader. Derfor må styringen med prosjektene fra konseptvalg til ferdigstillelse styrkes.

Til tross for de betydelig økte rammene som meldingen legger opp til, er det ikke midler til å følge opp bindingene i tråd med tidligere NTP eller til å gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som lå inne i den siste NTP-en, som ble vedtatt i 2013, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Senterpartiet viser til at regjeringen nå utsetter tidligere lovte prosjekter, som nå eksempelvis starter først om 10 år, eller kanskje ikke er ferdig for om 15–20 år.

Senterpartiet mener en økning i den totale planrammen for NTP på 7,17 mrd. kr er nødvendig dersom en skal klare å utvikle et transportsystem for hele landet. Senterpartiet foreslår også en forskyvning av pengebruken til første planperiode, noe som er i tråd med en rekke innspill, bl.a. fra Næringslivets Hovedorganisasjon. Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan har en fordeling mellom transportsektorene som skiller seg fra tidligere planer ved at en prioriterer ned veibygging til fordel for jernbane. Senterpartiet mener prioriteringen mellom sektorene ikke er i samsvar med hvor stor del av transportarbeidet som blir utført. Senterpartiet mener likevel det er viktig å få gjennomført et løft innen jernbanesektoren slik den rød-grønne regjeringen la opp til.

Senterpartiet mener bredbånd og tilgang til raskt internett er like vesentlig infrastruktur som vei og bane. Derfor velger vi å prioritere dette i Nasjonal transportplan. Den digitale allemannsretten som vi lanserte på starten av 2000-tallet, handler om at alle i hele Norge skal ha mulighet til å delta i den teknologiske utviklingen og i digitaliseringen av samfunnet. Digitalisering er viktig for næringsliv, privatpersoner og desentralisering av tjenester og arbeidsplasser. I vårt opplegg setter vi av totalt 6 mrd. kr til bredbåndsutbygging. Det tilsvarer 500 mill. kr årlig, som er maksimalt i henhold til avtalen med EU om statsstøtte. I tillegg har vi en målsetting om at innen 2020 skal alle husstander ha tilgang til bredbånd med minst 30 MB/s.

Senterpartiet mener investeringsnivået på kystinfrastruktur er for lavt, og at dette svekker mulighetene for godsoverføring mellom vei og sjø. I tillegg svekkes mulighetene for fiskerier næringen fordi nødvendige investeringer i fiskerihavner kommer så sent i planperioden. Derfor foreslår Senterpartiet en kystpakke som skal forsere utbygging av havner, fiskerihavner, innseilinger og farleier, og vi sikrer et sterkere grep om nødvendig satsing på dette området. Pakken skal finansiere og forsere prosjekter som ligger i Nasjonal transportplan, utover dem vi har særskilt prioritert, og finansiere prosjekter som lå i forrige NTP.

Senterpartiet er særlig bekymret over fylkeskommunenes manglende økonomiske mulighet til å løse utfordringene med vedlikehold og forbedring av fylkesveinettet. Det er et stort vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene, og KS viste i komiteens høring til at det er et årlig behov for 1,5 mrd. kr til 2 mrd. kr for å opprettholde standarden. Dette kan ikke løses innenfor dagens rammer, og KS tok til orde for et tiårig nasjonalt vedlikeholdsprogram på fylkesveiene. Senterpartiet viser til at fylkesveinettet ikke er omfattet av bevilgningene under Nasjonal transportplan og mener at en ambisjon om en styrket samferdselssatsing totalt sett også må innbefatte en egen satsing på fylkesveiene.

Jeg viser til Senterpartiets forslag i innstillingen til kommuneproposisjonen, der vi økte rammene til fylkeskommunene og lanserte et vedlikeholdsprogram for fylkesveiene. Videre vil jeg påpeke at tunnelsikkerhetsforskriften har påført fylkene store kostnader, og at flertallet vil stanse kompensasjonen til fylkene i 2020. Senterpartiet vil videreføre denne kompensasjonen til 2024, slik at fylkene har mulighet til å gjennomføre forskriftens krav.

Senterpartiet er svært overrasket over at jordvernmålene er tatt ut av stortingsmeldingen. Utbygging av transportinfrastruktur er ett av de tiltakene som legger størst press på matjorda. Planlegging av infrastruktur må

ha som mål å redusere omdisponering av matjord til et absolutt minimum, ellers vil vi ikke nå målene i Stortingets jordvernstrategi. Senterpartiet mener målsettingene og tiltakene i jordvernstrategien må inngå i arbeidet med transportinfrastruktur.

Videre mener Senterpartiet at skredsikring er viktig. Det gjenstår mange prosjekter på både riks- og fylkesveinettet. Det vises til at omfanget av skred er ventet å øke som følge av klimaendringer og mer nedbør. Senterpartiet prioriterer å øke rammene for skredsikring og har lagt inn 1 mrd. kr mer i første periode og 1 mrd. kr i andre periode. Dette muliggjør forsering av flere prosjekter. Videre vil Senterpartiet ha en jevn innfasing av midlene gjennom planperioden og en fordeling mellom riks- og fylkesveier på 50 pst. hver. Videre legges til grunn at Statens vegvesens prioriteringsnøkkel for skredsikring blir fulgt.

Senterpartiet viser til at regjeringen innførte EUs tunneldirektiv, den såkalte tunnelsikkerhetsforskriften, uten at fylkeskommunene ble satt i økonomisk stand til å gjennomføre tiltak som sikrer at tunnelene har den standarden som forskriften krever. Regjeringen vil videreføre overføringene til 2019. Senterpartiet mener det ikke er tilstrekkelig da behovet i mange av fylkene er mye større. De siste årene har vi sett mange flere hendelser i tunneler, bl.a. branner som kunne fått et mye verre utfall enn det som har blitt. Senterpartiet mener innsatsen for å sikre tunneler må trappes opp og setter av 2,3 mrd. kr til dette formålet.

Senterpartiet viser til at luftfarten står for en viktig del av transporttilbudet, særlig i distriktene. Luftfarten binder landet sammen og er sammen med økt digitalisering en av de viktigste faktorene for å motvirke sentralisering. De regionale lufthavnene er av stor betydning for lokalt næringsliv for offentlig sektor og for folk flest og trenger forutsigbare rammer for videre drift og utvikling.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at det ved en inkurie har oppstått en feil på side 77 i innstillingen. Der skulle det under omtalen av E18 Lysaker–Strand stått at vi legger til grunn oppstart i første del av andre planperiode, ikke siste. Da er tekst og tabeller i tråd med hverandre.

Til slutt tar jeg opp de forslag som Senterpartiet står bak.

Presidenten: Representanten Janne Sjelmo Nordås har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Karianne O. Tung (A) [12:36:41]: Det må være en målsetting at alle offentlige veier i Norge skal være sikret mot skred. Det handler både om å føle seg trygg når man ferdes langs veiene, og om at framkommeligheten skal være god. Skred forårsaker i dag stor utrygghet og store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet, og klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov i årene som kommer.

Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har ikke i tilstrekkelig grad prioritert skredsikring i de fire årene de har styrt, og de gjør det heller ikke i sitt forslag til Nasjonal transportplan. Derfor har Arbeiderpartiet sagt at man vil prioritere skredsikring høyere. Da lurer jeg på: Hvor viktig mener Senterpartiet at skredsikring av det norske veinettet er?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:37:28]: Senterpartiet mener at skredsikring er helt nødvendig. Vi ser at det raser oftere og på flere plasser enn før. Det er behov for rasikring både på fylkesvei og på riksvei, så vi har lagt opp til en styrking gjennom hele perioden på 1 pluss 1 mrd. kr, og til at man skal fase inn prosjekter tidligere enn det som det ligger an til i den NTP-en vi behandler i dag. Rassikring er noe vi prioriterer høyt, og som er helt nødvendig hvis vi skal sikre at barna kommer trygt fram til skolen, at varene kommer fram dit de skal, og at vi som pendler, kommer trygt fram til jobbene våre.

Helge Orten (H) [12:38:18]: Jeg oppfatter det slik at Senterpartiet ønsker å videreføre satsingen på fergefri E39. Vi deler ambisjonen om en opprustet og fergefri E39, men ser at det kan bli krevende å gjennomføre slik det var tenkt, innen 2033. Derfor begynner vi med de prosjektene som gir størst effekt, og som bygger sterke bo- og arbeidsmarkedsregioner og legger til rette for vekst og verdiskaping. Vi snakker om Rogfast i Rogaland, Hordfast i Hordaland og Møreaksen og etter hvert Hafast i Møre og Romsdal.

Senterpartiet går løs på denne utfordringen med å kutte 4 mrd. kr i Hordfast. Spørsmålet mitt blir da: Hvordan har Senterpartiet tenkt å gjennomføre fergefri E39 når de skal samarbeide med parti som er imot prosjektet, og det eneste bidraget de selv har i forbindelse med denne NTP-en, er å kutte 4 mrd. kr i Hordfast?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:39:04]: Senterpartiet er veldig positivt til E39 og mener at vi skal gjennomføre det. Men jeg tror det er helt nødvendig at vi ser på både framdriften i prosjektet og kostnadene i det. En rekke av fjordkryssingsprosjektene har blitt voldsomt mye dyrere enn det som var tanken. Man må se kritisk på kostnadskutt, slik at man har en reell sjanse til å få gjort det man skal, på de fjordkryssingene som er.

Grunnen til at vi skyver på Hordfast med 4 mrd. kr, er at vi ønsker å se på prosjektet en gang til, for å se om det er mulig å finne kostnadsreduserende tiltak som gjør at det faktisk er en realistisk mulighet for å gjennomføre en fergefri E39 innen rimelig tid.

Morten Stordalen (FrP) [12:39:58]: Da denne regjeringen, Høyre og Fremskrittspartiet, sammen med samarbeidspartiene Kristelig Folkeparti og Venstre la fram sin NTP, gikk representanten Navarsete fra Senterpartiet hardt ut i mediene: Det ble altfor mye penger som gikk til Østlandet, særlig til tog. Så har vi denne behandlingen, Senterpartiet viser da på en måte til Stoltenberg-regjeringens ambisjon om intercity, som skulle være ferdig innen 2030. Samtidig sier Senterpartiet at man egentlig støtter denne regjeringen og samarbeidspartiernes ambisjon om at intercity skal være ferdig innen 2032/2034. Betyr det at representanten Sjelmo Nordås er enig i Stoltenberg-regjeringens opplegg om å være ferdig i 2030, og Arbeiderpartiets opplegg om å være ferdig i 2030? Er hun nå enig i eller uenig i at det er realistisk, eller er det urealistisk?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:40:50]: Det som er viktig, er å sikre at vi får gjennomført den igangsatte satsingen på intercity. Det er en viktig utbygging som vi har besøkt og sett på framdriften på. Så har kostnadene økt.

Det er viktig at vi nå får gjennomført utbyggingen, men ikke nødvendigvis i den strammeste tidsløypen, for det tror jeg faktisk ikke er realistisk økonomisk. Derfor har Senterpartiet heller ikke vært med på merknadene om det.

Men jernbane kommer til å være viktig – ikke bare for Østlandet, men også for resten av landet. Derfor ønsker Senterpartiet fram til rulleringen av NTP at en ser på hvordan man kan ta de lange banestrekningene videre inn i en ny tid, både når det gjelder elektrifisering og når det gjelder med tanke på hvordan man skal knytte landet sammen, noe bl.a. Ofotbanen er et godt bevis på – som ikke ligger inne i dagens NTP.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:41:55]: Senterpartiet foreslår, som et av sine forslag for å finansiere nye prosjekter, å redusere kostnader innen drift, vedlikehold og utbygging av vei og bane. Senterpartiet har jo sittet med samferdselsstatsråden i åtte år, fram til 2013, og har så langt jeg har registrert, ofte vært imot reformer, f.eks. på vei, som vi i dag ser har bidratt til å redusere kostnadene på veiutbygging.

Hvilke tiltak er det Senterpartiet ser for seg de neste årene som kan bidra til nettopp den kostnadsreduksjonen som her er foreslått?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:42:36]: Det er mange tiltak jeg tror det er nødvendig å se på. Den ene tingen vi har sett denne fireårsperioden, er at man har økt standardkravene på en rekke veistrekninger, man legger opp til høyere fart, man legger opp til flere utbygginger av fire felt – ikke bare smal firefelts vei, som Senterpartiet tok til orde for i den forrige planperioden. Jeg tror også at det er nødvendig å se på hele fasen fra planlegging til realisering dersom man skal få ned kostnadene, og det er helt nødvendig hvis man skal realisere mest mulig av prosjektene som ligger inne i NTP.

Abid Q. Raja (V) [12:43:23]: Jeg noterer meg at Senterpartiet kutter midlene til E18 Vestkorridoren og skyver første del av prosjektet ut til siste del av siste planperiode. Prosjektet er et viktig tiltak for folk i Bærum og vil gi Bærum og etter hvert Asker mulighet til å drive den samme byutviklingen man fikk i Oslo med Bjørvika og Operatunnelen. Tiltaket vil gi bedre kollektivløsninger og bedre forhold for syklistene, noe Senterpartiet sier de vil prioritere i Oslopakke 3. E18 skal ikke bygges ut kun for å bygge vei, men for å gi rom for byutvikling og gode løsninger for kollektivtrafikk og sykkel. Prosjektet gir to av landets mest befolkningsrike områder mindre støy og luftforurensning, det er ekstreme mengder støy og luftforurensning langs deler av dette strekket.

Spørsmålet mitt er: Hvorfor unner ikke Senterpartiet to av landets mest folkerike kommuner denne utviklingen?

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:44:16]: Tvert imot – vi unner landets befolkning å få gode veier. Vi unner også Oslo og Bærum å få gode trafikkløsninger, men vi ønsker å ha jernbane og kollektivsatsinger først. Det har gjort at vi foreslår å skyve fire år på det prosjektet. Jeg viser til det jeg tok opp i mitt innlegg om at det var feil i det som sto i innstillingen. Det skulle stått at vi legger til grunn oppstart i første del av andre planperiode, ikke siste.

Så ønsker vi i tillegg at man skal gå videre med planer om en «ring 4» rundt Oslo. Jeg synes det er ganske ulogisk at gods som skal vestover, sørover eller nordover, skal gå gjennom Oslo. Det unner jeg faktisk osloinnbyggerne å slippe. Derfor er akkurat den biten noe som må ses i sammenheng med en E18-utbygging.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Abid Q. Raja (V) [12:45:27]: Da har komiteen kommet nesten til veis ende av fire år. Før jeg går i gang med NTP, har jeg lyst til å starte med å takke hele komiteen for godt arbeid og godt samarbeid de siste fire årene – særlig min makker gjennom disse fire årene, Hans Fredrik Grøvan, som jeg har hatt et godt samarbeid med for å få til felles, gode prosjekter. Jeg vil selvfølgelig takke regjeringspartiene for NTP-arbeidet. Men jeg vil også takke opposisjonspartiene. Noen ganger har vi måttet søke litt hjelp hos Senterpartiet og Arbeiderpartiet for å få til et flertall i komiteen, og det har vi lyktes med.

Jeg vil også gå litt ut av komiteen og takke Heikki Eidsvoll Holmås, som sitter i salen. Vi har fremmet noen gode forslag i denne perioden og også fått noe av det gjennom. Og til slutt vil jeg selvfølgelig takke statsråden for et godt stykke arbeid gjennom de fire årene, men særlig her, med denne NTP-en som vi er veldig stolt av og har vært med på å legge fram. Det er en helhetlig og god plan som kommer til å komme hele landet til gode.

NTP er veldig ambisiøs, men vi i Venstre har vært opptatt av at NTP skal være realistisk å gjennomføre, med en ansvarlig pengebruk. Alle prosjektene som er i planen, har en realistisk finansiering basert på departementets og fage-tatenes vurdering av kostnader. Det har vært viktig for oss å ha en ambisiøs plan, fordi vi må bygge landet for å ivareta og bedre mobiliteten for folk og næringsliv. Uten en storstilt satsing på infrastruktur stopper Norge.

NTP viser at samarbeids- og regjeringspartiene ønsker å fortsette den massive satsingen på samferdsel vi til nå har sett, hvor vi har vært med på å overoppfylle de rød-grønnes NTP. Utviklingen i samferdselssektoren har vært en stor suksess de siste fire årene, og det er stor enighet om grepene som må gjøres. Rammen er på hele 1 000 mrd. kr. Det er historisk høyt, og i arbeidet har vi vært opptatt av at planen skal være realistisk og i tråd med ambisjonene våre videre for sektoren.

For Venstre har det vært spesielt viktig å legge fram en plan som gir en massiv satsing på jernbane, kollektivtransport, sykkel og gange, samtidig som vi ivaretar infrastrukturen og bygger vei for hele landet. Ja, det må også bygges vei, for det er stort behov for dette over det ganske land. Da jeg syklet fra Lindesnes til Nordkapp, så jeg hvor stort behov det er for å utbedre landets veier for å gjøre dem trygge og mer effektive for folk som skal reise fra et sted til et annet – enten det er med sykkel eller bil. Her er det også veldig mye vedlikeholdsetterlep å ta igjen.

Med denne planen legger vi opp til tidenes satsing på kollektivtransport, med 66,7 mrd. kr til dette formålet. Sykkelsatsingen er på hele 11,7 mrd. kr, eller nesten 1 mrd. kr i året i snitt. Det er vi svært stolte av. Satsingen på miljøvennlig transport i planen viser at man tar på alvor de vedtatte målene fra klimaforliket om at all vekst i persontrafikk i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

Og for en jernbanesatsing det er – 45 pst. av investeringsmidlene går til jernbanen. Vi skal bygge jernbane over hele landet og levere tidenes jernbanesatsing. Hele 45 pst. går til å bygge nye toglinjer. Vi skal fortsette arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, slik vi har gjort de siste fire årene. 126,1 mrd. kr skal gå til dette formålet. Oslostunnelen skal være ferdig i 2032. Ut fra det jeg kan skjønne, er dette det raskest mulig realiserbare året for å kunne få det til. Intercity til Skien skal stå ferdig i 2032, Halden og Lillehammer i 2034, Ringeriksbanen skal påbegynnes fra 2021. Når det gjelder Arna–Stanghelle, har vi sagt at det skal skje senest i 2022, men ambisjonen er at det helst skal påbegynnes i 2021 – alle de fire partiene er i utgangspunktet enige om at vi skal gjøre alt som er mulig, og alt som skal til, for at man får til en byggestart i 2021. I tillegg har flere andre representanter vært enige om sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen – «Genistrekken» – elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen, godspakken som er på hele 18 mrd. kr, oppdatering av utredning om jernbane i nord, ERTMS og ikke minst en strategi for videre bygging av jernbane med tanke på høyhastighetsnett mellom de store byene i Norge og ut i Europa.

Får man dette realisert, er dette et stort stykke jernbanehistorie. Det vi kan si, er at stemmer man på et av de partiene som legger denne NTP-en fram, har vi gjennom de siste fire årene vist at vi evner å satse på jernbane – og ikke bare evner, vi har også sterk vilje til å gjøre det.

Slik jeg nevnte, har vi overoppfylt Nasjonal transportplan med god margin, med 5 pst., 10 mrd. kr. Forfallet er snudd til fornyelse på veiene, og i jernbanen går vedlikeholdsetterslepet nå ned. Satsingen på kollektivtransport er mangedoblet. Vi har lagt fram et opplegg som er finansiert, som er troverdig, og som henger sammen. Hvert tiltak finansieres fullt ut, enten innenfor planperioden eller med forutsatt ferdigstilling og finansiering også etter 2029.

NTP er historisk på flere måter. Det er den første NTP som innebærer at en kvantifiserbar stor andel av vedlikeholdsetterslepet reduseres når en tredjedel av forfallet på vei og bane skal fjernes i planperioden. Dette er den første NTP som fastsetter et klart mål for hvor mye gods som skal flyttes fra vei til sjø. Og når vi snakker om den godspakken som enkelte partier foreslår å gjøre noen kutt i, vil jeg på det sterkeste advare mot det. Det er aktører som allerede nå ikke kan stole på at gods blir sendt på den måten som vi helst ønsker at det skal bli sendt på, og dersom vi nå skal sende blandede signaler om hvor mye partiene ønsker å satse på gods framover, er jeg redd for at flere aktører kan snu seg den andre veien og ikke kommer til å satse på å sende gods på bane eller sjø. Det er viktig at vi klarer å opprettholde den godspakken som vi nå legger fram, på hele 18 mrd. kr, og jeg mener ingen kutt i den pakken er forsvarlige.

Det er også første gang at det i NTP lages et eget kapittel som særlig skal ivareta hensynet til barn i transportsektoren. En del av denne rosen går selvfølgelig til Kristelig Folkeparti for å ha løftet dette særlig fram.

Samlet gir NTP et løft som generasjoner etter oss vil nyte godt av, og som vil gjøre samferdsel til en konkurransefordel for norske bedrifter. Samarbeidspartiene står sammen om viktige prioriteringer som gir trygghet og forutsigbarhet i samferdselspolitikken de kommende årene.

Avslutningsvis vil jeg legge vekt på at gjennom NTP skal man bygge landet – man skal bygge landet sammen. Vi skal også reformere landet. Vi skal ha helhetlige strategier for jernbane, veinett, kyst, fly og gods, og vi skal bygge landet sånn at vi kan møte framtiden med nye teknologiske løsninger som selvkjørende biler, busser og båter. Det som også er viktig her, er de viktige reformene vi har gjort så langt, som vi mener har vært helt nødvendige å gjøre. Nå skal ikke jeg gå så mye inn på Nye Veier – det noterte jeg meg at en representant fikk god anledning til å svare for. Når det gjelder jernbanereformen, er det den største samferdselsreformen som er gjennomført i perioden. Organiseringen av deler av jernbanesektoren er snudd om på, og det har skjedd helt uten at passasjerene har merket noe. Det må helt klart kalles en suksess.

Resultatet av jernbanereformen er klart: klarere ansvarslinjer, tydeligere incentiver og en mer kundeorientert sektor, både for gods- og persontransport. Bane NOR-sjefen har uttalt at han vil kunne spare 10–15 pst. på vedlikehold og investeringer når han nå får flerårige budsjetter. Det vil utgjøre langt over 20 mrd. kr de neste årene. Det er besparelser som jeg noterer meg at Arbeiderpartiet og Senterpartiet i utgangspunktet sier nei til, når de vil reversere jernbanereformen. Når det gjelder Nye Veier, er det etter hvert litt uklart hva de egentlig mener. Noen ganger mener de at det Nye Veier gjør, er feil, andre ganger mener de at det Nye Veier gjør, er bra. Siden de gjør det bra, er det kanskje litt vanskelig å være mot Nye Veier i den valgkampen Arbeiderpartiet skal inn i.

Venstre er veldig glad for at vi skal omstille oss til et lavutslippssamfunn og med det legge til rette for videre utvikling av suksessrike bedrifter som satser på teknologi og det grønne skiftet. Skal vi lykkes med å gå over til å bli et lavutslippssamfunn, er vi nødt til å opprettholde de fordelene og incentivene som vi har for lavutslippsbiler. Det er veldig stort når andre land kommer til Norge for å lære om hvordan vi har klart å legge til rette for en nullutslippsskjøretøypark som vokser, og verden ser til Norge for å lære av hvordan Norge gjør dette.

Verden kommer til å se annerledes ut om noen år, og vår mobilitet kommer til å endres betydelig de neste årene, med selvkjørende biler, altså autonome biler, osv. Det er vi nødt til å legge til rette for.

Ingen vet hva framtiden vil bringe, men Venstre har hele tiden jobbet for – og vil fortsette å jobbe for – at vi hele tiden skal ligge i forkant.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [12:55:13]: Det blir en replikk fra Akershus-representanten Myrli til Akershus-representanten Raja om en viktig Akershus-sak, nemlig ny bro over Glomma på rv. 22 i Fet, såkalt ny Glommakryssing, som jeg har sett at representanten Raja også har uttalt seg om. Dette er en av de store sakene i regionen, et område med store trafikale problemer i dag.

I den forrige nasjonale transportplanen lå det inne bevilgninger til ny Glommakryssing fra 2018. Samferdselsminister Solvik-Olsen har fra talerstolen her i salen sagt at med det opplegget kunne ny bro stå ferdig i 2024. Nå utsetter flertallet, med Raja i spissen, ny Glommakryssing med bevilgning i beste fall fra 2024, altså flere års forsinkelse.

Spørsmålet mitt er rett og slett: Er Raja fornøyd med det han har fått til hva gjelder ny Glommakryssing?

Abid Q. Raja (V) [12:56:18]: Jeg er veldig fornøyd med den nasjonale transportplanen som vi nå leverer, og vi leverer også en løsning nettopp for Glommakryssing. Jeg har vært der og besøkt området, og jeg har også lansert hvordan vi skal finne en god løsning for dette. Det er en lokal uenighet om hvordan det skal gjøres, men det som er viktig med vår NTP, er at vi bidrar til å fullfinansiere alle de prosjektene som vi har prioritert. Vi viser retning, og vi viser hvordan man skal få det til.

Arbeiderpartiets opplegg er det vanskelig å finne gode måter å karakterisere. Men når de f.eks. vil framskynde hele 27 prosjekter, som til sammen skal koste over 50 mrd. kr, og så har satt av 5 mrd. kr til dette, er det umulig å skjønne hvordan det skal gå i hop. Det de sier til alle, er: Vi lover dere at alle deres prosjekter skal komme først. Det kommer til å koste 50 mrd. kr., vi har bare 5 mrd. kr. – men stem på oss, så skal vi løse dette. Hvordan dette skal gå i hop, er det helt komplett umulig å skjønne.

Torill Eidsheim (H) [12:57:31]: Eg har registrert at representanten Raja er ein ivrig syklist – sist då han sykla Noreg på langs sommaren 2015. Etter 28 dagar på sykkelsetet og kontakt med ei rekkje sykkelklubbar, antek eg at kanskje Raja er den som har best grunnlag blant komitémedlemmane for å sjå behovet til dei syklende. Kva synest Raja om at Arbeidarpartiet no ynskjer å kutte 4 mrd. kr i sykkelekspressvegar? Kva meiner han dette vil kunne resultere i?

Abid Q. Raja (V) [12:58:09]: Jeg er veldig positivt overrasket over at representanten har så god innsikt i hvor lang tid jeg brukte på den turen. Det er positivt. Jeg syklet fra Lindesnes til Nordkapp, og jeg fikk følge av hele 60 sykkelklubber. Det var en lang tur. Landet vårt er helt fantastisk, og enda vakrere fra sykkelsetet – for da har man faktisk litt tid til å nyte det landet har å by på.

Vi ønsker alle her i salen, tror jeg, at folk skal sykle mer, men enkelte er faktisk ganske redde for å sykle. Man kommer ut blant tungtransport og biler. Det å legge til rette for gode sykkelveier er nødvendig. Sykkelekspressveier er klart et bidrag for å få flere til å føle trygghet til å gjøre det. At Norges største parti her i salen snakker om at flere skal sykle, men samtidig kutter hele 4 000 mill. kr til disse veiene, er for meg komplett uforståelig. De tar fra de minste byområdene for å omdisponere pengene til noe helt annet i de store byene. Hvorfor de skal være fiender med disse småstedene, skjønner jeg ingenting av. Hvorfor de skal være syklistenes fiende, skjønner jeg heller ingenting av.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:59:24]: Jeg vil starte med å gi honnør til representanten Raja for den jobben han har gjort for å gjøre transportsektoren mer klimavennlig, og for det samarbeidet våre to partier har hatt på både dette og mange andre områder i perioden som nå ligger bak oss.

Norge har forpliktet seg til å nå klimamålene med 40 pst. reduksjon av utslipp innen 2030. På hvilke måter mener representanten Raja at den framlagte NTP-en blir et redskap for å nå klimamålene innenfor transportsektoren,

som alle er enige om at må foreta de fleste og største kuttene om vi skal nå disse målene?

Abid Q. Raja (V) [13:00:06]: Veldig mye av utslippene i Norge kommer fra transportsektoren, og i mitt eget fylke kommer dessverre en høy grad av utslippene nettopp fra transportsektoren. Skal vi lykkes med å nå våre klimamål, ligger nøkkelen – som representanten sier – nettopp i transportsektoren.

Her ser vi at en NTP aldri har hatt en større satsing på jernbane. Det skal bli mye enklere å ta toget, og det skal også bli billigere å ta toget. Det har vi sørget for sammen med rabatten vi ga for en liten stund siden. Aldri har en nasjonal transportplan hatt større satsing på kollektivtrafikk i de store byene, og innsatsen forplikter staten til en mangedobling i forhold til den forrige planen.

Staten har også tatt et større bidrag til miljøvennlig teknologi. I 2016 bidro Enova med nesten 900 mill. kr til grønn omstilling i transportsektoren. I 2014 var det statlige bidraget gjennom Transnova på bare 90 mill. kr. Det er klart dette og en rekke andre tiltak i sum kommer til å bidra til at vi får ned utslippene i transportsektoren. Får vi dem ned i transportsektoren, kan vi enklere nå våre klimamål.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [13:01:22]: Det var greit at representanten avsluttet med å snakke om teknologitviklingen i sektoren og Enovas fantastiske rolle i så øyemed. For i fire år har Venstre skrytt av alt de har fått til sammen med regjeringen, og en av tingene Venstre har vært opptatt av, er en hydrogensatsing.

Kan jeg da spørre representanten: Er Venstre fornøyd med det de har oppnådd, med Enovas støtteordning for hydrogen, som ikke følger opp Stortingets vedtak om å sikre etablering av et nettverk i de store byene og korridorene mellom dem innen 2020? Det ligger altså an til at det bare er tre hydrogenstasjoner som skal ha oppstart i løpet av 2019. Bakgrunnen er at det er en veldig trang ordning. Det er altså tre stasjoner det åpnes for, med støtte til kun 40 pst. av investeringen og ikke driftsstøtte – med andre ord noe helt annet enn det Venstre har vært pådriver for sammen med bl.a. SV på Stortinget.

Abid Q. Raja (V) [13:02:21]: Kanskje man ofte ser splinten i andres øye, men ikke bjelken i sitt eget. Man ser jo hva partiet til representanten Eidsvoll Holmås selv gjorde da de satt i regjering. Ett eksempel er hvordan forfallet på jernbanen økte.

Når det gjelder hydrogen- og elbiler, er det klart vi må ha begge deler. Men vi vet samtidig at hydrogenbilene ikke har fått det samme gjennombruddet som elbilene har fått. Det er mye lettere å lade en elbil enn en hydrogenbil. Vi vet at kostnadsnivået på hydrogenbilene ligger høyere. Det er klart vi gjør en del vesentlige grep, og vi har gjort en del grep. Det siste vi gjorde, i revidert budsjett, er at vi har bevilget noen symbolske, men allikevel viktige penger til Hydrogenforum på Skedsmo. Det vil nettopp bidra til at fylkeskommunene kan komme sammen og finne gode løsninger for hvordan man kan få til det nettverket av hydrogenstasjoner som man trenger.

Samtidig – før det – er det også viktig at vi får en tilstrekkelig mengde biler som er funksjonelle, og prisen på bilene må være lavere, og jeg tror ikke de treffer det norske markedet så godt som elbilene i dag gjør.

Rasmus Hansson (MDG) [13:03:34]: Jeg vil gjerne gå videre på representantene Grøvan og Rajas litt surrealistiske passiar om klimaeffekten av Nasjonal transportplan.

Venstre er jo et parti som har slått fast at 40 pst. av utslippene i ikke-kvotepliktig sektor skal kuttes i Norge. Og svaret på Grøvans spørsmål er at NTP, i den versjonen som Grøvan og Raja går inn for, kutter 15 pst. Hvordan forsvarer representanten Raja å gå inn for en nasjonal transportplan som styrer norsk transportsektor de neste ti årene – helt fram til 2030 – og som kutter bare 15 pst., når vi skal ha kuttet 40 pst. i transportsektoren?

Abid Q. Raja (V) [13:04:25]: Jeg forsvarer den NTP-en helhjertet og fjellstøtt. Hele 45 pst. av denne NTP-en skal altså gå til jernbanen, og så skal jeg stå og skamme meg over det eller ta kritikk for det. Det er jo et helt urealistisk spørsmål som kommer derfra.

Partiet som representanten ønsker å samarbeide med, ønsker å kutte 4 mrd. kr i sykkelsatsingen. Og når vi legger fram tidenes satsing på jernbane, kommer det derfra at det ikke er grønt nok. En erfaring jeg gjorde meg, kanskje også Rasmus Hansson trenger å gjøre seg den erfaringen, er å sykle landet rundt for å se hvor folk bor. Folk bor langt utenfor storbyene, hvor man verken har jernbane, trikk eller T-bane, og dessverre går heller ikke bussen ofte nok.

Det er ikke sikkert det er mulig å få til at kollektivsatsingen der skal bli like god. Der er de avhengige av veier. Vi trenger også gode veier. Dårlige veier er bare dårlige veier. Det har ingenting å si for klimaet. Folk trenger også veier. Jeg er veldig fornøyd med at vi leverer 45 pst. av NTP-en til jernbane, og det burde også glede Rasmus Hansson.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [13:05:40]: Den nasjonale transportplanen som vedtas her i dag, kommer til å bli stående som en hvit elefant, et symbol over en gigantomansk transportpolitikk, en politikk som tiden har løpt ifra. På tross av at alle ser at framtiden kommer, inklusive statsråden, som selv skriver det i transportplanframlegget med digitalisering, elektrifisering, selvkjørende biler, jernbane og det at klimaendringene driver oss til å planlegge tettere og få skikkelige kutt i utslipp av klimagasser, så fortsetter det store flertallet å planlegge å investere i motorvei inn mot og mellom byene. Det hjelper ikke at Erna Solberg i festtalene snakker om hvor viktig det er at flere byer må planlegges tett som Barcelona, istedenfor bilbaserte som Atlanta. Det er to like folkerike byer, men folk i Atlanta bruker mange ganger så mye areal og slipper ut mye mer klimagasser per innbygger. Det hjelper altså ikke at Erna Solberg snakker om smart byplanlegging når regjeringens samferdselsminister driver igjen mot motorvei etter motorvei som vedtak for vedtak gjør norske byområder mer og mer som Atlanta og mindre og mindre som Barcelona. I stedet for kompakte bysentra spres boligbyggingen ut overalt. Spredt boligbygging gjør

folk avhengig av bil og driver opp nye krav om mer veibygging, og det er akkurat dette paradigmet vi må bryte med.

Der regjeringen, Venstre og Kristelig Folkeparti tar kampen for fortiden, tar SV kampen for framtiden. Der regjeringen, Venstre og Kristelig Folkeparti vil bygge motorvei mellom byene, noe som svekker togets konkurransevne for folk og for gods, som flyttes til vei, bygger SV jernbane som styrker togets konkurransevne og flytter gods fra vei til bane. Der regjeringen, Venstre og Kristelig Folkeparti mener det skal prioriteres å bygge motorveier rundt storbyene, vil SV doble satsingen på kollektivtransport og sykkel og støtte opp om alle byer som vil kutte trafikken. Med SVs opplegg får vi nær 60 mrd. kr mer til bymiljøsatsing for å kutte trafikk og styrke miljøet og syklistene. Der regjeringen vil ha nye rullebaner på Flesland ved Bergen og på Gardermoen ved Oslo, vil SV ha lyntog mellom de største byene i Norge og til våre naboland. Dermed erstatter vi flytrafikken og binder landet sammen.

Venstre og Kristelig Folkeparti har gått med på en transportplan som prioriterer motorveiene og skyver jernbanesatsing, sykkelsatsing og kollektivtransportsatsing ut i tid. Bygger man motorvei før man bygger jernbane, som de samme partiene legger opp til for veien mellom Sandvika og Hønefoss og mellom Arendal og Stanghelle, kommer aldri jernbanen.

Jeg merker meg partienes dobbeltmoral. De snakker om samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og det brukes som argument mot jernbane- og lyntogutbygging, men droppes behendig som argument når gigantiske motorveier skal bygges. Der regjeringen, Venstre og Kristelig Folkeparti prioriterer fortiden, tar SV kampen for framtiden.

Og vi prioriterer. La meg gi ett eksempel. For kostnadene for den gigantiske og enormt ulønnsomme Hordfast og Møreaksen, kan vi prioritere å framskynde så å si samtlige jernbaneprosjekter i resten av landet som ligger i fagetatens anbefalinger: indre intercity, ytre intercity innen 2030, Oslotunnelen, elektrifisering av Solørbanen og banen over Røros, Ofotbanen, Jærbanen og ikke minst, vi kan framskynde Arna–Stanghelle og Ringeriksbanen.

Det er begredelig at Fremskrittspartiet, som representert ved Bård Hoksrud sto og lovet at ytre intercity skulle bli ferdig innen 2024 hvis bare Fremskrittspartiet fikk styre, er de som er primus motor for å utsette ytre intercity til etter 2030 med begrunnelse fra utredninger som de for fire år siden kalte et bestillingsverk for å utsette intercity.

Det er et etablert faktum at utvidelse av veikapasitet gir økt trafikk og raskere framkommelighet for bil. Motorveitbygging styrker derfor ineffektiv biltrafikk og ineffektiv godstrafikk på vogntog på bekostning av jernbane- og skipstransport. SV prioriterer jernbane og vil bompengefinansiere jernbane, fordi jernbane finansieres over statsbudsjettet alene og budsjetteres når kostnadene ved utbygging påløper. Så lenge kontantprinsippfinansiering av jernbaneutbygging uten bompenger skal settes opp mot bompengefinansiering av periodiserte veiutbygginger, vil jernbanen tape.

Vi prioriterer også kysten, både ved å framskynde utviklingen av gods- og fiskerihavner og ved å prioritere 4 mrd. kr til å elektrifisere kysten, noe som vil kutte utslipp og gi rom for enestående næringsutvikling i norsk verfts- og teknologiindustri. Vi vil i tillegg prioritere rassikring og sykkelveier innenfor riksveirammene. Nasjonal transport-

plan er i enda mindre grad nasjonal plan nå enn for fire år siden, fordi Nye Veier og Avinors prosjekter i titalls milliarder kroner-klassen er utenfor Stortingets helhetlige planlegging.

Vi fremmer derfor forslag om å avvikle taxfreeordningen og bevare kortbanenettets finansiering slik den er i dag med rimelige priser, og vi legger om og legger inn Nye Veier under Statens vegvesen.

Til slutt vil jeg ta opp de forslagene vi har her, helhjertet støtte opp om de generelle merknadene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, og bare si at vi fører en politikk for framtiden.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [13:11:08]: Først en kompliment til Heiki Eidsvoll Holmås: Han er alltid hyggelig å debattere med, og han er klar i talen. Så vil jeg også gratulere SV med at blant de tre rød-grønne partiene er evnen til å sette opp økonomiske tabeller omvendt proporsjonal med størrelsen. For det er tydelig at både SV og Senterpartiet har greid dette på en utmerket måte, mens det største partiet egentlig ikke har greid å synliggjøre det de skal gjøre.

Selvfølger jeg opp tatt av SVs politikk, for den kan få innflytelse på den regjeringen som eventuelt måtte dannes etter valget – det håper jeg den ikke gjør, men jeg vil gjerne vite hvilke veiprosjekter SV egentlig vil kutte ut over dem som står i det veldig omfattende dokumentet.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [13:11:55]: En del av de veiprosjektene er, slik som representanten sier, nevnt opp prosjekt for prosjekt, noen av de største prosjektene, særlig i den andre perioden. I tillegg vil det være sånn at vi vil måtte gå igjennom hele prosjektporteføljen på veisiden. Vi nevner særlig en del av de motorveiprosjektene som i dag ligger under Nye Veier, og som vi ønsker å kutte, og i alle tilfeller å redusere ned til to-/trefeltsprosjekter. I tillegg er det flere konkrete veiprosjekter, som er nevnt der.

Så vil det være sånn at det tydelige signalet vi ønsker å sende, både gjennom den konkrete prioriteringen som ligger der med omprioritering av byområder og med utvidelse av hele bymiljøordningen til mange flere byer – til Narvik og Tønsberg, altså til mange flere byer enn dem som har muligheten til å få det i dag – er at vi ønsker å dyrke den kompakte byen og den miljøvennlige byutviklingen framfor å bygge motorveiene.

Morten Stordalen (FrP) [13:13:07]: Jeg slutter meg til at SV i hvert fall er ærlig i sitt opplegg, det skal de ha, og det er klare prioriteringer sånn sett.

Men Arbeiderpartiet gir bilistene bomsjokk ved at de vil øke bombelastningen med 6 mrd. kr over planperioden, mens jeg leser at SV vil bruke 60 mrd. kr bompenger fra vei til bane, på veier som ikke skal bygges. Da må spørsmålet bli: Hvor høy bompengbelastning mener SV at bilistene kan tåle hvis man skal øke med 60 mrd. kr, samtidig som man kutter så ekstremt på veier? Hvor høyt nivå mener SV er riktig?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [13:13:43]: Vi legger opp til nøyaktig den samme bompengbelastningen som Fremskrittspartiet legger opp til, så representanten kan ikke klage på at vi har veldig høy bompengbelastning hvis han selv mener at Fremskrittspartiet står for en lav.

Men det vi gjør, er jo at vi lar bilistene betale mindre for å utvikle de største, gigantiske veiprosjektene som er dårlig samfunnsøkonomi og dårlige investeringer i framtiden, i en miljøvennlig framtid, mens vi bruker mer penger på å sørge for at man får finansiert jernbane på en del av strekkene her, og det mener jeg det er en dyp logikk i. Vi må tenke: Hva gir best framkommelighet på en mest mulig effektiv og miljøvennlig måte? Det er ikke åpenbart å si at det vi skal gjøre inn mot Sverige, er å bygge enda flere felt over Svinesundsbroen for å ta unna mer godstrafikk. Da er det mye mer fornuftig at de pengene går fra bilistene til å sørge for jernbaneutbygging, slik at også bilistene får bedre framkommelighet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Rasmus Hansson (MDG) [13:15:03]: Den nasjonale transportplanen som er lagt fram i dag, burde sendes i retur. Et storting som har forpliktet seg til å kutte 40 pst. av klimagassutslippene i ikke-kvotepliktig sektor, kommer nå til å vedta en nasjonal transportplan som kutter 15 pst. Selv om representanten Raja ga et usedvanlig godt døme på strategien dårlig-argument-hev-stemmen da han ble spurt om dette, kutter Nasjonal transportplan altså 15 pst. Det vil ikke Miljøpartiet De Grønne være med på. Vi legger derfor fram vår egen nasjonale, grønne transportplan, slik at vi iallfall gjør et ærlig forsøk på å holde det som stortingsflertallet for øvrig lover.

Regjeringen satser mer på jernbane – flott – men den oppveier dette i kjent stil, med det motsatte: Det satses aller mest på asfalt, og asfalten kommer først. Miljøinteresserte velgere bør merke seg at Arbeiderpartiet er minst like ivrig etter å ødelegge mer matjord, natur og hager som regjeringen er i sin transportplan.

Miljøpartiet De Grønnes transportplan legger tre ting til grunn:

- En NTP må oppfylle klimaloftene.
- Den må verne matjord og natur.
- Den må satse på de banebrytende teknologiske løsningene som nå ligger rett foran oss.

I Nasjonal transportplan kapittel 11.2.3., under omtalen av de teknologiske utviklingsmulighetene som NTP ikke baserer seg på, står det: Utviklingen av autonome kjøretøy «kan gi store endringer i bilhold og bilbruk, som ikke er fanget opp i dette scenarioet».

De autonome bilene finnes allerede – de står parkert utenfor her. Det er ikke bare mulig, det er svært sannsynlig at de vil gi en kraftig reduksjon i behovet for å eie bil. Men Nasjonal transportplan baserer seg tvert imot på at alt på veiene skal fortsette som før, at enda flere skal kjøre enda lenger i sine egne biler – i 2030 og 2050. Det skal vi bruke hundretalls milliarder på for å asfaltere oss inn i. Dette er deprimerende lite framsynt bruk av samfunnets ressurser.

Vi kan allerede kjøpe elbiler og elsykler. Elektriske ferger og hurtigbåter blir snart vanlig. Det å satse på ny teknologi er ikke bare samferdselspolitikk, det er også næringspolitikk, fordi det legger til rette for nye jobber, kompetanse og grønn konkurransekraft. Det som ikke skaper

grønn konkurransekraft, er å asfaltere seg videre inn i framtida.

For å ta vare på framtida vil Miljøpartiet De Grønne flytte 205 av de 1 000 mrd. kr som regjeringen har i NTP-rammen. Vi vil flytte det fra motorveisatsing og vekst i luftfarten til miljømstilling i hele landet. 128 mrd. kr til økt jernbanesatsing med dobbeltspor i hele intercity-triangelen, på Trønderbanen, Vossebanen, Voss–Bergen, og Jærbanen. Vi starter planleggingen av Nord-Norge-banen og nye lyntogtraseer. Vi vil samtidig styrke rassikringen, og vi vil bygge ut betydelig mer enn de andre partiene foreslår, for gange og sykkel. Kanskje jeg er urettferdig mot SV her – vi får se på hva de har å fare med.

20 mrd. kr til dette tar vi fra det kommersielle overskuddet i luftfartens taxifreefest. Vi vil satse mer på godsfrakt til sjøs, elektrifisering av ferger, hurtigbåter og kystfartøy. Vi vil øke satsingen på busser utenfor byene og styrke satsingen på kollektivtransport og myke trafikanter innenfor byene med om lag 50 mrd. kr. Dette kan vi gjøre innenfor rammen.

Så litt om Oslopakke 3. De Grønne kom i byråd i Oslo etter valget i 2015. Nå er Oslo Europas miljøhovedstad. Jeg vil benytte anledningen til å gratulere både de partiene som satt i forrige byråd, som la et godt grunnlag for dette, og SV og Oslo Arbeiderparti, som vi har tatt denne jobben videre sammen med. Dette er en sterk melding til stortingsflertallet: Ambisiøs miljøpolitikk gir resultater. Oslopakke 3-avtalen sikrer 50 mrd. kr til kollektivtransport og sykkelveier i Akershus og Oslo, bl.a. ny Fornebu-bane, nye trikker, signalanlegg på T-banen, sentrumstunnel, sykkelveinett og bane på Nedre Romerike. Likevel vil stortingsflertallet overkjøre Oslopakke 3-enheten og tvinge igjennom en gammeldags, unødvendig og enda større E18-motorvei gjennom Oslo og inn til Akershus. Statens vegvesen slår fast at dette «er i strid med» Oslopakke 3.

Miljøvelgerne bør få med seg det som skjer på Stortinget nå: Gammeldagse Stortings-Arbeiderpartiet valser over moderne Oslo-Arbeiderpartiet. Venstre har gjort seg til motorveiparti sammen med Fremskrittspartiet.

Framtida for norske byer er bedre bomiljø, gange og sykkel. Det satser vi på i vår grønne NTP.

Jeg tar med dette opp de forslagene vi har lagt fram.

Presidenten: Representanten Rasmus Hansson har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [13:20:17]: Jeg er veldig glad for at Oslopakke 3 ble nevnt, jeg skal snakke litt mer om det senere i dag. Det jeg også har lyst til å si, er at det har vært et tverrpolitisk samarbeid mellom Høyre, Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre og Senterpartiet i de to fylkene, og det har gitt resultater: Kollektivtransporten i Akershus har økt med 62 pst. siden dette startet, i 2007, så jeg synes det er gode resultater – som ikke bare har kommet nå, men slik har det vært hele tiden.

Det som er litt interessant, er at Miljøpartiet De Grønne var veldig steile i forhandlingene med Arbeiderpartiet i Oslo, og vi ser for oss kanskje et alternativ hvor Miljøpartiet De Grønne kunne komme på vippen i Stortinget. Jeg er ikke særlig i tvil om hvilken «vipp» de ville komme på – for å si det slik – men hvor langt vil de gå for å presse Ar-

beiderpartiet i samme retning som de greide å presse Arbeiderpartiet i Oslo, for at de skal få regjeringsmakt?

Rasmus Hansson (MDG) [13:21:21]: Vi vil gå akkurat like langt i å presse Arbeiderpartiet i miljøvennlig retning som vi vil gå i å presse Høyre i miljøvennlig retning. Og jeg er trygg på at dersom Miljøpartiet De Grønne kommer på vippen på Stortinget, er det å sette oss på vippen på Stortinget det beste valget miljøvelgerne i Norge kan gjøre, for da vil vi stille krav som gjør at realitetene synker inn både i Arbeiderpartiet og i Høyre, at man må forholde seg til et parti som virkelig vil endre miljøpolitikken, og som vil gjennomføre den politikken som Høyre og Arbeiderpartiet lover. Det er essensen i det Miljøpartiet De Grønne gjør – ikke en elle vill revolusjon, men å holde andre partiers, de store partienes, løfter. Vi kommer til å være akkurat like ambisiøse på Stortinget som vi er i Oslo, og resultatene vi har fått til i Oslo, har jo vært aldeles strålende. Det betyr at framtida for norsk samferdselspolitikk også er veldig god, dersom Miljøpartiet De Grønne får anledning til å hjelpe Høyre og Arbeiderpartiet litt fortere fram i framtida.

Nils Aage Jegstad (H) [13:22:30]: Jeg har merket meg at Arbeiderpartiet kutter 8 mrd. kr i programområdene. Miljøpartiet De Grønne plusser på med 9 mrd. kr i programområdene, men er det i noen deler av landet der partiet er opptatt av veier i det hele tatt?

Rasmus Hansson (MDG) [13:22:45]: I den grad representanten Jegstad har tatt en titt på budsjettet vårt, så brukes den samme ramma, 1 000 mrd. kr, som det regjeringen legger fram. Vi flytter totalt på drøye 200 mrd. kr, hvorav snau 170–180 mrd. kr er fra veier til jernbane. Det betyr at det blir veldig mye penger igjen til veier. Det blir mer igjen til rassikring og skredsikring på veier, og det blir mye igjen til å gjøre veinettet bedre over hele landet, der det er behov for det. Men det som er hovedretningen for norsk samferdselspolitikk, er et mer effektivt kollektivsystem og et veisystem som baserer seg på den teknologiendringen som kommer til å komme, og ikke på å asfaltere seg inn i en framtid hvor det ikke blir behov for den asfalten og vi sitter igjen og angrer på all naturen, all matjorden og alle hagene som vi har ødelagt.

Morten Stordalen (FrP) [13:23:52]: Det er interessant å høre Miljøpartiet De Grønne snakke om samferdsel. Vi vet jo at de er imot bil, og vi vet at de er imot at staten skal bestemme selv over egne veier.

Men det jeg kunne tenke meg å stille spørsmål om, dreier seg om da SV satt i regjering. Da var budsjettet for jernbane 8 mrd. kr lavere enn det er nå i 2017, inneværende år. Men mener representanten Rasmus Hansson fra Miljøpartiet De Grønne at de har gått i riktig retning, siden det er 8 mrd. kr høyere enn da SV satt, som man så lett omfavner?

Rasmus Hansson (MDG) [13:24:28]: Hvor min omfavnelser av SV kommer fra, får representanten finne ut av selv. Hvis han hørte etter, hadde han hørt at jeg nettopp roste den jernbanesatsingen som er i Nasjonal transportplan. Det er et fremskritt, men det er ikke fremskritt nok. Vi kan gjøre bedre, og vi må gjøre bedre, særlig nå, når vi

står ved et teknologisk veiskille, bokstavelig talt, i vei-transporten.

Så hadde det vært fint om representanter fra alle partier slutter med å prøve å gjøre livet lett for seg selv ved å si at Miljøpartiet De Grønne er imot bil. Dette er – med respekt å melde – tøv, og det vet alle. Vi er for biler som ikke ødelegger klimaet, vi er for en vei-transport som ikke ødelegger matjord, kulturlandskap og bomiljø – vi er til og med for fly. Vi vil bare ikke at det skal ødelegge våre barns framtid. Jeg trodde Fremskrittspartiet i og for seg var enig i det, men i alle fall: Det er Miljøpartiet De Grønnes politikk. Og så får vi håpe at de andre kommer etter.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:25:52]: Infrastrukturen er blodåren i samfunnet vårt. Den kobler innbyggerne til arbeidsplasser, til skole, til fritidstilbud og til kulturtilbud. Det gjør at vi kan besøke familie og venner oftere. God infrastruktur gjør at vi også kan gjøre det raskere, tryggere og enklere. Vi har korte og lange reiser – noen gjentakende, som vi gjerne gjør 200 ganger i året, til og fra jobb, andre tar vi sjeldnere. Mange av dem er forutsigbare og planlagt, mens med andre har vi behov for fleksibilitet. Det betyr at vi må klare å ivareta både våre hverdagsbehov, mangfold i samfunnet og behov for fleksibilitet gjennom den nasjonale transportplanen vi legger fram nå.

Det at enkelte kan sykle til og fra jobb, betyr ikke at man kan lage en nasjonal transportplan der man forutsetter at alle andre også skal gjøre det. På samme måte er det slik at det at noen forutsetter at de må kjøre til jobb, betyr ikke at alt skal være bilbasert. Vi må rett og slett bygge landet for å ivareta mangfoldet og løsninger for alle. Det betyr en god samling av vei og jernbane, gode flyplasser, gode farleder og havner og gode forhold for gang- og sykkelveier. Vi skal gjøre dette, og vi skal klare å øke trafikksikkerheten og redusere utslipp, både når det gjelder forurensing, og når det gjelder støy, og sørge for at folk har mer tid igjen i hverdagen.

Mange av de løsningene som jeg ser skal konkurrere med regjeringens og det borgerlige flertallets forslag, respektører ikke at folk kommer til å bruke mye mer tid i det alternative samfunnet de skisserer. Tid er plutselig noe en ikke bryr seg om. For meg er tid også viktig. Jeg har truffet veldig få familier som sier at de har mer enn nok tid, som ikke opplever tidspress på en eller annen måte.

Jeg har reist veldig mye i mitt virke. Jeg har møtt brukere, pendlere, sjåførere, entreprenører, anleggsarbeidere, prosjektledere o.l. De påpekte mange problem, spesielt da jeg satt i opposisjon, men også de første årene i posisjon. De påpekte et vedvarende forfall i infrastrukturen, de påpekte trege prosesser, vekst i byråkrati og kostnadsvekst – ja, de påpekte at under den rød-grønne regjeringen økte kostnadene på en helt standard veistrekning fra 70 til 170 mill. kr. Jeg synes det er kjempebra at Arbeiderpartiet nå, i opposisjon, har blitt opptatt av disse spørsmålene, men jeg opplevde at de i regjering fremmet få, om noen, løsninger.

Vi er opptatt av å ha god framdrift i prosjekter og av å øke trafikksikkerheten, men ikke minst også sikre at det er norske arbeidsplasser og norske entreprenører som ut-

vikler dette. Det kjenner en også igjen i de løsningene vi fremmer i Nasjonal transportplan.

De problemene som Arbeiderpartiet løfter fram, er ikke nye i denne fireårsperioden. Men det er første gang en faktisk går systematisk i gang med å løse dem. Det manglet under forrige regjering. Så når Arbeiderpartiet og Senterpartiet her sier at det er viktig å skape norske arbeidsplasser, minner jeg om at i 2012 gikk rundt halvparten av kontraktene i Vegvesenet til utenlandske entreprenører. I 2013 reiste Marit Arnstad til Tyskland for å rekruttere enda flere utenlandske aktører. Vi har verken reist til utlandet for å rekruttere eller skrevet i vår nasjonale transportplan at vi ønsker å legge til rette for det, slik som Arbeiderpartiet gjorde. Derfor er det litt rart å høre i denne debatten, som det gis inntrykk av fra Arbeiderpartiets side, at alle problemer er nye, og at nå skal de som egentlig skapte problemene, løse dem.

De fire årene vi nå har styrt, og den NTP-en vi legger fram for de neste tolv årene, viser at vi snur utviklingen. Et investerings- og vedlikeholdsprogram på over 1 000 mrd. kr, der veksten kommer over statlige bevilgninger og ikke gjennom økte bompenger sånn som før, viser en annen tilnærming. Forfallet skal nå ned. Vi skal få ytterligere kutt i vedlikeholdsetterslepet etter at det har økt i mange år. Vi skal gjøre endringer i måten vi driver jernbanen på, sånn at vi kan få fire års kontrakter når det gjelder vedlikehold, noe som opposisjonen har stemt imot. Vi vil i løpet av de første årene kunne kutte helt forfallet på kystinstallasjoner på en del tekniske ting, og Kystvakten vil jobbe videre med øvrige deler.

Vi skal bygge mer vei og jernbane. Vi skal planlegge mer langsiktig. Vi skal utvide prosjektene i størrelse. Vi skal forenkle planprosessene. Vi skal få mer igjen for pengene. Det opprettes ekspertgrupper i Vegvesenet for å gå inn i prosjekter der det er kostnadsoverskridelser. Vi har innført reformer i jernbanen som gjør at vi vil kunne spare milliarder av kroner, og vi har satt opp Nye Veier, som også skisserer en kostnadsreduksjon på 20 pst. Ergo: Når jeg hører Arbeiderpartiet diskutere i denne salen, virker det som om de ikke har fått med seg det som faktisk har skjedd, at de fortsatt lever i 2013, da de måtte forlate regjeringskontorene, og tror at alle problemene som da eksisterte, fortsatt vedvarer. Vi har faktisk gjort en jobb. Vi har gjort en jobb på jernbanen med å samle ansvar – for å kunne få betydelige kostnadsuttak og for å bruke ressursene bedre og gi bedre tjenester. Vi har gjort endringer innenfor Kystverket ved å ta dem på en bedre måte inn i Samferdselsdepartementet framfor å la dem være på utsiden. Vi har fått en havnestrategi, vi jobber med losreform, og vi har lagt fram en stortingsmelding om sikkerhet til sjøs. Alt dette ser en også resultatene av med satsingene i Nasjonal transportplan.

Så hører jeg kritikk i denne debatten for at vi ikke har prioritert kysten nok. Vel, jeg minner om at vi har bevilget flere milliarder kroner mer til kystinstallasjoner, til havner og farleder, nå enn da den rød-grønne regjeringen styrte. Det kan godt hende at de rød-grønne partiene mener vi burde overgått dem enda mye mer enn det vi har gjort, men det er altså en økning, ikke en reduksjon.

Det samme gjelder sykkelveier: Jeg registrerer at noen hevder at det ikke satses nok på sykkel. Vel, vi har økt budsjettene med 70 pst. i vår regjeringsperiode, og vi skal øke dem ytterligere med nesten 50 pst. de neste tolv årene. Det

vitner om en satsing på sykkel. Og selv om en i opposisjon mener at en plutselig har mye mer penger: Sammenligner en med hva en leverte selv, var det mye mindre.

På trafikksikkerhetssiden ser vi at økt vedlikehold, flere nye prosjekter og flere tiltak på trafikksikring gir resultater. 2017 tegner til å bli året med lavest antall trafikkdrepte siden andre verdenskrig. Det er ikke en jobb som dermed er ferdig, det er en jobb som må pågå hele tiden, men gjennom stortingsmeldinger, gjennom tiltak, gjennom samarbeid, gjennom Barnas transportplan og gjennom økt kontroll av vogntog viser vi mange ulike tilnærminger til å gjøre noe med dette.

Teknologi og digitalisering kommer til å endre måten vi jobber på, måten vi bruker kjøretøy på, måten vi planlegger hverdagen på, fordi det blir mer informasjon til fører, til passasjerer, o.l. Jeg tror det er det som kommer til å stå igjen som den største endringen i vårt samfunn når vi kommer til 2030.

Jeg registrerer at Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at markedet ikke kan håndtere utvikling av digitalisering eller utbygging av fiber eller legge inn penger til det. Jeg bare minner om at for bare en uke siden la vi fram nye regler i graveforskriftene for å kunne bygge infrastruktur for telekommunikasjon. Telenor anslo at de kan kutte 20–25 pst. i kostnader. Det er rundt 2 mrd. kr i sparte kostnader. Det er fire ganger mer enn det Arbeiderpartiet skal bruke til subsidiering av det samme. Da skjemmes jeg ikke i det hele tatt. Jeg mener at det faktisk er bedre å få entreprenørene til å investere enn å ta skattepenger og subsidiere et høyere kostnadsnivå.

Det brukes nå 8 mrd. kr mer på jernbane. Det er en ytterligere rekordstor satsing. Byene får 66 mrd. kr i Nasjonal transportplan. Jeg synes det er kjempebra at Arbeiderpartiets partileder nå skal ta ordet som nestemann i debatten og sannsynligvis snakke om dette. Men jeg minner om at de tre gangene Arbeiderpartiets partileder har sittet i regjering, har svaret stort sett vært null kroner til de samme formålene. I Hordaland ser vi at Arbeiderpartiets byråd klager over at fordi de har vært så underfinansiert de siste ti årene, er det nå på tide at de får 70 pst. Vel – hvem var det som styrte i den perioden de sammenligner med? Jo, det var de som nå plutselig lover 70 pst. Nå får en altså 66 mrd. kr til formålet. Det er en tregangning av belønningsordningen i vår fireårsperiode sammenlignet med forrige fireårsperiode.

Jeg mener dette gir grunnlag for å tro på det som står i Nasjonal transportplan. Det å komme med overbud – som partileder Gahr Støre sa på Dagsrevyen, at hvis en får til effektivisering i prosjektene, vil 10 pst. av kostnadene til å bygge veiene komme over statsbudsjettet. En magisk tryllestav som gjør Harry Potter sjalu, skulle jeg gjerne hatt, det å tro at man kan lage en nasjonal transportplan som bare bevilger 10 pst. av det man lover, er ikke troverdig. Og da forsvinner hele poenget med Nasjonal transportplan, nemlig å kunne lage en plan som Stortinget stiller seg bak, og som etatene kan jobbe med for å gjennomføre. Hvis alt er like viktig, alt er i det blå og ingenting egentlig er finansiert, hjelper det ikke å kalle det en plan, for alt må jobbes med fra dag til dag. Det å ha en ønskeliste gir liten virkning. Da å si at her skal man effektivisere ting – jeg utfordrer partileder Gahr Støre til i sitt innlegg å si hvilke effektiviseringstiltak Arbeiderpartiet har som denne regjeringen ikke allerede har satt i gang. For vi skal koble vei-

og tunnelprosjekter sammen, vi har tatt i bruk de digitale verktøyene som vi vet finnes på markedet, vi har satt i gang Nye Veier, og det gjøres endringer både i Bane NOR og i Vegvesenet. Vis meg de tiltakene som en gjør andre steder i verden som vi ennå ikke har gjort, så skal jeg mer enn gjerne lytte. Men det å tro at en plutselig bare skal trylle fram effektivisering uten å sannsynliggjøre det, er ikke troverdig. Man må kunne forvente mer av landets største opposisjonsparti.

Vi har brukt tiden – og det ser en også i Nasjonal transportplan – på at vi skal bruke de byråkratene vi har til å få gjennomført ting og ikke bare sitte og planlegge. Til representanten Tung: Byråkratieksten var dobbelt så stor under Arbeiderpartiet som den er nå. Det er færre ansatte i Vegvesenet og Nye Veier ved årets slutt enn ved årets start. Vi er altså i gang med å vise resultater. Konsulentbruken i jernbanen var dobbelt så høy under Arbeiderpartiet som nå. Det viser at vi er på rett vei.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirik Sivertsen (A) [13:36:12]: Jeg tror jeg skal starte med å sitere statsråden. Det er jo «litt rart» at selv i sin siste debatt i Stortinget som statsråd i denne perioden klarer han ikke å skue framover, men er mest opptatt av å skue i bakspeilet og fortelle om alt som er vondt og vanskelig, og at det skyldes Arbeiderpartiet. I forrige periode var Fremskrittspartiet utrolig opptatt av å verne om skattebetalernes penger, og skrev i innstillingen til den gjeldende Nasjonal Transportplan:

«Når det gjelder ulønnsomme prosjekter, må man (...) være forsiktig slik at man ikke sløser bort skattebetalernes penger.»

Da Ketil Solvik-Olsen sendte ut retningslinje 2 til etatene for å planlegge denne nasjonale transportplanen, var kravet at det skulle være samfunnsøkonomisk nytte totalt sett for alle rammene. Forslaget fra Ketil Solvik-Olsen har en negativ nytte på 179 mrd. kr. Hva var det som skjedde? Hvorfor leverer ikke statsråden det samme som han krever at etatene skal levere til ham?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:37:14]: Vi har en NTP som er framoverskuende. Så når representanten Sivertsen spør om hva visjonene er, hva vi vil framover, er det åpenbart at han ikke engang har åpnet dokumentet Nasjonal transportplan, for der er det mange hundre sider om dette. Det er litt rart å ha den inngangen til en debatt. Men det er riktig at jeg har tatt inn over meg det jeg har hørt fra Arbeiderpartiet i denne debatten, og svarer på det. Det synes jeg er naturlig i et innlegg. Jeg påpeker at vi har fått masse kritikk fra Arbeiderpartiet, påstander om byråkratiekst. Da svarer jeg til representanten Tung at det ikke er riktig. Jeg svarer til representanten Eidsvoll Holmås at det ikke er riktig, det han påstår om sykkelveier. Jeg svarer til representanten Hansson at det er gitt mer til jernbanesatsing enn det gis inntrykk av. Det er litt rart å få kritikk fra Arbeiderpartiet for at det ikke er gode nok prioriteringer i Nasjonal transportplan, samtidig som Arbeiderpartiet ikke har fjernet et eneste prosjekt, men lagt til flere – over 20 prosjekter i tillegg. Det vil i så fall bety at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten blir enda dårligere. Da håper jeg egentlig at Sivertsen vil gå inn på følgende: Når skal Arbeiderpartiet ha et (presidenten klubber) alter-

nativ som de mener skal løse problemene? (Presidenten klubber.)

Presidenten: Da er tiden ute.

Eirik Sivertsen (A) [13:38:19]: Som det heter i disse replikkordskiftene: Det er jo «litt rart» at statsråden forsøker å kritisere oss for det, når han selv legger fram en plan der han skriver at et tjuetalls prosjekter ikke er fullfinansiert. Når vi regner sammen hva det vil koste å fullfinansiere dem, vil det koste 200 mrd. kr, og det skal skje en gang på 2030-tallet.

Statsråden svarer ikke på spørsmålet om samfunnsøkonomisk nytte. Én måte å få opp den samfunnsøkonomiske nytten på er å få kostnadene ned. Det har statsråden vært veldig opptatt av i opposisjon, men på sin vakt klarer han ikke å levere. Han skriver selv i meldingen at på hans vakt er gjennomsnittlig kostnadsøkning på jernbaneprosjekter 30 pst. Gjennomsnittlig økning på veiprosjekter er 40 pst. Svaret er at han for noen dager siden sendte ut en pressemelding om at han har satt ned en ekspertgruppe som skal se på kostnadsøkningen og prosjektstyringen på vei. Hvorfor skjer det først nå? Hvorfor skjedde ikke dette for fire år siden? Hvorfor skjer det ikke på jernbane? Hvorfor skjer det bare på vei? Når skal vi se resultatene av den politikken han står for?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:39:22]: For det første: Arbeiderpartiet har kritisert oss for mange ting som de mener ikke er godt nok. Spørsmålet er: Hva er Arbeiderpartiets alternativ, som ville gjort det bedre? Det er jo ingenting i det som Sivertsen kritiserer meg for, som de har et alternativ til som ville gjort dette bedre. Alle de prosjektene han mener er samfunnsøkonomisk ulønnsomme, beholder Arbeiderpartiet, men legger til enda flere. Hovedsvaret her er at det eneste Arbeiderpartiet har fått med seg at denne regjeringen har gjort, er å nedsette et ekspertutvalg i Vegvesenet. Hele reformen med Nye Veier er jo nettopp for å kutte kostnader. Og vi ser resultatene. Nye Veier sier i sin siste pressemelding at det generelt er 20 pst. kutt. Det er 30 mrd. kr spart. Hele jernbanereformen, som Arbeiderpartiet har brukt mye tid på å kritisere, har de åpenbart ikke forstått også handler om å kutte kostnader. Kostnadsanslagene vi får, tyder på at vi kan spare milliarder av kroner. Etter å ha sittet åtte år i opposisjon og sett at Arbeiderpartiet ikke har gjort noe med problemene, har vi levert. Vi fikk ikke resultatene i 2014, men vi begynner å se resultatene i 2016–2017.

Eirik Sivertsen (A) [13:40:29]: Jeg er glad for at statsråden trekker fram Nye Veier. Når han sier at de skal spare 20 pst., og refererer til en pressemelding fra selskapet, er det greit. Men det er ikke det som står i Nasjonal transportplan. Der er det ikke gjort noen endringer i rammene for Nye Veier. Der er ikke det store milliardbeløpet man skal spare på den porteføljen man faktisk har, synliggjort.

Jeg hører at statsråden refererer til jernbanereformen og at man skal spare store summer. Så langt er det en betydelig kostnad til omlegging, for reformer koster penger – det er naturlig, det vet alle. Men fortsatt klarer ikke statsråden å synliggjøre hvor mange milliarder man skal spare. Denne debatten hadde vi også i forbindelse med statsbudsjettet

for 2017. Da utfordret jeg statsråden på det. Da var det ikke mulig å svare på det. Men nå har jeg hørt både statsråden, representanten Astrup og andre representanter for regjeringspartiene og støttepartiene i Stortinget argumentere for at dette er svaret. Hvor mye skal vi spare på jernbanereformen i løpet av den planperioden statsråden nå har lagt fram en plan for?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:41:29]: Dette spørsmålet synes jeg var utmerket, for det viser skillelinjene. Det er riktig at vi ikke har kunnet legge inn de kostnadsbesparelsene vi tror kommer, for vi kan ikke sannsynliggjøre det med to streker under – mens Arbeiderpartiet altså kutter 90 pst. på kostnadssiden med et trylleslag og legger det inn som at nå skal det gjennomføres. Et prosjekt til 50 mrd. kr finansieres med 5 mrd. kr. Det er direkte useriøst. Jeg er ganske sikker på at forrige partileder i representanten Sivertsens parti ikke hadde tillatt det. Det er ikke sånn man kan styre landet. Gjennom Nye Veier har vi sannsynliggjort at man kan kutte 20 pst. i kostnader. Vi har allerede sett ved de prosjektkontraktene som er inngått, at man har fått det til – en halv milliard kr på Arendal–Tvedestrand, og senest på Kolomoen–Moelv ser man for seg 2 mrd. kr i kostnadskutt, av dem 400 mill. kr bare på driftsorganisasjonen. Så vi ser resultatene, men Arbeiderpartiet har vært imot alt dette. Hvis representanten Støre kan bruke sitt innlegg på å si hvilke grep Arbeiderpartiet vil gjøre som denne regjeringen ikke har gjort, skal jeg notere flittig, men så langt har kulepennen min ligget ubrukt.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:42:39]: I forrige valgkamp sa statsråden ofte at nå skal det bli slutt på å bygge stykkevis og delt, nå skal vi bygge sammenhengende. Men når vi leser NTP, ser vi at det fortsatt mangler ganske mye på det – E6 gjennom Gudbrandsdalen, Nordland og Trøndelag, E16 i Oppland og Hordaland. Hvorfor er ikke Fremskrittspartiet lenger opptatt av sine krav om sammenhengende utbygging?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:43:12]: Det er vi, og det framkommer i Nasjonal transportplan. Vi klarer ikke å bygge alle veier på 12 år, men mange steder gjør vi dette, så da håper jeg Senterpartiet kan notere.

I den nasjonale transportplanen som foreligger, kommer det til å være sammenhengende motorvei fra Ørje til Kristiansand. Det skal vi bygge på 12 år. Det er sammenhengende. Tidligere regjeringer har brukt over 25 år bare på å komme seg så vidt gjennom Østfold, ikke engang kommet til E6. Der er det en forskjell.

E39 mellom Stavanger og Kristiansand: Hvis vi hadde brukt det tempoet som tidligere regjeringer har brukt, på å bygge hele strekningen, hadde vi kommet til Kristiansand i 2614. Vi skal komme dit i 2030. Vi ligger 585 år før skje-ma.

Jeg forstår ikke hvorfor Senterpartiet kommer med påstanden om E6 Helgeland. Det er milliardbeløp til E6 Helgeland. Det skal gjennomføres, E6 Helgeland – både sør og nord – og vi skal komme helt ned til grensen i Trøndelag.

På prosjektet E16 Arna–Voss lå det inne null kroner fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet – null kroner. Vi har lagt

inn 14,5 mrd. kr. Det er fordi vi skal bygge det, og vi skal bygge helt til Voss.

Abid Q. Raja (V) [13:44:24]: Jeg reagerer en del på Arbeiderparti-representanten Eirik Sivertsens spørsmål, særlig når vi nå altså har tidenes satsing på en NTP, som aldri har hatt større ramme. Den prosentvise andelen som går til jernbane, er 45 pst. av investeringskostnadene og 35 pst. av totalen. Det er en historisk satsing på kollektiv, på sykkel, på vei og også på den helhetlige infrastrukturen. Samtidig vet vi – og her kan pressen gjøre arbeidet selv – hvilken underdekning Arbeiderpartiet har på sitt alternative budsjett. Jeg tror estimatet som foreligger her nå, er et spenn mellom 120 og 160 mrd. kr., dersom det stemmer. Statsråden kan eventuelt redegjøre for det.

Mitt spørsmål til statsråden er: Dersom det mot formodning skulle bli et regjeringsskifte, hva er det som egentlig er truet når det gjelder NTP-en – hvis man legger inn at flertallet da skal bestå av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og Miljøpartiet De Grønne? Hva er det velgerne risikerer når det gjelder NTP-en, dersom så skulle skje?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:45:29]: Jeg mener at troverdigheten i en persons løfte kan man også lese ut fra hva personen faktisk leverte da vedkommende styrte selv. I åtte år hadde man en gjennomsnittsvest i bevilgninger til NTP-formål på drøyt 2 mrd. kr. Under dagens regjering er den på rundt 4 mrd. kr – altså dobbelt så høy. Det er ikke troverdig når Arbeiderpartiet plutselig vil komme med en NTP-vekst på mellom 5–6 og 7 mrd. kr i året i tolv år i strekk. Det er altså to, tre, nesten fire ganger mer enn det de noen gang har levert selv. Under Arbeiderpartiet har veiene forfalt stort sett hvert år. Jernbanen har forfalt. Det samlede forfallet doblet seg i de åtte årene de rød-grønne styrte. At de plutselig nå skal prioritere det opp, er ikke troverdig.

Men hovedproblemet er at man har en NTP der Arbeiderpartiet på den ene siden sier at vi allerede bruker 100 mrd. kr for mye fra oljefondet i året, og så mener man at handlingsrommet i perspektivmeldingen tilsier at vi bruker for mye penger i den NTP-en som flertallet har framlagt. I tillegg legger man altså inn 150 mrd. kr, pluss minus, i uforpliktende løfter ... (Presidenten klubber.)

Presidenten: Presidenten vil minne representanten om at replikker skal rettes til statsrådens innlegg, ikke til andre representanters innlegg.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [13:46:43]: Statsråden representerer jo et parti av klimafornektere, og de har lyktes i å få Venstre til å være med på at transportplanen ikke skal sette noe nasjonalt klimamål for transportsektoren fram til 2030, slik som det helt klart framgår av innstillingen.

Det er altså slik at statsråden i transportplanen legger fram en god del mål som sentrumpartiene har fått inn i Nasjonal transportplan – etter forslag fra SV, må jeg helt ubeskjedent si – som setter tydelige mål for når vi bare skal ha nullutslippsbiler og nullutslippsbusser. Men det er altså ikke mer enn to uker siden regjeringspartiene, inklusiv statsrådets parti, sa nei til å ha en plan for å nå de samme målene som regjeringen har stilt opp.

Det tredje er motorveitbygging – det legges opp til tidenes motorveitbygging, både dyre og ulønnsomme prosjekter. Er statsråden enig i at hvis vi skal nå målet om å få ned trafikken, gjør vi ikke det ved å bygge motorveier rundt byene?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:47:48]: For det første gir både SV, Miljøpartiet De Grønne og enkelte andre inntrykk av at de eneste motorveiene som skal bygges, er stort sett inn til byene. Vel, man skal altså bygge motorvei mellom Stavanger og Kristiansand, ikke rundt Stavanger eller Kristiansand. Man skal ikke bygge motorvei rundt Oslo, man skal bygge til Hamar, man skal bygge mot Lillehammer. Man skal bygge slik at folk som i dag har varetransport, håndverkstjenester o.l., skal komme seg bedre fram. Det handler ikke minst om å knytte landet sammen.

Jeg ber representanten Eidsvoll Holmås om å begynne å forholde seg til faktum, f.eks. at i klimameldingen som nettopp ble framlagt – vi viser til klimameldingen i NTP – står det at man har et arbeidsmål på 35–40 pst. kutt. Hvis man vil se på hva vi gjør i NTP, kan man slå opp på side 223. Der står det om en del ting som skjer, og vi sier at hvis man får et «disruptive scenario» innenfor teknologi – og det tror jeg helhjertet på – vil man ha et kutt i utslipp på 60 pst. sammenlignet med 2005 – 60 pst. kutt uten at man skal skatlegge bilistene og forby bilene ... (Presidenten klubber.)

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

De som heretter får ordet, har en taletid på inntil 5 minutter.

Jonas Gahr Støre (A) [13:49:11]: Det er nesten så man som partileder i Arbeiderpartiet blir rørt over statsråden når man tenker på at vi kan utgjøre en slik kilde til inspirasjon, sinne, aggresjon og forklaring på alt som er vondt og leit. Til og med når talere fra andre partier er oppe på talerstolen, snakker Solvik-Olsen om Arbeiderpartiet. Når han beskriver sin egen innsats som samferdselsminister – og han har arbeidet hardt – skulle man tro at det nærmest ikke gikk biler på veiene eller tog på skinene i Norge i den tidligere perioden, og at det ikke skjedde en kraftig økning i samferdselsinvesteringene og investeringene i tog i vår tid.

Jeg er egentlig stolt over å bli kalt Harry Potter – han er en av mine helter – men da skal jeg samtidig få utnevne statsråden til tidenes Humlesnurr, rektoren til Harry Potter, som lærte ham om magisk tryllestav. Jeg vil aldri komme på hans nivå, for lå ikke Fremskrittspartiet, i sin alternative NTP i 2013, 454 mrd. kr over det som ble vedtatt? Jeg tror ikke engang en tryllestav kunne levert det. Hvis en vil ha en lærebok i overbudspolitikk og innkalkulert effektivisering som ikke er dokumentert, sier jeg: Bare les!

Arbeiderpartiet har lagt fram sitt forslag til Nasjonal transportplan. Det bygger på mye tallmateriale fra regjeringen, og gjengivelsene fra statsråden blir ikke riktigere av gjentakelsene hans. Det vi har sagt, er at skulle det åpne seg muligheter, gjennom effektivisering, gjennom å bygge smartere i neste periode, som jo statsråden er en helhjertet talsmann for – det kan jo hende at det kan skje gjennombrudd på dette området på andre måter enn det statsråden har sett for seg – skisserer vi en rekke prosjekter vi da kan tenke oss å framskynde og gjennomføre. Budsjettene i Na-

sjonal transportplan blir vedtatt år for år, etter hva som er mulig, og vi har skissert mulighetene for det hvis de åpner seg. Det gjør at vi også kan gjennomføre ting fra den forrige transportplanen som denne regjeringen har valgt å skyve til side.

Statsråden sier nærmest at Arbeiderpartiet ikke kan uttale seg i denne saken om de ikke har en detaljert oppskrift på hva de vil gjøre annerledes. Vel, vi har fra vår side skissert i transportplanen og i innleggene her flere områder hvor vi mener at vi kan gjøre ting på andre måter – gjennomgang av standarder i sektoren og standardvalg på enkeltprosjekter. Det behøver ikke å være fire felt og 110 km/t alle steder hvor det skal bygges nytt. Og det kan åpnes muligheter for besparelser.

Vi tror også at det i digitalisering kommer til å ligge store muligheter for besparelser. De må dokumenteres, men bransjen selv peker på et stort potensial. Andre land gjør det, og vi må lære av andre land.

Vi må ha et nærmere samarbeid mellom transportetaten, bygg- og anleggssektoren og forskningsinstitusjoner. Og vi må utvikle statens kontraktstrategier, slik at vi får best mulig pris for staten. I statsrådens egen periode har prisene på prosjekter innen bane gått opp med 30 pst. og innen vei med 40 pst. Så full kontroll med kostnadsutviklingen kan jo heller ikke denne statsråden si at han har.

Jeg skal gi statsråden rett i én ting. Det er at det kommer til å komme overraskelser på dette feltet i årene som kommer, for det skjer ting innenfor teknologi som kommer til å gjøre at vi i 2030 antageligvis kommer til å se tilbake igjen på denne debatten i 2017 med den undringen som historiens raske endringer alltid gir: Tenk at det kom endringer som gjorde at vi kunne tenke nytt på denne måten! Det betyr at den regjeringen som Arbeiderpartiet ser fram til å lede, vil ha et våkent blikk på hvordan vi må justere og tilpasse våre visjoner innen transport – hva som kan transporteres, hva som må transporteres, og hvordan det skal transporteres – i årene som kommer. De mulighetene som det gir, og den fleksibiliteten må vi også ha med oss.

Til slutt vil jeg si at for Arbeiderpartiet er forslaget vi har lagt fram, ambisiøst, seriøst og ansvarlig. Det er mer om framtidsrettede klimaløsninger i storbyene, mer om rassikring og folks trygghet, som fullfinansiering av Arna–Stanghelle i Hordaland, og mer til kysttiltak og havner.

At vi har lagt inn digitalisering og bredbånd som et eget punkt i transportplanen, er et uttrykk for nettopp det skiftet som kommer til å komme i denne sektoren i årene som kommer, og at vi er forberedt på det.

Mangelen på forslag når det gjelder kysttiltak og havner, står fram i regjeringens plan. Vi har gjort noe med det. Det er en stor strategisk satsing for Arbeiderpartiet, i tråd med nordområdesatsingen, og nå havsatsing, som må bli dette landets nye, store satsingsområde i årene som kommer. Arbeiderpartiet får ikke flertall for disse forslagene nå, men allerede til høsten har velgerne mulighet til å gjøre transportplanen bedre – og det er vi klare for.

Helge Orten (H) [13:54:26] (ordfører for sakene nr. 8 og 10): Først av alt må jeg si at det er gledelig å få vite at Harry Potter også er opptatt av samferdsel. Det skaper nye muligheter.

Dette er en stor dag. Etter snart fire år i transport- og kommunikasjonskomiteen, mange reiser og møter med

gode innspill til prosjekt og politikk, mange møter med engasjerte folk som brenner for sitt prosjekt, og gode innspill fra mange organisasjoner har vi kommet til den dagen da vi skal vedta Nasjonal transportplan for perioden 2018–2029. Det kan vi gjøre med stolthet, for det er en god plan for hele landet.

I denne stortingsperioden er bevilgningene til samferdsel økt med over 50 pst. Vi har gjennomført flere viktige reformer og tatt grep for å redusere planleggingstida. Og vi har startet reduksjonen av vedlikeholdsetterslepet på vei og bane. Vi har bevilget historisk mye til samferdsel, samtidig som hver enkelt krone blir brukt smartere. I NTP 2018–2029 fortsetter vi denne satsingen.

Det er ikke mulig for meg å omtale alle deler av planen i løpet av fem minutter, så jeg vil konsentrere meg om noen områder.

Mitt fylke, som resten av kysten vår, er oppdelt i fjorder og fjell. Det illustrerer noe av kompleksiteten og utfordringene vi har i Samferdsels-Norge. Derfor er det svært gledelig at vi i denne NTP-en opprettholder satsingen på ferjefri E39.

I tillegg til Rogfast, som nærmer seg oppstart, er både Hordfast og Møreaksen prioriterte prosjekt. Dette er prosjekt som vil bidra til å bygge sammen sterke verdiskapingsregioner på Vestlandet. Når eksempelvis avstanden mellom Molde og Ålesund blir under én time, vil det gjøre noe med attraktiviteten til hele regionen. Sammen med Hafast vil dette legge grunnlaget for ny vekst og verdiskaping i et allerede sterkt internasjonalt industrimiljø.

Men jeg er noe bekymret over opposisjonen. Senterpartiet foreslår å kutte i midlene til Hordfast med 4 mrd. kr. SV og Miljøpartiet De Grønne er ikke interessert å bygge ferjefri E39 i det hele tatt, men vil prioritere mer til jernbane. Arbeiderpartiet lover mer til alt, uten tilstrekkelig finansiering. Det virker som om det bare er én trygg vei til ferjefri E39, og det er å la de fire samarbeidspartiene få gjennomføre denne nasjonale transportplanen.

Over flere tiår har vedlikeholdsetterslepet økt. Arbeiderpartiet og Senterpartiet lot denne utviklingen fortsette. I denne stortingsperioden er trenden snudd, og forfallet er redusert både på vei og på bane. Det arbeidet videreføres i Nasjonal transportplan og reduserer forfallet med ytterligere én tredjedel i løpet av tolvårsperioden.

Nasjonal transportplan er en massiv satsing på veiprosjekt i hele landet, når det gjelder både det som skal bygges av Statens vegvesen, og det som skal bygges av Nye Veier AS. Over mange år har vi sett at kostnadene ved veibygging har økt. Derfor har det vært viktig å utfordre etablerte arbeidsformer. Hvordan kan vi øke innovasjonstakten og etablere bedre kontrakts- og samarbeidsmodeller, samtidig som vi standardiserer der det er mulig, og utfordrer hva som er god nok kvalitet? Nye Veier AS er et viktig bidrag i så måte. Arbeiderpartiet og Senterpartiet har stemt imot reformer i samferdselssektoren. Vi har tro på at det er mulig å tenke nytt, og allerede nå ser vi at det virker. Veier blir bygd både smartere og raskere.

For de fire samarbeidspartiene er det viktig å styrke sjøtransportens konkurranseevne som et miljøvennlig og godt alternativ for lange transporter. Sjøtransporten utgjør allerede i dag en stor del av transportarbeidet, og i NTP legges det til rette for ytterligere overføring av gods fra vei til sjø: – 2 mrd. kr i havnetilskudd for mer effektive og miljøvennlige havner

- 1,7 mrd. kr i en incentivordning for overføring av gods
- 0,9 mrd. kr til avgiftsreduksjoner

Dette kommer i tillegg til andre ordninger, f.eks. gjennom Enova. Dette vil ha effekt.

Ferjene er en viktig del av transportnettet vårt og helt avgjørende for å binde sammen kysten. Mange står foran en anbudsfornyelse de nærmeste årene, og det at vi nå stiller krav til lav- og nullutslippsløsninger, vil bety en betydelig utskifting av gammelt materiell, økt kapasitet og miljøvennlige ferjer. Det er også et område hvor våre verft og utstyrsleverandører kan ta en ledende rolle og gjøre miljøkravene til en forretningsmulighet. I min region er det flere selskap som kan aksle en slik ledertrøye, og som allerede er godt i gang – Fiskerstrand Verft, som utvikler hydrogenferjer, verft som produserer elferjer, utstyrsleverandører som bidrar til innovasjon og ny miljøteknologi. Det gjør meg optimistisk.

Det er mange i mitt fylke som følger denne debatten, ikke bare på grunn av Nasjonal transportplan, men også fordi vi skal vedta bompengeproposisjonen for Nordøyvegen. Det er et ferjeavløsningsprosjekt som avløser to ferjesamband, og som gir fastlandsforbindelse til Nordøyane. Bompengefinansiering og lokale bidrag utgjør en viktig del av den totale finansieringen, men det aller viktigste er ferjeavløsningsordningen som denne regjeringa har lagt til rette for, og som er helt avgjørende for at slike prosjekt kan gjennomføres. Nordøyvegen er det første store ferjeavløsningsprosjektet etter at ordningen kom på plass, og vil være en demonstrasjon på den enorme betydningen denne ordningen vil ha for tilsvarende prosjekt langs hele kysten.

Jeg vil avslutte med å gratulere innbyggerne på Nordøyane med dagen og ikke minst innbyggerne i hele Norge med en god nasjonal transportplan.

Åse Michaelsen (FrP) [13:59:43] (ordfører for sak nr. 12): Her har det vært mye eventyrfortelling, både med Humlesnurr og med Potter – vi mangler bare Hermine her. Så ser jeg at prinsen med hoffet har forlatt salen – jeg skulle så gjerne ha vist til en kommentar fra dem om inndekning. For er det noe Arbeiderpartiet ikke har i sitt framlegg, så er det inndekning for alle prosjektene. Det har Fremskrittspartiet hatt, vi har hatt inndekning for hver kilometer.

Før jeg starter mitt innlegg, ønsker jeg å ta opp det forslaget som Fremskrittspartiet har i en av alle de sakene som er bakt inn under NTP-en. Det er lett å glemme, siden vi behandler så mange saker på en gang.

Så til harde fakta. For meg som ordfører for sak nr. 12, utbygging av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest, er det vemodig, men på samme tid fantastisk: Verden slutter – som vi pleide å si – på Søgneletta i Søgne kommune. Det er ikke lenger tilfellet. Jeg ser på representanten Grøvan, som sitter i salen, at han kjenner uttrykket fra Sørlandet veldig godt. Jeg vil, som jeg sa, til harde fakta og ikke til eventyrfortelling:

Hvem husker ikke – på E39, den strekningen som nå skal få fire felt – fire ungdommer som hadde vært i Kristiansand på jobbintervju, som hadde vært innom McDonald's, og som omkom på vei hjem til Mandal? Hvem husker ikke familien som var på vei fra Rogaland til Kristiansand tidlig en påskemorgen – de skulle rekke ferjen med familien – der det også var dødsfall? Hvem husker ikke bildene i nyhetssendingene av 150 trailere som sto i kø på

en E39 som ikke hadde omkjøringsvei, eller – tidligere – en E39 hvor en måtte kjøre med beltevogner via E18 for å levere ut mat i løpet av natten, fordi folk måtte overnatte i bilene? Hvem husker ikke at snø og is som hang fra bygninger, måtte skytes ned med hagle fordi det var farlig å ferdes og det ikke var noen annen mulighet for å løse det?

Dette er veien som vi nå skal bygge, og Nye Veier, Fremskrittspartiets baby, som nå har blitt voksen, har ansvaret for den. Smartere planlegging, enklere regulering, tidligere involvering av dem som skal være med på ferden, statlige planer – helhetlige og ikke minst med et driftsansvar i 20 år etter ferdigstillelse.

Men en får også med seg usikkerheten rundt Senterpartiet og Arbeiderpartiet, som på veldig mange områder vil reversere reformene våre – si nei til kanskje 30 mrd. kr i besparelse her, nei til 20 pst. besparelse der, nei til en kanskje hurtigere utbygging – og som, som jeg tydelig husker, bygger så stykkevis og delt at det i 2006–2007 ble bygd nesten 3 kilometer av en strekning som nå ikke lenger er brukende. Det er ikke slik vi vil bruke pengene.

Dette er mitt siste innlegg fra denne talerstolen. Når jeg ser tilbake på de tolv årene i Stortinget, både i kirke-, utdannings- og forskningskomiteen, i justiskomiteen og nå i transportkomiteen, er det en del røde tråder. En av de røde trådene er det som vi har i dag i NTP-en, kommunikasjon. Da tenker jeg på kommunikasjon via fiber, via annen teknologi, via cyberspace osv. – men også på kommunikasjon mellom kolleger, mellom representanter i denne salen. Det er vemodig å stå her. Jeg vil mene at representantene som sitter her, og som skal fortsette, skal sette seg mål, og en skal aldri gi opp – for da kommer en i havn.

Jeg begynte min politiske aktivitet med E39, som jeg nå er saksordfører for, med å sikre en firefeltsvei – som Fremskrittspartiet var det eneste partiet som kjempet for – mellom Kristiansand og Stavanger. Nå står vi her, og det blir en realitet. De fleste partiene er helt enig med Fremskrittspartiet, selv om det var voldsom motstand da jeg startet på Stortinget i 2005, mot et slikt prosjekt. Nå er vi her – ringen er sluttet.

Jeg vil bare si tusen takk til Stortinget og til alle gode kolleger for tolv fantastiske år – tusen takk.

Presidenten: Representanten Åse Michaelsen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Magne Rommetveit (A) [14:04:46]: Representanten Åse Michaelsen kan gje oss alle glimt av håp i det fjerne, om ikkje så lang tid.

Havet og kysten har gjennom hundreår prega Noregs historie, kultur og økonomi. Havet og kysten vil også prega landet vårt i framtida. Innan fiskeri og havbruk, skipsfart og maritim næring, petroleum og fornybar energi ligg det eit stort potensial for framtidig verdiskaping og lønsame arbeidsplassar, noko som igjen er ein styrke for å sikra busetnad langs kysten vår.

Den sitjande regjeringa har på fleire felt følgd opp regjeringa Stoltenberg II sin gjeldande NTP når det gjeld statlege løyvingar, men på kystområdet er oppfølgingsgraden etter desse åra på berre 86 pst. Arbeidarpartiet vil at det i åra framover skal satsast meir på kysten, og i vårt alternativ har me ein auke i forhold til regjeringa på om lag 5 mrd. kr i planperioden, og mesteparten av dette kjem i den første seksårsperioden. I hovudsak skal midlane brukast på å

framskunda realiseringa av hamne- og farleistiltak, som i regjeringa sitt opplegg ikkje var tiltenkt statlege løyvingar før etter 2024.

For som han sa det, trålarskipperen frå Bømlo: «Skal me liggja og driva utpå fjorden då, i seks–sju år, før me får den moloen og kan ha ei sikker hamn?»

Det som skaper endå meir uro kring regjeringa sitt NTP-forslag, der dei fleste kysttiltaka altså ikkje får statlege løyvingar før etter 2024, er at stortingsfleirtalet nyleg har vedteke at ansvaret for fiskerihamnene skal overførast til dei nye regionane frå 2020. Arbeidarpartiet er for at fiskerihamnene framleis skal vera eit statleg ansvar, og vårt opplegg sikrar at viktige prosjekt for arbeidsplassar og næringsliv vert prioriterte. Og når fleirtalet i sine merknadar peikar på at kommunar og fylkeskommunar kan forskottera hamne- og farleistiltak, trur ikkje eg at det er så mange av kommunane som vil ha økonomi til å gjera det.

Det er slik at mange av fartøya som vert brukte i fiskeflåten vår, har vorte større, og ikkje minst stikk dei djupare i sjøen. Det inneber at mange av dei etablerte fiskerihamnene ikkje er brukande og trygge nok for ein moderne fiskeflåte.

Mange av dei hamne- og farleistiltaka som Arbeidarpartiet i vårt opplegg vil ha framskunda frå andre planperiode til første periode, åra 2018–2023, ligg naturleg nok i dei nordlege delane av landet vårt, men tiltakslista går langs heile kysten – frå aust i Finnmark og til Østfold.

Utdjuping, molobygging og nymerking er gjennomgåande tiltak som Kystverket har utgreidd og føreslått. Og så er det slik at både utdjuping og utsprenging på land for å skaffa molomateriale også skaper nytt næringsareal på landsida i desse hamnene, noko som igjen er ein føresetnad for at det skal koma ny marin og maritim næring, som då gir arbeid til fleire.

I fleire tiår no har fiskerinæringa vore ein viktig del av rekrutteringsbasen for dei veksande petromaritime næringane. Oljealderen er langt ifrå over, men me ser likevel at sektoren opplever nedgang i sysselsetjinga langs store delar av kysten. No er det mykje som tyder på at fiskeri og fiskerirelatert industri igjen er i vekst, og då er det om å gjera å leggja til rette for at denne veksten kan koma i dei næraste åra.

Dette er ein aktiv næringspolitikk og vil gje sårt tiltrengte arbeidsplassar langs kysten, der me til ein viss grad kan snakka om at no er det «payback-time», at ein del av dei som det ikkje lenger er plass for i oljenæringane, no kan få seg arbeid i fiskeri og fiskerirelaterte aktivitetar.

Som eksempel på kva Arbeidarpartiet vil framskunda av farleistiltak, vil eg nemna utdjupinga av innseglinga til Florø hamn, noko som vil gjera det mogleg for verftet der å få inn dei store, djuptgåande riggane som treng overhaling.

Arbeidarpartiet vil også i planperioden prioritera betydelege midlar til styrking av strategiske hamner, ny teknologi med m.a. sterk innsats for elektrifisering og nullutslipp i ferjeflåten og til tiltak for å styrkja godsoverføring frå veg til sjø.

For det er viktig at me sørgjer for at den fantastiske infrastrukturen som dette landet har fått gratis, vert tilrettelagd og dermed brukt meir aktivt for å frakta varene våre – på ei ferdig salta, trafikksikker transportåre.

Torill Eidsheim (H) [14:10:18]: Regjeringa gjennomfører tidenes satsing på veg, bane og kollektivtransport. I tillegg er inneverande NTP overoppfyllt etter fire år ved roret. Vi gjekk til val på 20 mrd. kr meir, 2 mrd. kr i året, og det har vi innfridd – 10 mrd. kr meir og 15 mrd. kr i effektivisering på fire år.

Vi skulle likevel ha ønskt at ei rekkje prosjekt var blitt bygde i går: Vikafjellet, Strynefjellet, Romarheimsdalen, E39, E134, rv. 7, E16 Voss og òg ferdigstilt Filefjell. Men av alle i denne salen er vel Arbeidarpartiet og Senterpartiet trass alt av dei som har hatt flest sjansar til å vise korleis infrastruktur kan byggjast raskt og effektivt. Etter åtte år med gigantiske vedlikehaldsetterslep og manglande oppstart av nye, etterlengta infrastrukturtiltak – kan vi då, vi frå andre parti, media og veljarar, feste lit til at no skal alt kome først, utan at det blir vist til korleis ein tenkjer å gjere det?

Store delar av løfta skal takast gjennom effektivisering, men kva slags effektivisering? Eg har ikkje registrert nokon nye, konkrete eksempel frå Arbeidarpartiet på korleis dette skal gjennomførast, og våre effektiviseringstiltak, som allereie viser gode resultat, skal takast bort. Der som Arbeidarpartiet får sjansen – er dette då av prinsipp?

I tillegg til storsatsing på veg, bane og kollektivtransport viser denne regjeringa evne til å sjå moglegheitene som teknologi og digitalisering vil kunne gje. Med storsatsing på ITS og ein eigen ekom-plan med eit investeringsnivå på 10,7 mrd. kr i fjor vil regjeringa sikre eit heilskapleg og effektivt transportnett òg for digital kommunikasjon.

Intensjonen med NTP har aldri vore ei liste over draumar og gode hensikter. NTP er meint å skulle vere ein plan som sikrar langsiktigheit og nettopp òg effektivitet, vel å merke dersom han blir brukt som opphavleg tenkt, og ikkje undergraven, slik Arbeidarpartiet no gjer ved å bruke planen som eit valkampstunt.

Dersom alt skal kome først utan at det blir vist til korleis, kan det vanskeleg oppfattast som noko anna enn tomme løfte. Senterpartiet hadde samferdselsministeren frå 2005 til 2013. Før var det stort sett Arbeidarpartiet som hadde denne posten. Men ein greidde ikkje å få sett i gang planlegging av ny veg og bane på f.eks. E16 Arna–Voss, sjølv om utfordringane var velkjende. Konklusjonen om trasé blei ikkje fatta i tide, og null kroner låg inne i den førre NTP-en.

Denne regjeringa er faktisk den første til å stake ut kursen for eit nytt prosjekt på dette strekket, K5-alternativet med ny veg og bane, og vi legg opp til å investere 15 mrd. kr i planperioden. Ikkje veit eg – planperiodar betydde kanskje ikkje så mykje før? Eksempelvis var E39 Sveгатjørn–Rådal prioritert i NTP-en i både den første og den andre perioden til Arbeidarpartiet, men ikkje sett i gang før Høgre og Framstegspartiet tok over i 2013.

Vi tek mål av oss til å fortsetje dette arbeidet, slik vi har gjort desse fire åra, der vi overoppfyller NTP. Det tenkjer vi òg å gjere med den komande NTP-en.

Karianne O. Tung (A) [14:14:58] (ordfører for sakene nr. 9 og 11): Arbeiderpartiet har levert et ambisiøst, seriøst og ansvarlig alternativ til regjeringens nasjonale transportplan. Vårt alternativ vil gi mer klimavennlig transport. Trygg, god og effektiv samferdsel vil sikre vekst, lønnsomme arbeidsplasser og bosetting over hele landet.

Vi gjør en tydelig prioritering av kysten og kollektiv- og klimatiltak, trykker veiene våre og sier at alle skal ha tilgang til høyhastighetsnett. Det gir likeverdige muligheter over hele landet – et land der alle skal få være med både på verdiskapingen og på verdidelingen.

Det er et faktum at god digital infrastruktur er blitt minst like viktig som veier, jernbane og annen grunnleggende infrastruktur. Da må også den digitale infrastrukturen være for alle, over hele landet.

Vi er i dag på full fart inn i en tid med større digitale forskjeller. Det er uakseptabelt. Koppertråden skulle inn i alle hjem, slik at alle fikk telefon. Nå er det tid for å sikre alle tilgang til høyhastighetsnett. Det er et av Arbeiderpartiets hovedløft i denne nasjonale transportplanen. Og hvorfor er det det? Jo, fordi tilgangen til høyhastighetsnett i dag er like avgjørende for elever i skolen, for gamle og nye bedrifter og for å sikre god og nødvendig helsehjelp over hele landet. Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har hatt sneglefart på dette området og overlatt det til et marked som ikke vil ta ansvar for alle deler av landet vårt.

Arbeiderpartiet har høyere ambisjoner for det digitale Norge, for det som er et faktum, er at fremtiden er digital. Det som kan digitaliseres, vil bli digitalisert. Vi står foran en omveltning som vil endre samfunnet vårt fundamentalt.

Maskiner og kunstig intelligens kan i stadig større grad utføre oppgaver som mennesker til nå har vært alene om. Jobber vi i dag regner som sikre, vil gå tapt. Konsekvensene av å bytte ut hesten med bilen var ikke bare en endring av transportmiddel, antall kilometer per time eller hvor ofte du besøkte bestemor. Det endret faktisk hele samfunnet vårt.

Digitalisering og autonome kjøretøy vil kunne føre til økt mobilitet, økt trafikksikkerhet, lavere utslipp og bedre ressursutnyttelse, men det avhenger av politisk styring og positive incentiver – en styring Arbeiderpartiet ønsker å ta.

Ulike løsninger for å dele på kjøretøyene vil kunne frigjøre vei- og parkeringsareal og redusere utslippene våre, samtidig som mobiliteten øker. Kollektivtransporten kan bli mye mer tilgjengelig og effektiv, slik at flere faktisk velger dette foran privatbilen som står i garasjen. Ruter sier at de kommer til å bli et dataselskap framfor et kollektivselskap. Arbeiderpartiet ønsker denne utviklingen velkommen. Sammen med Arbeiderpartiets 70 pst. statlige finansiering til store kollektivsatsinger kan vår satsing på digitalisering gjøre kollektivtrafikken i stand til å spille en helt annen rolle om noen år, både klimamessig og – ikke minst – transportmessig.

Som politikere skal vi også være ærlige på at digitalisering, automatisering og teknologiske kvantesprang kan påvirke behovet for å investere i vei og godsterminaler framover. Hvis digitaliseringen kan bidra til å ta ned investeringsbehovene, slik at vi kan gjøre ting på en smartere måte, må vi se nøye på det.

Til slutt: Digitalisering skaper nye, store muligheter også for norsk næringsliv. Industri kan flyttes hjem, og nye teknologiselskaper kan vokse fram. Digitalisering og ny teknologi vil være en avgjørende driver for framtidig vekst. Arbeiderpartiet vil at teknologiskiftet vi står foran, skal komme fellesskapet til gode i form av nye framtidige arbeidsplasser og ikke minst verdiskaping og verdideling, både over hele landet og mellom oss som mennesker.

For Norge, med vårt høye lønnsnivå, er bruken av moderne og framtidsrettet teknologi selve nøkkelen til å kun-

ne konkurrere internasjonalt. Det er derfor Arbeiderpartiet vil gjøre Norge verdensledende på dette området. Det er derfor vi tar dette inn som en viktig bærebjelke i Nasjonal transportplan.

Framtiden er digital – da bør landets viktigste infrastrukturplan også være det.

Nils Aage Jørgstad (H) [14:19:57] (ordfører for sakene nr. 5 og 13): Nasjonal transportplan er ment å være et viktig strategidokument, som det knytter seg stor spenning til. Transport- og kommunikasjonskomiteen har brukt tid på å besøke alle landets fylker, inklusiv Oslo, for å komme under huden på de utfordringene fylkene står overfor. I tillegg har vi i Høyre besøkt våre politikere i de samme fylkene, og det har vært høringer og besøk her på huset. Jeg vil benytte anledningen til å takke alle som har bidratt i denne prosessen.

Selv om Nasjonal transportplan 2018–2029 har en økonomisk ramme på ufattelige 1 064 mrd. kr, har det vært en tøff prioriteringsjobb i forkant av framleggelsen av planen: Hvilke prosjekter skal med, hvilke skal stilles på vent? Hvilke prosjekter skal inn i første periode, hvilke skal inn i andre?

Det er mye å glede seg over i denne NTP-en, ikke minst for en jernbanepolitisk talsmann. Intercity har som begrep blitt utvidet i denne NTP-en, fra å være et triangel til å bli en mangekant. Ringeriksbanen har utviklet seg fra å være et nokså beskjedent prosjekt i forrige NTP til å bli et av hovedelementene i denne. Sammen med E16 Sandvika–Hønefoss er kostnadsoverslaget på å underkant av 30 mrd. kr. Østre linje på Østfoldbanen har også blitt et prioritert prosjekt, både med investering i ERTMS og med en trafikksterk tilknytning til Follobanen. Det tredje elementet er en forsering av ny tog tunnel gjennom Oslo. Summa summarum er det forståelig at utbyggingen av intercity-triangelet vil bli fullført fram til Lillehammer, Halden og Skien noen år senere, men med en kvalitet og kapasitet som er større.

Jernbanesatsingen dreier seg ikke bare om de befolkningstette områdene på Østlandet. Toget har en viktig rolle som rygggrad i persontransporten inn og ut av de store byene Bergen, Trondheim og Stavanger. Dessuten er elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen og jernbanen Hamar–Elverum–Kongsvinger med.

Godspakken er en etterlengtet satsing. 18 mrd. kr skal bl.a. bidra til investeringer på Alnabru og ny godsterminal i Trondheim. Videre skal godsterminalen på Kongsvinger videreutvikles for å få mer gods fra vei til bane. Det er nokså oppsiktsvekkende at Arbeiderpartiet i sin alternative NTP – som verken holder seg innenfor kjente økonomiske rammer eller greier å prioritere hva som skal inn, og hva som skal ut – kutter 2 mrd. kr i godspakken. Forstå det den som kan.

Prop. 86 for 2016–2017, Oslopakke 3, er en av sakene vi behandler her, og som jeg har vært saksordfører for. Oslopakke 3 er et viktig strategisk dokument for utvikling av Oslo og Akershus. Planen har sitt utspring i en lokalpolitisk enighet mellom de toneangivende politiske partiene i 2006. I tiden etterpå har den blitt revidert, og tidshorison ten er utvidet fra 2026 til 2032 og nå 2036. Det er Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Senterpartiet som har utgjort grunnstammen i den politiske enigheten.

I 2012 ble det gjort en grundig gjennomgang av Oslopakke 3, både administrativt og politisk. Den administrative analysen viste at det kun var 27 pst. av bilistene relatert til Oslopakke 3 som betalte bompenger. Dette er et av problemene man har tatt tak i i denne pakken. Ved å øke antall bomstasjoner blir flere med på å betale gildet.

Det andre elementet en tok tak i ved enigheten i 2012, var at prosjektene E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudtunnelen ikke kunne løses innenfor rammene av Oslopakke 3. Ett av problemene er at alle prosjekter som bygges i regi av pakken, må nedbetales i byggetiden. Det tas opp byggelån for å sikre en rasjonell framdrift, men alle lån skal være nedbetalt i 20-årsperioden. Det var enighet om at E18 Vestkorridoren og Manglerudtunnelen skulle bygges som vanlige veiprosjekter – bygge først, betale etterpå. Prosjektene skulle få et tilskudd fra Oslopakke 3 tilsvarende det som var forutsatt i 2006. Dette er omtalt både i Nasjonal transportplan 2014–2023 og i Prop. 1 for 2012–2013 – statsbudsjettet for 2013 – uten at det ble tatt stilling til. Det gjøres nå.

Det sentrale elementet i Prop. 86, Oslopakke 3, er likevel avgiftspolitikken. Det legges nå til rette for både tidsdifferensierte satser og miljørelaterte avgifter. Det er oppnådd enighet mellom partene om dette.

Proposisjonen inneholder flere tiltak som vil kunne utløse et statlig tilskudd på 50 pst. Det gjelder Fornebubanen, ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, baneløsning på Nedre Romerike – Åhusbanen – og nytt signal- og sikringsanlegg.

Sverre Myrli (A) [14:25:54]: Vi skal, inkludert bompenger, bruke over 1 000 mrd. kr på samferdsel de neste tolv årene. Selvsagt er det mye bra i Nasjonal transportplan – veldig mye bra – og det skulle bare mangle.

Så er vi her i salen noe uenig i retningen framover, noe uenig i satsingene og også uenig i noen enkeltprosjekter. Og det er vel i grunnen ikke så rart når vi skal bruke så mye penger på ett felt. De fire samarbeidende partiene er veldig fornøyd med seg selv i dag, ja, så fornøyd at Høyres Torill Eidsheim i replikkordskiftet stilte spørsmål til Venstres Abid Q. Raja, ikke om Venstres politikk, men om Arbeiderpartiets politikk. Og representanten Raja stilte i det samme replikkordskiftet spørsmål til samferdselsministeren, ikke om samferdselsministerens politikk, men om Arbeiderpartiets politikk. Det er i det hele tatt ganske så søtt å høre hvordan de fire samarbeidende partiene prater i dag.

Jeg må si jeg er noe overrasket over regjeringspartiernes utfall mot Arbeiderpartiet og vårt opplegg i Nasjonal transportplan. Arbeiderpartiet omprioriterer ca. 50 mrd. kr på tolv år. Jeg husker godt NTP-behandlingen for fire år siden. Da skulle Fremskrittspartiet bruke 450 mrd. kr mer over ti år – 45 mrd. kr i året. Jeg holdt på å si: Hvor er Bård Hoksrud i dag?

Ellers skjønner jeg at regjeringspartiernes talspersoner har problemer med Arbeiderpartiets forslag fordi det er for få tabeller. Hvis det ikke er større problemer, skal nok dette gå ganske bra. Og hvis det er vanskelig å lese innstillingen, kan vi sikkert lese inn forslagene våre på lydbok, så kan flere få det med seg.

Nå må vi roe ned. Statsråden må puste med magen og få fram smilet – han er antakeligvis verdens heldigste samferdselsminister, som har en nasjonal transportplan med

slike økonomiske rammer. Det er ikke sikkert at det er den nåværende samferdselsministeren som får oppdraget med å gjennomføre den nasjonale transportplanen vi vedtar i dag. Det er det velgerne som skal bestemme i september, men uansett kommer vi til å bruke veldig mye penger på samferdsel i årene som kommer. Og det er bra. Men selv om vi gjør det, er det ingen som har penger til alt – ikke regjeringen, ikke støttepartiene og ikke opposisjonen. Men da bør vi i alle fall gjøre ferdig det vi har påbegynt. For fire år siden sa Stortinget da vi behandlet Nasjonal transportplan, at ambisjonen var at vi skal bygge indre intercity til 2024 og ytre intercity til 2030. Nå går flertallet tilbake på den ambisjonen, det er ikke særlig offensivt.

Arbeiderpartiet sier at målet fortsatt må være at vi skal ha dobbeltspor til Lillehammer, Halden og Skien innen 2030, og at Ringeriksbanen skal bygges som forutsatt. Og så må vi slutte å bygge klattvis og delt. Dessverre slutter ikke denne regjeringen med det. Jeg skal nevne to eksempler: Prosjektene E16 i Akershus og Hedmark og E6 i Gudbrandsdalen skyves nå mange år fram i tid. I disse dager er det 20 år siden Stortinget vedtok at det skulle bygges motorveg mellom Kløfta og Kongsvinger. Vegen er bygd i hver ende, fra Kløfta til Nybakk og fra Kongsvinger til Slomarka, men det gjenstår 33 km. Det er uforståelig at regjeringen og støttepartiene nå utsetter dette og ikke vil gjøre vegen ferdig. Det er også uforståelig at flertallet nå stopper E6-utbyggingen i Gudbrandsdalen, hvor fase 1 mellom Ringeby og Otta er utbygd – et prosjekt som Stortinget har vedtatt – mens fase 2 av det samme prosjektet utsettes i mange år. Et vegprosjekt blir altså stående uten at det er bygd sammenhengende, slik som Stortinget la til grunn da vegprosjektet ble vedtatt i Stortinget, fordi regjeringen og støttepartiene nå utsetter det i mange år. Sånn bør vi ikke bygge landet.

Kjell-Idar Juvik (A) [14:30:40]: Arbeiderpartiet har levert et ambisiøst, seriøst og ansvarlig alternativ til Nasjonal transportplan, som kan bidra til mer klimavennlig transport, og, ikke minst, kanskje det aller viktigste: arbeidsplasser over hele landet.

Regjeringspartiene prøver i debatten i dag å så tvil og si at velgerne ikke vet hva de får med våre forslag. Jo, det vet de. Vi har vært tydelig på hva vi vil prioritere, og på samme måte som i forslag til ny NTP vil noen av prosjektene våre gå utover denne perioden. Som flere har sagt, avhenger det av hva vi får gjort med kostnadene. Men det som er den store forskjellen, er at vi ikke allerede i dag har forlatt ambisjonene.

Jeg må si at det er ganske spesielt å sitte og høre fremskrittspolitikerne kritisere vårt alternativ, når vi, som flere har sagt, har friskt i minne deres alternativ i 2013, da de skulle plusse på 455 mrd. kr. Vår alternative omprioritering er, som forrige taler sa, på rundt 50 mrd. kr på tolv år.

Arbeiderpartiet vil ta hele landet i bruk, og da må vi også ha en politikk som ivaretar dette. Jeg tenker ikke minst på skredsikring, digitalisering og det vi i dag har hørt om kysttiltak.

For Arbeiderpartiet er det en målsetting at alle offentlige veier i Norge skal være sikret mot skred. Videre må tunneler over hele vegnettet oppgraderes og sikres. Det handler både om å føle seg trygg når man ferdes langs vegen, og om at framkommeligheten skal være god. Arbei-

derpartiet prioriterer derfor å framskynde en rekke skredsikringstiltak på riksvegene fra siste til første seksårsperiode, pluss en økt satsing på skredsikring på fylkesveg. Vi har plussset på 6,5 mrd. kr til skredsikring, ca. 3 mrd. kr av disse i den første perioden.

Forslaget som foreligger her, er 24 mrd. kr til skredsikring. Det kunne vært bra, men problemet med det er at den store økningen først kommer i den siste seksårsperioden.

Skal vi lykkes med digitalisering, må vi ha godt utbygd høyhastighetsbredbånd i hele landet. I dag har vi ikke det. Vi har fått et digitalt klaskesille, det vil Arbeiderpartiet gjøre noe med. Regjeringen satser på at markedet alene skal ordne høyhastighetsbredbånd. Det har vi sett i budsjettene deres, både i 2015 og i 2016, da de kun foreslo 50 mill. kr i tilskudd til dette. Bare for 2017 er søknadssummen faktisk på 589 mill. kr til 142 prosjekter. Det er bra at vi gjør noe med graveforskriftene, men det er ikke nok bare å gjøre noe med dybden, man må gjøre noe med lengden også.

Derfor må staten ta ansvar, stille opp og sørge for dekning for alle i hele landet. I dag er det som sagt et digitalt klaskesille, urbane strøk har et raskere nett. De siste tallene jeg har fra Samferdselsdepartementet, viser at 96 pst. av husstandene i tettbygde strøk har tilgang, mens bare 37 pst. utenfor tettbygde strøk har tilgang.

På samme måte som storsamfunnet tidligere har stilt opp for å sikre alle tilgang til annen kritisk infrastruktur, må også storsamfunnet stille opp med satsing på høyhastighetsbredbånd for hele landet. Derfor ønsker Arbeiderpartiet å løfte inn et nytt satsingsområde i transportplanen, vi ønsker å løfte inn tilskuddsordninger for bredbånd og forplikte Stortinget i årene framover. Vi har derfor foreslått 6 mrd. kr til denne potten de neste tolv årene – eller 500 mill. kr i snitt per år.

Regjeringen har ikke prioritert arbeidet med å sikre digital tilgang over hele landet. Utbyggingen av fullgod bredbånddekning over hele landet må derfor intensiveres. Det må lages en plan for digital infrastruktur for å sikre høyhastighetskapasiteten der det ikke er grunnlag kommersielt. Skal vi lykkes med digitaliseringen, skape nye muligheter for næringsutvikling og ha offentlige tjenester som er like i hele landet, enten det er skole, helse eller andre tilbud, må vi legge til rette for det med denne tilgangen.

Arbeiderpartiet vil ha god tilgang på digital infrastruktur i distriktene og forhindre et digitalt klaskesille mellom by og land. Dessverre har vi en regjering som bare peker på markedet. Vi ønsker i tillegg å ta et statlig ansvar, sånn at vi kan få dette til. Derfor må vi til høsten ha en ny regjering som prioriterer dette.

Kenneth Svendsen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Nikolai Astrup (H) [14:35:57]: Bare for å illustrere overfor representanten Juvik at vi tror på digitale løsninger, har jeg med meg pc-en opp.

Debatten så langt har kastet litt lys over opposisjonens alternativer til Nasjonal transportplan. Noen svar har vi fått, og de bør bekymre flere enn meg. Men mest påfallende er de svarene vi ikke har fått. Representanten Gahr Støre fremstilte Arbeiderpartiets alternativ som seriøst, ambisiøst og ansvarlig. Det sier vel egentlig sitt når lederen i

Arbeiderpartiet har behov for å understreke at hans partis alternativ er det. Men det hjelper altså ikke å si at det er et seriøst og ansvarlig alternativ, når man samtidig legger inn flere løfter til velgerne enn det man klarer å legge inn i forslag til egen ramme for NTP. Forskjellen mellom løfter og finansiering summerer seg til mellom 120 mrd. kr og 160 mrd. kr.

Samtidig er vi i den underlige situasjon at Arbeiderpartiet kritiserer oss for at vi bruker for mye penger, de er bekymret for det økonomiske handlingsrommet. Men det hindrer dem altså ikke i å legge inn en ramme som er 7 mrd. kr høyere enn regjeringens i utgangspunktet. I tillegg kommer løfter som summerer seg til mellom 120 mrd. kr og 160 mrd. kr. Dette henger ikke sammen.

Representanten Gahr Støre kom rett nok med to viktige avklaringer. Den ene er at Arbeiderpartiets totale mangel på prioritering bunner i følgende setningsdel:

«skulle det åpne seg muligheter»

Skulle det åpne seg muligheter – som ved et trylleslag kan det åpne seg muligheter som gjør det mulig å satse 160 mrd. kr ekstra. Alle magikere har et triks, i dette tilfellet er det et budsjetttriks, for dette går ikke i hop.

Representanten Myrli sier at Arbeiderpartiet omprioriterer 50 mrd. kr, men det er altså ikke det Arbeiderpartiet gjør. Arbeiderpartiet omprioriterer reelt sett mellom 170 mrd. kr og 210 mrd. kr, stort sett i nye løfter. Problemet til representanten Gahr Støre og representanten Myrli er at løftene i NTP er gitt uten forbehold. I forslag nr. 10 i innstillingen, fra Arbeiderpartiet, lyder det:

«Stortinget legger til grunn at de fire InterCity-strekningene skal være ferdig utbygd med dobbeltspor innen 2030.»

Det er ikke til å misforstå. Det ligger ingen usikkerhet i dette forslaget. Lokale representanter har heller ikke tolket Arbeiderpartiet slik, jf. Østfold-representantene som var ute og lovet intercity til Halden i 2030 i uken som gikk.

Da er spørsmålet: Hvordan skal det finansieres? Det sier representanten Myrli, representanten Gahr Støre og representanten Sivertsen ingenting om, og selv på direkte spørsmål to ganger til representanten Sivertsen var det ikke mulig å få svar på hvordan Arbeiderpartiet skal trylle frem 25 mrd. kr ekstra til å ferdigstille intercity innen 2030 på alle strekningene.

Det andre svaret vi fikk fra representanten Gahr Støre, var at man skulle se på standardvalg. Det kan ikke tolkes på annen måte enn at de velgerne som nå er ute og forventer at de skal få en firefeltsvei, ja de kan ende opp med en tofeltsvei hvis Arbeiderpartiet får regjeringsmakt. Det er ingen annen måte å tolke den setningen på enn nettopp slik. Jeg tror at velgerne vil føle seg snytt.

Så har det blitt referert en god del til hva den daværende opposisjonen foreslo i 2013. Jeg skal la Fremskrittspartiet svare for seg, men det er helt riktig, Høyre lovet mer penger. Men så har vi jaggu levert også. Vi har overoppfyllt NTP, samferdselsbudsjettene er økt med 50 pst. siden 2013, og det har vært en rekordsatsing – ikke bare har det vært en rekordsatsing i form av mer penger, men også på å få mer ut av pengene.

Hvis jeg skal tillate meg en liten visitt til Fremskrittspartiet, kan man jo si at Fremskrittspartiet i hvert fall hadde en tabell som gikk opp – og så kan man kanskje være uenig i hvor pengene kom fra – men det har altså ikke Arbeiderpartiet. De har ingen tabell som går opp, de har in-

gen plan, de prioriterer i praksis ikke, og velgerne aner ikke hva de kan forvente hvis Arbeiderpartiet kommer til makten. Det skyldes også at spriket i opposisjonen er rekordstort i dag. SV, f.eks., vil ta inn 60 mrd. kr fra bommer på veier de ikke har tenkt å bygge, MDG synes å tro at dårlige veier er god miljøpolitikk, men alle i denne sal bør erkjenne at skal vi kutte utslippene, handler det om ny teknologi, ikke om dårlige veier. Folk flest i distriktene i Norge fortjener å ha gode veier å kjøre på.

Så er det også fristende – nå løper tiden ut – å si noe om bredbånd. La meg bare avslutte med å si at graveforskriften kutter kostnadene med å legge bredbånd med 25 pst., og det er et betydelig større bidrag enn det Arbeiderpartiet legger inn til den samme satsingen.

Marianne Marthinsen (A) [14:41:20]: Det er fristende å kaste seg inn i debatten om de finansielle rammene og om ikke minst behovet for kostnadskontroll i denne sektoren, men det får vente til senere i ettermiddag.

Oslopakke 3 er en svært god avtale for Oslo og Akershus. Det er en avtale som har enorm betydning for klima, for forurensning, for framkommeligheten for folk og næringsliv og for byutvikling i de to fylkene. Med denne avtalen har partene nå landet finansieringen av viktige prosjekter. Ny sentrumstunnel for T-banen er etterlenget. Den gir nye områder i indre by tilgang til T-banenettet, men aller mest betyr den for alle områdene rundt sentrum, som nå med en ny tunnel kan få avganger hvert sjette minutt. Dette er et av de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene i Norge, og sammen med prosjekter som Fornebubanen, nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen, tverrforbindelse i Groruddalen, Oslos nye trikkeprogram og ikke minst alle pengene som er satt av til den kontinuerlige oppgraderingen av trikk og T-bane, er denne pakken et enormt løft for kollektivtrafikken i Oslo. Jeg mener at det nye, Arbeiderparti-ledede byrådet skal ha ros for hvordan de på kort tid har klart å lande disse prosjektene, som har hengt veldig lenge. Fra Arbeiderpartiet er ønsket å gi inntil 70 pst. statlig finansiering av de store kollektivprosjektene, penger som kan gi et enda større løft for kollektivtrafikken. Det er både trikkelinjer og T-banelinjer i Oslo som trenger finansiering, og vi gir gjerne støtte til å øke det lokale handlingsrommet.

Oslopakke 3 er en pakke som ikke bare gir store investeringer i kollektivtrafikken, det er en avtale som betyr enormt mye for miljøet i byen. De faglige analysene av pakken viser at biltrafikken kommer til å gå betydelig ned, det samme skjer selvfølgelig da med forurensningen. Til 2020 kommer utslippene av klimagasser til å gå ned med 10 pst. i Oslo. Vi går fra 200 000 innbyggere som i 2014 bodde i det som kalles rød sone, med høy luftforurensning, til bare et par tusen i 2020. Det er mildt sagt imponerende hva byrådet her er i stand til å få til på kort tid.

Så til det som var det største stridspunktet i forhandlingene i fjor vår – E18 Vestkorridoren. Det er beklagelig at regjeringen legger fram et forslag til Nasjonal transportplan som bryter med avtalen, uten å ta det opp med avtalepartene. Hvis man ønsker å endre en avtale, er det naturlig å ta opp det man ønsker endret, og forsøke å forhandle fram en løsning. Det er skuffende når man rett og slett velger å hoppe bukk over det. Oslopakkene har vært et vellykkende samarbeid i 30 år, så staten burde jobbe for å støtte opp under det samarbeidet. Samtidig er det veldig

rart å se at høyresiden nå samles om å si at E18 Vestkorridoren nå skal være utenfor Oslopakke 3-avtalens innflytelsesområde. Denne veien har vært en del av forhandlingene i 30 år. Strekningen fra Sandvika til Vøyenenga på E16 er en del av Oslopakke 3. Det samme er Fornebubanen og Kolsåsbanen. Når man ser på kartet, blir det bare rart at denne veien skal være et annet innflytelsesområde.

Dette handler selvfølgelig ikke bare om kart. Oslopakkene er et felles forsøk på å løse de store samferdselsutfordringene i Oslo og Akershus, og det er en god idé. Men det er en tilsvarende dårlig idé at det største prosjektet som skal gjennomføres, ikke skal være en del av forhandlingene. Det er et prosjekt som har enorm betydning både for trafikken og for det økonomiske handlingsrommet i regionen. Da må selvfølgelig alle prosjektene ses i sammenheng. Oslo ønsker ikke mer biltrafikk inn i byen. Det er avgjørende for Arbeiderpartiet at veitrafikken ikke øker. Vi vil også legge avgjørende vekt på resultatet av de lokale forhandlingene. Da er det greit å minne om at avtalen fra 2012 setter en grense for hva E18 Vestkorridoren maksimalt kan koste. Jeg gjør oppmerksom på at dette ikke er reforhandlet i den reviderte avtalen.

Oslopakkene har vært et gode både for byen og for landet. De har finansiert viktige prosjekter og gitt grunnlag for både framkommelighet og byutvikling. I denne nye pakken er det mye, mye mer penger til kollektivtrafikken og syklingen enn det har vært noen gang før. Det er en linje som man burde fortsette med. Det er bra både for byen og for miljøet.

Trond Helleland (H) [14:46:10]: Selv om jeg har litt dårlig stemme i dag, kan jeg ikke la sjansen gå fra meg til å delta i en av de kanskje aller viktigste debattene som Stortinget har i denne perioden, og jeg har lyst til å starte med å gratulere Abid Raja, Hans Fredrik Grøvan, Morten Stordalen, Nikolai Astrup og samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen med et langt svangerskap, som i dag resulterer i en vellykket fødsel.

NTP er et puslespill, er en enorm avveining av motstridende lokale ønsker og ulik prioritering av ulike transportformer. Derfor er det en prestasjon å bli enige om en så omfattende, gjennomførbar og økonomisk ansvarlig plan som vi i dag skal vedta. De fire samarbeidspartiene har stått sammen, har forhandlet og har lagt fram tidenes NTP. 1 billion kroner til samferdsel de neste tolv årene vil fortsette det løftet denne regjeringen har foretatt – en plan som binder Norge sammen fra nord til sør, fra øst til vest, en plan som foretar de nødvendige avveininger av lokale interesser med nasjonale mål, en plan som kombinerer det å komme raskt fram med hensynet til våre klimamål, en plan som satser på tradisjonell vei- og jernbaneutbygging, samtidig som vi satser på framtidens teknologi. Dette er tidenes satsing på vei og bane, og det får vi til gjennom å bygge mer og smartere, vedlikeholde bedre og få mer ut av hver krone.

Problemet var at vi hadde for lang planleggingstid, for lang byggetid og for høye kostnader. Vi organiserte oss gammeldags, det ble bygget stykkevis og delt, og vi fikk lite igjen for de pengene som ble brukt. I flere tiår økte forfallet på vei og bane fordi det ble brukt for lite på vedlikehold. Vi har snudd forfall til fornyelse. Utslippene fra tra-

fikken har økt hvert eneste år. Nå går de ned, men er fortsatt for høye.

Vi skal altså prioritere 1 000 mrd. kr de neste tolv årene til tidenes satsing på vei, jernbanelinjer, bedre vedlikehold og store, viktige prosjekter som binder landet sammen – å bygge og å binde landet sammen, redusere forfallet og bygge store, viktige prosjekter i hele landet.

Det skal bygges 530 km med hovedsakelig ny firefelts motorvei gjennom Nye Veier AS. Selskapet skal bygge lange strekninger billigere og raskere enn før.

Vi skal investere mer enn 200 mrd. kr i jernbanen – det største løftet for jernbanen siden Nordlandsbanen sto ferdig i 1962.

Vi skal fortsette å si ja til nye ideer og bedre løsninger som gir raskere, billigere og mer effektive utbygginger. Høyre vil fortsette å modernisere der andre vil reversere.

Vi ønsker å redusere utslippene i transportsektoren betydelig gjennom å gjøre det billig, enkelt og attraktivt å ta i bruk nullutslippsteknologi på vei, sjø, bane og i luften. Målet er en utslippsfri transportsektor.

Vi lovte i opposisjon å øke investeringene i samferdsel. De årlige investeringene er økt med 50 pst., og Nasjonal transportplan er overoppfyllt.

Vi lovte å få mer ut av hver krone. Nye Veier AS er etablert og legger til grunn å bygge de samme veiene 20 pst. billigere. Jernbanen er reformert, og det er lagt til grunn å bygge samme skinner 10–15 pst. billigere. Vi tar utbyggingene tidligere med på laget for å få de gode ideene fram.

Vi lovte å bidra mer til kollektivtransporten i de store byene, slik at de kan fortsette å være en drivkraft på en miljøvennlig måte. Nå starter tidenes kollektivløft i Norge, og stadig flere tar tog, buss og bane.

Men venstresiden vil stanse veibygging og vingeklippe Nye Veier. Vi mener at Norge vil stanse om vi slutter å bygge vei. På tre prosjekter har Nye Veier allerede spart over 3 mrd. kr. Totalt har de et mål om å spare 30 mrd. kr. Dette er besparelser som Arbeiderpartiet og Senterpartiet sier nei til, når de går til valg på å vingeklippe Nye Veier.

Jeg har lenge vært spent på hva Arbeiderpartiet ville prioritere. Deres lokale, håpefulle kandidater har krevd mer til vei og bane i alle fylker. Nå gir de svaret: Tidenes lengste ønskeliste over vei som skal forseres – de bevilger 5 mrd. kr, det koster 50. Forsering av ytre intercitiy – de bevilger 2 mrd. kr, det koster 30.

Og listen fortsetter. Arbeiderpartiet prøver å lure velgerne, de lurer seg selv. De har ikke klart å sette opp en alternativ tabell engang. Det skjønner jeg, det ville jo bli litt pinlig. Men etter å ha hørt Jonas Gahr Støre, skjønner jeg. Han påberoper seg tryllestaven til Harry Potter – læregutten Harry Potter vel å merke. Jens Stoltenbergs kalkulator er erstattet med tryllestav. Simsalabim, der kom det med et trylleslag minst 100 nye milliarder som Arbeiderpartiet mangler for å finansiere sin plan.

Jeg er veldig glad for de satsingene som blir gjort i mitt hjemfylke, Buskerud. Ringeriksbanen skal i gang i 2021. Vi skal gå videre med rv. 7 og se på Vegpakke Hallingdal. I Drammensregionen er jeg glad for at vi nå får på plass rv. 23, kobling, og at vi får en parallell tunnel under Oslofjorden.

Det viktigste er å si: Endelig kan vi si, som jeg sa i opposisjon, at med denne regjeringen kommer vi «raskt frem og trygt hjem».

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

Anna Ljunggren (A) [14:51:30]: Da regjeringens forslag til NTP ble lagt fram, var det mange i mitt fylke som ble skuffet. Spesielt i Narvik opplevde vi at to viktige samferdselsprosjekter ikke var prioritert. Det var Ofotbanen og E6 ut av sentrum. Der ble henholdsvis bevilgningene redusert eller prosjektet ikke nevnt med ett ord. Men selv om samarbeidspartiene var ferdig forhandlet, har vi sett at det har vært rom for noe mer, men da etter at opposisjonen har prioritert prosjektene. Så hvem prøver å lure velgerne, Helleland?

Ofotbanen og eksporten av malm fra Kiruna til Narvik har vært grunnlaget for framveksten av byen. Fra 1993 har Ofotbanen vært den viktigste forsyningsåren mellom Oslo og Nord-Norge og har blitt den grønne korridoren for fersk fisk i nord. Den går fra Salten til Nordkapp – det er 16 tog hver vei hver uke som gjør en viktig forsyningsjobb, og som utgjør en eksportkorridor for fersk-fisk-markedet. Den er raskere enn vogntog.

Mengden fersk fisk som eksporteres med Ofotbanen, har økt i takt med veksten i oppdrett. Mengden doblet seg fra 2007 til 2016, og nærmere 200 000 tonn fersk fisk forlot Narvik med elektrisk jernbane i fjor. 150 000 tonn av dette er fra oppdrett. Det meste er fra nordre Nordland og Troms. Suksessen skyldes at det går gods begge veier. Nordover kommer 80 pst. av alle dagligvarene som man kjøper nord for Saltfjellet i Norge.

Det som gjelder Ofotbanen, kan løses gjennom et felles prosjekt mellom svenske og norske myndigheter, og Arbeiderpartiet vil fortsette planarbeidet for flere krysningsspor på Ofotbanen, med målsetting om på sikt å få bygget dobbeltspor. Elektrisk jernbane er utslippsfri og en viktig del av løsningen på klimautfordringene.

Narvik er det største og raskest voksende knutepunktet for gods i Nord-Norge, ifølge den nasjonale godsanalysen. Dette gir mye tungtransport på E6, som går rett gjennom Narvik sentrum, fordi jernbaneterminalen er sør for byen. E6 i tunnel utenom Narvik sentrum var en del av NTP 2010–2019, men den falt ut i 2014–2023.

Behovet for å få lagt E6 utenom sentrum har vært kjent lenge. Jernbaneterminalen ligger som sagt sør for byen, mens godstrafikken nærmest utelukkende kommer nordfra. Vogntog med fersk fisk må derfor via Narvik sentrum, og strekningen fra Bjerkvik, 3 mil nord for Narvik, til terminalen har flest vogntog av alle veistreknings i hele Nord-Norge. Narvik sentrum hadde 32 dager med helsefarlig luftkvalitet i 2016. Dette overskrider myndighetenes grense for svevestøv og setter Narvik på andreplass i svevestøvforurensning på landsbasis.

Derfor mener Arbeiderpartiet at Statens vegvesen snart må igangsette arbeidet med Nordland fylkeskommune og Narvik kommune om å få en Bypakke Narvik som realiseres som et bompengeprojekt. Og derfor foreslår vi 200 mill. kr til oppstart i perioden 2018–2023.

Hårek Elvenes (H) [14:54:52]: Den nasjonale transportplanen vi har til debatt her i dag, er en plan for å bygge Norge, det er en plan for å binde landet sammen fra landsende til landsende. Jeg legger merke til at Arbeiderpartiet forsøker å lage en liten politisk huskestue av at denne regjeringen ser på organiseringen av vei- og jernba-

neutbyggingen med litt nye øyne, men når man har en transportplan som det skal bevilges tusen milliarder kroner til, er det jo ikke likegyldig hvordan man bruker disse pengene, og hvordan det organiseres. Jeg savner en reform-/fornyingsinnstilling fra Arbeiderpartiet, som har en kullsviertro på at gårsdagens modeller også er framtidens modeller.

Så snakkes det om at det er blitt så mange flere byråkrater i samferdselssektoren. Det er feil. Når bevilgningene til samferdsel er økt med 50 pst. og 20 mrd. kr i denne perioden, må det nødvendigvis ha blitt flere veiingeniører, flere arealplanleggere, rett og slett kompetanse, til å kunne gjennomføre disse prosjektene. Det er like feil som å si at en sykepleier er en byråkrat.

Det er gledelig at nye E18 er inne i den nye nasjonale transportplanen. Det er ekstra gledelig at regjeringen har skåret igjennom og gjort dette til et nasjonalt prosjekt og ikke til en Oslo-vei. Det rød-grønne byrådet i Oslo har gjort sitt ytterste for å forpurre dette prosjektet, men så langt kom de ikke. Nå vil nye E18 bli bygd ut sammenhengende fra Lysaker til Drengsrud, og prosjektet blir et statlig prosjekt fra Strand til Drengsrud. Det var på høy tid. Dette er en vei som er dimensjonert for 1970-tallets trafikk. Kjø, kork og kaos har vært en del av hverdagen altfor lenge for dem som bor i det området. Sandvika er et av Norges mest trafikkdestruerte tettsteder, som nå får en helt annen mulighet til å utvikle seg, parallelt med at det nå blir tunnel forbi Høvik og Sandvika. Det er meget gledelig at denne regjeringen nå har skåret igjennom og faktisk gjør E18 til en realitet.

Jeg skulle gjerne stått her og sagt at veien nå er rett fram for ny E18. Men det er en svart sky der ute, og det er hvis det blir et rød-grønt flertall på nytt. Senterpartiet har sagt at de ønsker å utsette prosjektet, og de andre partiene som Arbeiderpartiet er avhengig av å samarbeide med, er jo imot E18. Altså er risikoen for at spillet skal oppstå på nytt, og at E18 skal bli skutt ut i det blå, en realitet dersom det blir rød-grønt styre i denne salen fra neste valg. Men la oss håpe at velgerne ser det og holder fast ved den stødigheten som nå er i samferdselspolitikken i Norge.

Anne Tingelstad Wøien (Sp) [14:58.05]: Det var med Nasjonal transportplan 2010–2019, under daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete, at samferdselspolitikk endelig ble et rikspolitisk tema. Gjennom utrettelig innsats i Samferdselsdepartementet og i tett samarbeid med omfattende interesser som er helt avhengig av gode transportårer, ble NTP lagt fram i 2009, og det er resultatet av det omfattende arbeidet den gangen som vi ser resultatet av nå, når vi møter vegarbeidere rundt omkring. Ikke minst vises det godt at det er bra med en samferdselsminister fra Senterpartiet i fylker som Oppland og Hedmark. Det er bra at planene som ble lagt den gangen, ble fulgt opp videre av nye samferdselsministre fra Senterpartiet, og at prosjektene ble igangsatt, sånn at det har vært kontinuerlig utbygging omtrent fram til nå.

Jeg har registrert at nåværende samferdselsminister og representanter fra Fremskrittspartiet har reist land og strand rundt og lovet både det ene og det andre. Å fjerne bompenger snakker vi ikke om lenger, men sammenhengende utbygging var i alle fall viktig. Da trodde mange av oss i vårt enfold at dette også var viktig i Oppland. Men det synes ikke Fremskrittspartiet. Mange av prosjektene som

låg inne i forrige NTP, for 2014–2023, er enten utelatt fra planen eller skjøvet ut i tid.

Det er nok å nevne E6 i Gudbrandsdalen og E16 gjennom Valdres. Til tross for at samferdselsministeren har prediket at det er viktig med sammenhengende utbygging, blir ferdigstilling av E6 Ringeby–Otta ikke prioritert. Det er uforståelig! Heller ikke Fagernes–Hande på E16 gis prioritet, selv om også den ligger inne i dagens NTP. Det betyr at disse prosjektene ikke er ferdig før om 10–20 år, og her skal det også – på E6 iallfall – kreves inn bompenger for et prosjekt som ikke bygges.

Senterpartiet ville det annerledes, men det vil ikke samferdselsministeren. Jeg vil gjerne gjenta det en i Statens vegvesen sa for mange år siden, at E16 i Valdres aldri hadde blitt bygd hvis det ikke var for Navarsete. Det hadde han helt rett i – og en bør fortsatt ha lit til Senterpartiet når det gjelder Nasjonal transportplan.

Så litt til bredbånd til slutt. Oppland er faktisk det fylket med dårligst bredbåndsdekning i landet. Det skulle en ikke tro, så nær Oslo som deler av mitt fylke er. Utfordringen i innlandsfylkene er at vi har veldig spredt bebyggelse. Det gjør at det er vanskelig og kostbart å bygge. Regjeringa bruker ikke penger på dette. Statsråden har vært veldig opptatt av at han tross alt bruker mer penger i mitt område nå enn tidligere, og det skulle bare mangle. iPhone kom faktisk ikke til Norge før i 2009, og det har meldt seg nye behov. Det burde tilsi økt satsing fra regjeringa, men nei, bredbånd for alle er ikke viktig for en regjering som ikke er opptatt av distriktene. Det er ikke graveforskriften som er utfordringen i Oppland, ifølge Eidsiva. Det er helt andre ting.

Håvard Jensen (FrP) [15:01:22]: For en som er i overkant interessert i samferdsel og har hatt gleden av å delta i arbeidet på alle politiske nivåer, er det en stor dag å få lov til å være med på å vedta denne NTP-en i Stortinget. Og det er inspirerende å se at regjeringen og samarbeidspartiene prioriterer i hele landet og leverer tidenes samferdselssatsing.

Som Østfold-representant vil jeg uttrykke glede og stolthet over at vi har blitt hørt både av regjeringen og av flertallet i komiteen. Østfold har bl.a. blitt hørt angående sine innspill om nødvendigheten av en rask avklaring for krysningspunktet for rv. 19 og jernbanen i Moss, en sak som har skapt mye usikkerhet og frustrasjon i den byen. Sarpsborg har fått avklart at intercity skal framføres til Hafslund, med kryssing av Glomma, og ikke bare til Sarpsborg stasjon. Det er gledelig å se at Østfolds påpekninger om at østre linje trenger flere kryssningsspor for å avlaste godstransporten på vestre linje under byggingen av IC, har blitt hørt av komiteen, noe som ikke bare vil forenkle IC-utbyggingen, men i framtiden også få ned reisetiden for persontransporten i indre Østfold, som er en region i rask vekst. For Halden har det vært viktig at det settes av ressurser for å avklare trasévalget for IC. Sist jeg var der, var ordføreren dypt fortvilet, for da så det ut som om hele byen skulle blir båndlagt.

Det er også hyggelig å registrere at det i løpet av tiden denne NTP-en har vært til behandling, også har blitt avklart at E18 fra Østfolds grense til Vinterbro skal bygges sammenhengende, med en høyere statlig finansiering og en lavere bompengandel enn i tidligere prosjekter, og at tilkobling av østre linje ved Ski stasjon ikke blir forsinket.

Begge sakene har jeg registrert at enkelte politikere og byråkrater har forsøkt å lage en stor sak av og så tvil om.

Jeg vil rette en takk til ministeren for presise og gode avklaringer når noen har forsøkt å lage fem høns av én fjær. Til tross for at Arbeiderpartiet later som noe annet, opplever jeg at innspillene fra Østfold er et resultat av et tverrpolitisk samarbeid på fylkesnivå og lokalt – om en da ser bort fra Miljøpartiet De Grønnes motstand mot alt som lukter asfalt. Derfor er det en helt spesiell opplevelse å stå her i dag, med de erfaringene jeg personlig har med å være med som konstruktør av Østfold fylkes høringsinnspill til transportkomiteen, og lese Arbeiderpartiets forslag til satsinger i NTP. Her er det langt mellom liv og lære – eller for å si det på en annen måte: fra grasrota til Stortinget.

Her skal Arbeiderpartiet få noe å jobbe med når de skal snakke seg ut av alle satsingene sine de neste fire årene, uten at det følger med penger. Men mye reddes vel inn i kjent stil ved å øke bilrelaterte avgifter og med mer bompenger for folk flest.

Stein Erik Lauvås (A) [15:04:44]: Dette er et svært viktig dokument; NTP-en angår på mange vis både liten og stor, privatpersoner og næringsliv, og vi blir alle berørt på et eller annet vis. NTP-en har jo, slik det har vært sagt tidligere her, også en del bra ved seg, men den er ikke god nok. Derfor mener Arbeiderpartiet at vi trenger noe mer ambisiøse mål, i et seriøst og ansvarlig alternativ som vi legger fram her i dag. Det handler om å trygge nasjonal utvikling, det handler om å trygge og skape arbeidsplasser over hele landet, ikke minst ved satsingen på at et høyhastighetsnett skal være tilgjengelig for alle. Selv i Østfold, som er et kompakt fylke, er det huller og blanke felt i nettilgangen, og det må det gjøres noe med. Det vil Arbeiderpartiet levere på, og det er bra for privatpersoner og for næringslivet i Østfold.

Så til jernbanen: Før Høyre kom i regjering, var det nær sagt ikke måte på hvor mye kritikk og kjeft det var å få når det gjaldt utbyggingstempoet på jernbanen og på intercity-utbyggingen. Ifølge sentrale Høyre-folk, f.eks. stortingsrepresentant Ingjerd Schou og ordføreren i Moss, Tage Pettersen, var det altså uhørt at vi ikke fikk intercity-utbyggingen i Østfold fram til Halden ferdig før i 2030. Det gikk altså bare ikke an, fikk vi høre. Vi fikk høre før stortingsvalget sist at Høyre mente at intercity til Halden skulle være ferdig innen 2025, ja, det er til og med i en bisetning sagt 2023. Det skulle Høyre sørge for, bare de vant valget og kom i regjering. Så gikk det noen måneder, og så skjøv Høyre sin egen ambisjon fram til 2030. Men så, da Høyre kom til makten og fikk regjering, skyver de ambisjonen om intercity-utbygging fram til 2034! Det var det Østfold fikk, det var det de andre fylkene fikk – med Høyre og Fremskrittspartiet i regjering. Nå mener de at 2034 er et ambisiøst mål. Det står ikke til troende, det holder ikke mål. Vi kan si det ganske kort, at i denne saken vant Høyre regjeringsmakt i 2013 og intercity-utbyggingen tapte mange, mange år – og det er det som står igjen som en hovedsak for Østfold når det gjelder NTP-en og de lovnadene som kom fra høyresiden før valget i 2013.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [15:07:54]: Nå kommer østfoldrepresentantene på rekke og rad, og det er viktig, for samferdsel er et viktig område for Østfold, som for veldig mange andre fylker.

Østfold er porten fra Europa, men også porten ned til Europa, gjennom Østfold fylke, og det er viktig. Transport er viktig for østfoldingen, viktig for næringslivet vårt og viktig for klimaet vårt. Derfor har det vært jobbet lenge og mye gjennom ulike politiske organer og ulike næringslivsorganisasjoner for nettopp de vedtak som skal fattes i dag.

De presiseringene som Østfold har fått i dagens innstilling, er viktige. Som porten ned til Europa er den viktig, den anmodningen som ligger om at det skal gjennomføres en konseptvalgutredning på grensekryssende gods i samarbeid mellom norske og svenske myndigheter. Dette er viktige skritt for å komme videre på jernbanen i samarbeidet mellom Norge og Sverige, og det er det et flertall for i dagens innstilling.

Like viktig er det, som også har vært framme tidligere i debatten, at det skal føres mer gods over til jernbane. Så skal man også vurdere tiltak, bl.a. på østre linje, ved f.eks. kryssningsspor gjennom indre Østfold. Det er viktig.

Østfold har noen utfordringer med jernbane- og veiutbygging gjennom byene våre – det er det ingen tvil om – og det er viktig at vi får bedre prosjekteringstempo på begge, både på jernbane og på vei.

Når det gjelder prosjektering og bygging i Sarpsborg, sier nå Nasjonal transportplan at intercity-prosjektet fra Sarpsborg skal gå til Hafslund, slik at man får med kryssingen av Glomma, samtidig med veiutbyggingen. Det er en viktig presisering i merknadene som ligger i dagens innstilling.

Likeså, går vi videre til Moss, er det viktig der at kryssningspunktet for rv. 19 og jernbanen avklares så raskt som mulig, og at man ser dette i sammenheng med den byutviklingen som skal skje i Moss kommune.

I Halden er det viktig, som representanten Håvard Jensen var inne på, at vi får til avklaringen av en trasé så raskt som mulig, slik at også Halden kommune og Halden sentrum kan få den byutviklingen som de trenger.

Fremskrittspartiet, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti har, både her på huset og gjennom fylket, arbeidet tett for at vi skal få til dette, og i dag har vi lyktes.

Liv Signe Navarsete (Sp) [15:11:15]: Det var med forventing folk i Sogn og Fjordane såg fram til regjeringas framlegg til Nasjonal transportplan. Dei fleste har godt nok minne til å hugse tida før valet, der Høgre og Framstegspartiet sine representantar fór fylket rundt og lova Vikafjellsveg, betre veg over Strynefjellet, rask utbygging av E39, rassikring, breiband – ja, det var ikkje den ting ein ikkje skulle få på plass. Etter mange reformer, som har gjort mange misnøgde og gjeve sterk kritikk mot regjeringa og støttepartia deira, var Nasjonal transportplan eit høve til å vise at regjeringa òg ser Sogn og Fjordane som eit viktig og verdiskapande fylke. Det skjedde ikkje – sjølv om regjeringa skal få «kred» for Stad skipstunnel, men der låg det jo inne 1 mrd. kr, og heile forarbeidet var gjort før, så om ikkje han hadde kome, hadde det vore ei katastrofe – òg for regjeringa, vil eg seie.

I neste stortingsperiode, dei neste fire åra, vert det ikkje starta opp eit einaste stort vegprosjekt i Sogn og Fjordane. To store prosjekt er kasta ut av planen – rassikring over Strynefjellet og utbygging over Vikafjell med tunnel. Det er berre pinleg å sjå korleis fleirtalspartia har selt inn ein

liten merknad i tolvte timen, som om prosjekta er lagde inn att. Det er dei ikkje.

Førstekandidaten til Høgre i Sogn og Fjordane, Frida Melvær, la før helga ut ei gladmelding på Facebook om at Stortinget i dag skal vedta å ta inn att prosjekta på Vikafjell og Strynefjellet i NTP. Men slik er det ikkje. Kanskje må Høgre lære sine førstekandidatar forskjellen på å gjere eit vedtak i Stortinget og å leggje inn ein merknad, sjølv om det er ein fleirtalsmerknad, for landet vert styrt gjennom vedtak – òg vegsektoren vert det.

Senterpartiet løftar vegbygging, hamner og farleier. Me løftar breiband. Me har i vårt alternativ lagt inn att midlar til Vikafjell, Strynefjellet og innseglinga til Florø. Me framskundar E39, og me satsar på breiband.

Eg høyrer at eg i salen har vorte nemnd i både positive og mindre positive vendingar. Eg meiner det er utruleg at det er Framstegspartiet som går frå å ha om lag ein tredel av samferdslebudsjettet på investeringssida til jernbane til å ha 45 pst. – etter alle diskusjonane me hadde med Per Sandberg og andre som kritiserte oss nord og ned for den store jernbanesatsinga me fekk på plass. Det var trass alt den raud-grøne regjeringa som fekk på plass intercity. Det var me som fekk på plass Follobanen, og det er me stolte over og glade for, men me er ikkje glade for at denne regjeringa byggjer så lite vegar og at det står halvferdige vegar igjen oppe i Gudbrandsdalen, og at dei stakkars vegane som vert bygde, stort sett vert finansierte med bompengar. Det står ikkje denne regjeringa til ære, iallfall ikkje i distrikta, for der er det no eingong slik at det er vegen som er alternativet.

Så dette vart ein skuffelse etter alle store ord, men det er vel ofte slik det vert når ein inntek maktas korridor.

Kåre Simensen (A) [15:14:34]: Regjeringen påstår at NTP-forslaget er tidenes største samferdselsløft i Norge. Det kan så være, men vi er mange som påstår at statsråden og hans kollega har glemt Finnmark. Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen har pekt ut Finnmark som et av landets mest spennende vekstområder og lovet en satsing på infrastruktur for å kunne utnytte rike naturressurser. Det har ikke skjedd. Dermed er grepet med å gjøre Finnmark til en salderingspost i NTP svært skuffende å oppleve.

Vi vet at behovet for midler til fiskerihavna er til stede, men det som er lagt fram fra regjeringen nå, er rett og slett ikke godt nok. Det dekker ikke på langt nær behovet for viktig infrastruktur i våre kystkommuner. Jeg registrerer at representanter fra Høyre og Fremskrittspartiet forsøker å tegne et bilde som viser at Finnmark tross alt er prioritert. Kvænangsfjellet er bra, det skal de ha, men for resten av Finnmark ble innsalg av tidligere vedtatte prosjekter fra forrige NTP-periode definert som en satsing. Det som provoserer, er at mange flere av disse flyttes ut i det blå, bokstavelig talt, til etter 2024, samtidig som avsatte midler reduseres. Riksvei 93 Kløfta er et slikt prosjekt. «Kjipt», er vel et ord som kan brukes. Gode ønsker gir som kjent ingen infrastruktur.

Så får vi høre fra regjeringspartienes representanter at vi må bare slappe av – det er jo bevilget penger til oppgradering av rv. 94 – hele 1,3 mrd. kr til strekningen Skaidi–Hammerfest, og det som blir igjen, kan vi bruke til Kløfta-prosjektet. Da må vi bare spørre: Hvilke penger er det snakk om? Kan statsråden forsikre oss om at 1,3 mrd. kr er satt av til rv. 94? Spør vi regionsjefen om han har pengene,

er svaret at nei, det har han ikke. I meldingen står det heller ikke noe tall. Statsråd Jensen henviser i media til at det er en sekkepost på 36 mrd. kr. De skal brukes til en rekke formål. Det er vanskelig å forstå hvorfor man ikke har klart å tallfeste pengene som er lovet til rv. 94, når tallene for utbyggingen er kjent. På listen over prosjekter i sekkeposten er rv. 94 satt av med 0 kr. Fylkesmyndighetene i Finnmark har derfor rett når de bruker karakteristikken at Finnmark er satt på vent.

Transportkorridoren finskegrensa–Hammerfest er svært viktig for transport av gods inn og ut av fylket. Derfor har det vært store forventninger til at veien skulle få en kvalitet som tillater modulvogntog. Men vi må nok vente til vi får en ny regjering fra høsten.

I NTP har komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vist til skredsikringsprosjekter:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at skredsikringsprosjektet rv. 93 Kløfta i Finnmark omfatter bygging av tunnel for å sikre tre punkter i Alta kommune mot snø- og steinskred. Punktene har midtels skredfaktor. I tillegg vil vegstandarden bli bedret ved at strekninger med dårlig kurvatur og stigning blir eliminert.»

Øyvind Halleraker (H) [15:17:53]: Etter åtte år i opposisjon som medlem av transport- og kommunikasjonskomiteen er det særdeles gledelig å se at politikken og ideene vi ble nedstemt på i åtte år under forrige regjering, nå blir gjennomført i høyt tempo i denne stortingsperioden – åtte år uten nytenking og nødvendige reformer.

Vi har tidvis også i denne fireårsperioden hatt problemer med å få øye på en framoverlent opposisjon. Det er ikke så rart, for denne regjeringen leverer, leverer og leverer på område etter område. Heller ikke i dag ser vi et troverdig alternativ til NTP fra de rød-grønne og i særdeleshet Arbeiderpartiet. Vi ser ikke noe helhetlig alternativ, men en lang rekke enkeltstående lovnader til enorme kostnader, samlet sett uten reell inndekning og tidsplan. Skulle Arbeiderpartiet få regjeringsmakt fra høsten av – noe det selvfølgelig ikke er noen grunn til, og særlig ikke på samferdselsområdet – har man iallfall skaffet seg en betydelig fallhøyde.

Jeg vil gjerne ta opp et spesielt forhold som jeg tror må få større oppmerksomhet framover, nemlig ordningen med fylkeskommunale garantier for låneopptak til bompengeprojekter. Denne ordningen har vært helt avgjørende for å sikre gunstige rente- og lånebetingelser for slike prosjekter, og dermed kortest mulig nedbetalingstid. Garantiordningen forutsetter også godkjenning fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Nå ser vi at enkelte av bompengeprojektene, særlig ferjeavløsningsprosjekter på europaveiene, er i ferd med å bli svært store og kostnadskrevende. Her er som regel også bompengepotensialet stort og relatert til dagens ferjetakst, pluss 40 pst. Dette vil etter hvert bli en betydelig belastning på fylkeskommunenes låneportefølje, deres rating og dermed deres lånebetingelser. Ja, enkelte fylkeskommuner kan komme opp i garantiansvar som overskrider årsbudsjettene deres seks–sju ganger.

Alle skjønner at dette ikke går i lengden. Det kan i verste fall ramme andre deler av fylkeskommunenes tjenestetilbud. Derfor tror jeg vi nærmer oss en realitetstilnærming når det gjelder om ikke staten bør ha det fulle finansielle

ansvaret for egne veier, og at tiden derfor er inne for å overføre dette garantiansvaret på riks- og europaveier fra fylkeskommunene til staten.

Jeg regner med at dette er et forhold som vi kan diskutere framover. Jeg hadde bare lyst til å reise denne problemstillingen i dag, for jeg tror dette vil bli mer og mer synlig etter hvert.

Irene Johansen (A) [15:21:05]: Enda en Nasjonal transportplan er lagt fram. Nye fire år er gått. For åtte år siden var det ei som sto på Moss jernbanestasjon og jublet over at Mossetunnelen var inne i planens siste periode, 2015–2019. Det var viktig fordi den da var prioritert inn, selv om det viktigste er første periode, for det gir klarsignal for oppstart. For fire år siden jublet jeg over Mossetunnelen som kom inn i første periode, og nå er prosjektet i gang. Jeg jublet også over at det var tverrpolitisk enighet om at intercity skulle bygges ut innen 2030.

Denne gangen var det regjeringspartiene som sto på perrongen og jublet. Intercity på Østfoldbanen skulle bygges ut innen 2034. Jeg husker godt at i 2013 sto de samme partiene på perrongen sammen med meg og sa at 2030 er altfor sent. De mente at det skulle bygges ut mye kjappere. Ja, representanten Ingjerd Schou sa endatil at de ville bygge ut innen 2023, og at det var det som skulle til.

Østfoldbanen er jernbanen til Europa. Vi som tar den jernbanen hver dag, opplever sprengt kapasitet på togene, som gjør at man i rushtiden må stå fra Moss til Oslo. Vi opplever forsinkelser daglig. Derfor var vi kjempeglade da vi i 2013 fikk lovnader om at Østfoldbanen endelig skulle prioriteres, og at hele banestrekningen skulle stå ferdig i 2030. Hva har skjedd på de fire årene som gjør at dagens regjeringspartier er kjempefornøyd med at den nå skal stå ferdig i 2034? For Østfoldbanen betyr regjeringens utsettelse nye 20 år med kø og forsinkelser.

Jeg hører at det tas store ord i bruk i debatten her i dag, om et samferdselsløft uten sammenligning i nyere tid. Østfoldbanen, E6 og E18 er hovedtrafikkårene til og fra Europa. Ifølge Bane NOR er det ikke plass til flere tog på Østfoldbanen, og hastigheten begrenses av mange tog og mange stopp. Mye vil bedres med ferdigstillingen av Follotunnelen og ny tunnel under Moss, og det gleder vi oss til. Men når resten av Østfoldbanen står ferdig, er nå i det blå-blå med den utsettelsen som vedtas her i dag.

Samferdselsløftet på jernbanen som vi gledet oss over i 2013, er nå avlyst av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. Men vi i Arbeiderpartiet står ved den lovnaden vi ga i 2013, om ferdigstilling i 2030.

Odd Henriksen (H) [15:24:08]: Jeg tenkte jeg skulle gjøre noe så uvanlig som å takke statsråden og regjeringspartiene og samarbeidspartiene for en god NTP.

Det har blitt sagt mange ting fra denne talerstolen om hva som skjer og ikke skjer, så jeg tenkte jeg skulle ta dere med på en liten tur gjennom Nordland fylke. Hvis man starter på fylkesgrensen til Trøndelag og kjører nordover, kommer man inn i Helgeland, og der er det Helgelandspakkene som blir bygd med begge hender. Når man har forlatt Helgeland, kjører man nedover Saltdalen. Da kommer man ned Saltdalen, og der er det en ny tunnel som bygges, Tjornfjellet, over til Sverige. Kjører man litt lenger, kommer man til tunnelene mellom Fauske og Rognan, hvor det også utbedres og bygges ny vei.

Når vi kommer til Fauske, må vi velge om vi skal til Bodø eller nordover, og drar vi til Bodø, bygges nå den siste delen av Veipakke Salten, slik at man får en ordentlig vei der også. Drar vi nordover, skal vi ikke kjøre langt før vi kommer til Megården, og der planlegges det nye tunneler og ny vei over til Hamarøy. Når man har passert Hamarøy, kommer man til Ballangen, og der skal det bygges en ny vei utenom sentrum, og når man er ferdig med Ballangen, drar man inn i Narvik, hvor Hålogalandsbrua bygges, og man ser på å finne en ny tunnel gjennom byen. Drar man videre, kommer man til Bjerkvik, og da kommer man på E10 og det som kalles Hålogalandsveien, hvor det skal satses mye.

Når det gjelder jernbane, satser vi på at Ofotbanen skal få sin løsning med to spor. Når det gjelder Nordlandsbanen, bygges det krysningsspor, og i tillegg håper vi på å få et lyssignal, slik at vi slipper å ha en mann som står og vifter. I tillegg skal det bygges to nye lufthavner i Nord-Norge, én i Mo i Rana, hvor da næringslivet har vært så aktive at de ønsker å legge penger på bordet. Jeg regner med at prosessen man har startet der, fortsetter, og at de midlene blir tatt i bruk så raskt som mulig, slik at oppstarten på lufthavnen i Mo i Rana kommer i gang så tidlig som overhodet mulig. I tillegg skal en flyplass i Bodø flyttes. Man valgte å flytte Forsvaret. Man er nødt til å bygge en ny rullebane, og da gjør man det geniale at man flytter rullebanen og frigjør areal, og man får da «Ny by – ny flyplass».

Så selv om det høres ut som om det ikke skjer noe, får jeg i hvert fall si at i Nordland er vi – i hvert fall noen av oss – meget godt fornøyd. Hvis vi skal utvikle mulighetenes landsdel, er det én ting vi trenger. Det er ikke regionale utviklingsmidler, men det er infrastruktur, infrastruktur og atter infrastruktur.

Med den NTP-en som blir lagt fram i dag, og med de bevilgningene vi har gjort de siste fire årene, må jeg si at selv om jeg skal forlate denne salen og min periode snart er omme, gleder jeg meg til å dra tilbake til landsdelen og være med på å utvikle den. Det blir forhåpentligvis sammen med dagens regjering og de samme partiene som styrer, slik at man kan få bygd ytterligere samferdsel, til beste for alle våre innbyggere.

Åsmund Aukrust (A) [15:27:22]: Den 29. mai 2013 sto de fire borgerlige partilederne på Fornebu i Bærum med sitt aller første felles utspill. De lovet fortgang i byggingen av Forneubanen. Vi kan begynne å bygge allerede nå, sa de.

Nå, fire år etter, kjenner vi historien: Populistiske valglofter for å skaffe stemmer. Spaden skulle stå i jorda, men ikke en centimeter er bygd på fire år. Velgerne som stemte for en raskere utbygging, har all grunn til å føle seg lurt. I år prøvde de seg på nøyaktig det samme. Og det ble jo helt komisk da NRK Dagsrevyen klippet sammen løftene fra 2013 og 2017. På nøyaktig samme sted kom man med nøyaktig de samme løftene.

Samferdselspolitikk løses ikke med populisme, men med handlekraft. Rundt de store byene er det et stort behov for rask utbygging av kollektivtrafikk, både som en del av klimaløsningen og for å gjøre livene til folk enklere og bedre. Arbeiderpartiet foreslår i dag at staten skal bidra med opptil 70 pst. av regningen på kollektivprosjektene rundt de store byene. Det ville kunne bety mye for f.eks.

byggingen av Fornebubanen, og det er synd det ikke kommer til å få flertall i dag.

I dag behandler Stortinget også Oslopakke 3 – et forlik mellom tre likeverdige partnere: Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten. Alle som jobber med et forlik, vet hvor vanskelig det kan være. Alle må gi og ta for at man i sum skal gjøre den jobben man er satt til å gjøre – skaffe vei og bane til befolkningen. Høyre har f.eks. godtatt at penger fra bompenger også skal gå til kollektivtrafikk. Venstre har vært med på prosjekter de helt sikkert hadde sett annerledes. I Arbeiderpartiet har vi også vært med på å gi og ta. Men et forlik må behandles med respekt og varsomhet, noe jeg opplever at i alle fall de fleste lokalpolitikere har, men virkelig med et stort unntak av samferdselsministeren. Det virker som om han har som formål å skape mest mulig splid og spetakkel.

Alle vet at E18-saken har vært en stor og vanskelig sak. Arbeiderpartiet mener at de opplysningene som har kommet fra Vegvesenet, er relevante og gode. Kan prosjektet gjøres bedre og billigere, er det noe vi støtter – selv om det er åpenbart at samferdselsministeren kunne og burde håndtert saken på en mye bedre måte. Men også nå, etter at innstillingen fra komiteen er klar, ser vi at ministeren ikke gjør annet enn å prøve å skape usikkerhet om hvor Arbeiderpartiet står, selv om det står svart på hvitt i innstillingen. Han må være den første samferdselsministeren som virkelig prøver å få folk til å være uenig med ham.

Samferdselsministeren må slutte å spre usikkerhet. Vi hørte ham nå, og vi hørte Håkon Elvenes tidligere i dag, som sa at det lå en «svart sky» foran Oslopakke 3. Det er grunn til å minne om at det eneste partiet som står utenfor Oslopakke 3, er Fremskrittspartiet. Jeg er glad Solvik-Olsen i dag bryter med sine partifeller i Oslo og Akershus og står for tidenes løftebrudd når han blir den samferdselsministeren i norsk historie som foreslår mest bompenger. Men at det er han og Fremskrittspartiet som – av alle – skal mene at andre skaper usikkerhet, det faller på sin egen urimelighet.

Helge Thorheim (FrP) [15:30:40]: Jeg er svært glad for den store satsingen samferdselsministeren og regjeringen, sammen med samarbeidspartiene, gjør innen både vei, bane, sjø og luft. Innen disse områdene har det ikke vært større satsing enn nå.

På kyststripen fra Kristiansand til Trondheim foregår det en formidabel verdiskaping både til havs og til lands, og det er her avgjørende for effektiv distribusjon av varer og tjenester at vi har et oppegående transportnett som kan besørge god logistikk. Jeg er spesielt glad for at regjeringen har som ambisjon å knytte Vestlandet sammen med en ferjefri og opprustet E39, og det er flott at en samlet komité deler denne ambisjonen. Komiteen viser til at reisetiden vil bli redusert med om lag ti timer når prosjektet er gjennomført. Den dag en oppjustert og ferjefri E39 står ferdig, vil vi ha lagt til rette for en meget fremtidig transportåre som vil bidra til å sikre og forbedre konkurransekraften med andre land.

Tidligere i vår ble prosjektet Rogfast vedtatt, og dermed er en meget viktig brikke i ferjefri E39 på plass. Når det gjelder transportkorridorer, må det ses i sammenheng, og i tillegg til å oppruste nord-sør-korridoren E39 må en også snarest mulig få på plass en tidsmessig forbindelse øst-vest. Regjeringen har pekt på E134 som en fremtidig

hovedvei mellom øst og vest i Sør-Norge. Valget av E134 som fremtidig forbindelse er et naturlig valg, og det er også konkludert med dette valget i mange rapporter og utredninger fra Statens vegvesen, som fagetat. Det er også slått fast at dette er det mest samfunnsøkonomisk gunstige prosjektet å få på plass, og det vil bli et spesielt gunstig prosjekt dersom armen til Bergen en gang inkluderes i prosjektet.

I dag er E134 dessverre ikke vintersikker vei over Haukelifjell, og stans i trafikken og kolonnekjøring går spesielt negativt ut over næringstrafikken. Fra mange hold har det blitt arbeidet hardt i mange år for å få etablert nye tunneler fra Seljestad til Vågsli for å gjøre veien vintersikker. I foreliggende innstilling har komiteens flertall pekt på at E134 er utpekt som hovedveiforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og at det viktigste punktet å utbedre på strekningen, er Haukeli-tunnelene. Dette er jeg fullstendig enig i, da jeg selv mange ganger har blitt stående fast på Haukeli vinterstid.

Komiteens flertall viser til at planarbeidet for strekningen snart er ferdig, slik at bygggestart kan bli tidligere enn i 2024, slik det var lagt opp til i NTP fra regjeringen. Flertallet legger da til grunn at bompengedraget kan benyttes først, slik at bygggestart for første Haukelitunnel, fra Seljestad til Røldal, kan komme innenfor første planperiode. Jeg finner det svært gledelig at komiteen her har funnet en løsning på en tidlig oppstart av Haukeli-tunnelene, noe som spesielt har vært etterspurt av næringsliv og andre trafikanter i mange, mange år.

Bente Stein Mathisen (H) [15:33:42]: Mange har lenge vært spent på hva som ville bli prioritert til å komme inn i Nasjonal transportplan, og regjeringen leverer og innfrir løfter. NTP-en vi har til behandling, er tidenes satsing på vei og bane – tusen milliarder de neste tolv årene. Det skal bygges mer, vedlikeholdes mer, og vi skal få mer ut av de kronene som bevilges til samferdsel.

Endelig får ny E18 i Vestkorridoren sin rettmessige plass og prioritering i denne planen, og det er gledelig at utbyggingen skjer sammenhengende og helhetlig fra Lysaker til Asker, at strekningen Strand–Drengsrud bygges ut som et ordinert prosjekt med statlige tilskudd. Arbeidet med å få ny E18 har tatt tid. Statens vegvesen har jobbet med prosjektet i nesten 30 år. Norges mest trafikkerte vei får nå endelig en oppgradering.

I løpet av disse årene har vi fått ny kunnskap om klimaforandringer og hvor ødeleggende utslipp fra biltrafikken er for miljøet. Vi har inngått et klimaforlik som sier at veksten i persontrafikken inn mot de store byene skal skje med kollektivtrafikk eller sykkel og gange. Disse hensynene er tatt med i Oslopakke 3 og de nye planene for ny E18. Den nye veien vil ha egen bussvei, gjennomgående sykkelveisystem og store deler av dagens biltrafikk i tunnel. Det blir lettere å komme fram, vi får renere luft og mindre støy i områdene nær E18. Ny E18 blir en miljøvei.

Heldigvis har Arbeiderpartiets stortingsgruppe sagt ja til planene for ny E18, men jeg føler meg likevel litt usikker på hvor mye vi kan stole på dem. I Oslo er ikke Arbeiderpartiet enig med sin egen stortingsgruppe. De følger Miljøpartiet De Grønnes syn, som ikke vil ha utbygging av E18. Det samme skjer i Trondheim. Arbeiderpartiet følger også der Miljøpartiet De Grønne når det gjelder motorveiutbygging. Jeg frykter at det også kan skje på landsbasis.

Med Senterpartiet på slep kan penger bli flyttet fra hovedveier til bygdeveier, for Senterpartiet har sagt at de vil prioritere ned E18 i Vestkorridoren og utsette prosjektet. Og SV vil jo ikke ha E18 i det hele tatt, slik planene nå foreligger. Vi har i det siste registrert at Arbeiderpartiet ikke går av veien for å reversere det som er besluttet, så derfor er det grunn til uro.

Høyre og Fremskrittspartiet, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, er tydelige og er garantistene for at veiprojektet ny E18 gjennomføres. Vi kommer til å følge opp NTP slik den nå foreligger, med nødvendige årlige bevilgninger. Etter mange år med planlegging, kø, kork og kaos er det endelig lys i tunnelen. Miljøveien E18 ønskes velkommen.

Lisbeth Berg-Hansen (A) [15:36:28]: Da Solvik-Olsen overtok Samferdselsdepartementet, fikk han også ansvar for kystdelen av Nasjonal transportplan, inklusiv fiskerihavner. Fiskerihavner har ingenting med samferdsel å gjøre. Det er derimot en avgjørende viktig infrastruktur for sjømatnæringene og utviklingen av disse.

Derfor lyder det noe hult når statsministeren til stadighet trekker fram sjømatnæringene som næringer det skal satses på, og fiskeriministeren reiser verden rundt og selger inn norsk fisk – og så legger regjeringen fram en NTP med en sensasjonell svak og sen satsing på nettopp fiskerihavner.

Samferdselsministeren har vært på signingsferd langs kysten. Da hadde mange forventninger til at det skulle vises i forslaget til NTP. Tvert imot – andelen av NTP som går til kyst, er redusert med 1 pst. Nå høres kanskje ikke det så mye ut, men i kroner utgjør det faktisk drøye 10 mrd. kr. Sjøveien ligger der – ferdig saltet, ferdig brøytet – og den kan tilby en trygg og effektiv transport av store godsmengder, med klare miljøgevinster.

Derfor er det direkte ubegripelig at regjeringen ikke har fulgt opp den gjeldende nasjonale transportplanen på dette området. I den lå det nemlig tre konkrete områder som Stortinget vedtok og dermed forventet at regjeringen skulle følge opp. Det var å styrke havneinfrastrukturen, støtte og incentiver til havnesamarbeid og en incentivordning for overføring av gods. Det ble lagt inn 3 mrd. kr til disse områdene. Så når statsråden skryter av en overoppylling av NTP, unnlater han å nevne at innenfor kystdelen er den bare på 86 pst.

Dette forteller meg om et manglende fokus på feltet. Sjøtransporten er også i all hovedsak brukerfinansiert. Derfor er det også viktig å styrke konkurransekraften. Det kan man gjøre med de incentivordningene som jeg nevnte. Regjeringen Stoltenberg fjernet flere avgifter, bl.a. sikkerhetsavgiften og kystavgiften, men viktigere enn det: Regjeringen Stoltenberg foreslo, etter tett dialog med nærskipsfarten, en incentivordning for å få flere rederier til å starte opp godsruiter på sjø. Dessverre har Solvik-Olsen brukt nesten fire år på å foreslå en ordning, og til alt overmål en ordning som næringen selv mener er underfinansiert med 200 mill. kr. Så når representanten Halleraker åpenbart har kjedet seg i åtte år, vet jeg ikke hvordan han har hatt det de siste fire årene.

Jeg har mine ord i behold. Dette er et område som interesserer samferdselsministeren midt i ryggen. Derfor er jeg glad for at jeg tilhører et parti som løfter fram kystdelen. Folk langs kysten merker seg også dette. Godt valg.

Bjørn Lødemel (H) [15:39:47]: I dag vedtek Stortinget den mest offensive og framtidsretta Nasjonal transportplan gjennom tidene, og det skal investerast over 1 000 mrd. kr i tallause store og små prosjekt over heile landet.

I Sogn og Fjordane er det vist til mange viktige samferdsleprosjekt som skal startast opp eller som skal planleggast i NTP. Den mest gledelege saka er at det no endelig blir bygging av Stad skipstunnel.

Stad skipstunnel blir verdas første skipstunnel og vil bli ein verdssensasjon, både under bygginga og når han er ferdig. Det vil gje ein tryggare og raskare sjøfart for kystnæringane, og han vil leggje til rette for at det kan byggjast ein sterk bu- og arbeidsregion på kysten av Nord-Vestlandet. I fleire tiår har det vore jobba målretta for å byggje Stad skipstunnel. No blir dette ein realitet, takka vere regjeringspartia Høgre og Framstegspartiet og samarbeidspartia Venstre og Kristeleg Folkeparti.

Det er òg ei sterk satsing på E39 i Sogn og Fjordane i NTP. I tillegg til at ein i desse dagar startar opp bygginga av Bjørset-Skei, blir Myrmel-Lunde også starta opp i fyrste planperiode. Bogstunnelen og fleire rassikringsprosjekt er på plass i løpet av planperioden. Rassikring av rv. 5 i Kjosnesfjorden er også fullfinansiert i fyrste del av planperioden, berre synd at representanten Navarsete ikkje har fått med seg det.

Eg vil nytte høvet til å gratulere regjeringspartia og samarbeidspartia for å ha fått på plass ein svært viktig merknad om rv. 15 Strynefjellet. Opprusting av vegen over Strynefjellet er avgjerande for å gje vintersikker og rassikker veg. Desse partia har med denne fleirtalsmerkna den følgd opp grundige og gode innspel i høyringa til NTP frå tre fylkeskommunar, regionråd, kommunane og ikkje minst frå brukarane av dette viktige sambandet mellom aust og vest. Merknaden viser til at alternativet B1 med arm til Geiranger er den løysinga som gjev best måloppnåing, og ein ber om rask konklusjon av trasévalet frå regjeringa. Alt dette er viktige signal frå desse partia på Stortinget.

I merknadene til NTP frå desse partia blir det vist til behovet for vidare utgreiningar av Vikafjellet, og det er også ein viktig merknad om utbetring av flaskehalsane mellom Byrkjelo og Sandane.

Som medlem av kommunalkomiteen er det svært gledeleg å sjå at den nye ferjeavløysingsordninga som regjeringspartia og samarbeidspartia har fått på plass, allereie gjev resultat når vi seinare i dag skal godkjenne Nordøyvegen. Også her måtte ei blå-blå regjering til for å rette opp ei pinglete raud-grøn ordning – på 20 år – som var totalt ubrukeleg.

Eg skal ikkje bruke mykje tid på opposisjonen sine prioriteringar, for alle kan sjå at det raud-grøne alternativet sprikjer som staur, i alle retningar. Aller verst er Arbeiderpartiet med sine fullstendig urealistiske overbod på ufattelege 120 mrd. kr–160 mrd. kr. Når ein bruker fleire titals milliardar meir enn ein har dekning for, betyr det at deira såkalla prioriteringar ikkje har nokon verdi. I fylket vårt er det mange helsingar heim frå Arbeiderpartiet om framskunding og nye prosjekt. Felles for alle er at det er som fuglar på taket og ingen realisme.

Margunn Ebbesen (H) [15:43:04]: Med gode samferdselsløsningar bygger vi dette landet. Det var Høyre

garantisten for i valgkampen i 2013, og vi har fulgt det opp i regjering. De årlige investeringene i samferdsel er økt med 50 pst., og Nasjonal transportplan er overoppfylt.

Gjennom denne ambisiøse transportplanen prioriterer vi 1 000 mrd. kr de neste tolv årene på tidenes satsing på nye veier og jernbanelinjer. Vedlikeholdet styrkes, og viktige prosjekter som binder landet sammen, gjennomføres.

For Nordland – fylket som går så det suser og med et næringsliv som kanskje mer enn noe annet er avhengig av gode samferdselsløsninger – gir denne transportplanen et løft. Nesten 27 000 mill. kr til å løfte samferdselen i Nordland betyr mye.

Et av de kanskje mest ambisiøse tiltakene for nord, er prosjektet «Ny by – ny flyplass» i Bodø. Etter vedtaket fra den forrige regjeringen om å legge ned Bodø hovedflystasjon, satte daværende Høyre-ordfører seg i førersetet for å bringe byen framover. Det er et prosjekt som bl.a. Arbeiderpartiet da ikke trodde på, men som i dag heldigvis har et bredt politisk flertall bak seg, og som landets statsminister og har latt seg begeistre av. Dette er ikke bare et nasjonalt samferdselsprosjekt. Det er et prosjekt hvor en planlegger, bygger og utvikler en ny, smart, kompakt og miljøvennlig framtidsby i nordområdene, og som også har fått internasjonal oppmerksomhet.

Så har regjeringen prioritert et annet viktig flyplassprosjekt som det er jobbet godt med både fra næringsliv og lokale politikere, nemlig ny lufthavn på Hauan utenfor Mo i Rana. Det gir næringslivet nye muligheter. Her vil det legges til rette for oppstart raskest mulig med lokale midler.

Den største utfordringen i nord er en kronglete og dårlig veistandard. Gjennom denne NTP skjer det mye i nord. Og for å nevne noe er det oppstart av gigantprosjekt med nye tunneler gjennom Sørfold, som ikke bare er viktig for næringslivet og trafikksikkerheten, men det gjør også at veilengden kortes kraftig ned.

Hålogalandsveien er et prosjekt som er tredoblet i kostnad. Begge disse prosjektene har oppstart i første periode. E6 Helgeland er godt i gang, og E6 Helgeland nord skal gjennomføres helhetlig og sammenhengende.

Videre er det viktig å merke seg at Stortinget gjennom denne behandlingen også har løftet inn framdrift i prosjektet ved å legge E6 gjennom Narvik i trasé utenfor bykjernen. Det samme gjelder Ofotbane-prosjektet. Her må prosjektets framdrift ses sammen med hva som skjer på svensk side.

Med denne ambisiøse transportplanen bygger vi Nordland og knytter mennesker sammen. Ikke minst gir vi folk flest en bedre transporthverdag, og ikke med en overbudspolitik, som vi ser kommer fra Arbeiderpartiet. Nordlendingene kan i alle fall ikke vite hva som blir prioritert om Arbeiderpartiet skulle vinne fram.

Lasse Juliussen (A) [15:46:15]: Når vi nå behandler en tolvårig infrastrukturplan, må den selvsagt handle om å bygge en infrastruktur for framtiden – ikke bare på vei, sjø og bane, men også på nett. Det må handle om å bygge bredbånd og nettilgang som kan møte framtidens behov for digital kommunikasjon og dataoverføring. Det er en av hovedsatsingene til Arbeiderpartiet i vårt alternative opplegg. Det skiller seg tydelig fra dagens regjering, som er blitt dratt baklengs inn i framtiden gjennom fire år da det gang på gang er blitt foreslått færre penger til bredbåndsutbygging.

Hvis vi ønsker å bygge hele landet, skape arbeidsplasser og legge til rette for bosetting over hele landet, må bredbåndstilgangen bygges ut. I store deler av vårt spredtbygde land kommer ikke markedet til å fikse den jobben alene. Utbygging av digital infrastruktur er et nasjonalt ansvar, og det må bety nasjonale ressurser.

En NTP og en regjeringens NTP-framlegg er ellers gjerne en øvelse i å telle opp hvor mange og hvilke nye prosjekter som har kommet inn. Slik er det ikke denne gangen. For oss i Hedmark har det i større grad handlet om å lete med lys og lykte etter ikke bare nye prosjekter, men også eksisterende prosjekter – og så skuffet slå fast at dette var litt stusslig. Flere av de viktige prosjektene i Hedmark som skyves ut i tid eller så godt som legges på is, forklares med økte kostnader. Det gjelder ikke bare Hedmark. Det bygger opp under et inntrykk av en regjering med manglende kostnadskontroll. Vårt opplegg inneholder en klar plan for å få kontroll på kostnadsveksten. Det behovet burde også regjeringen ha sett. Bedre kostnadskontroll vil være nødvendig for å få gjennomført de planer som vedtas i dag.

Arbeiderpartiet mener at ambisjonene om full intercity-utbygging innen 2030 må fastholdes. Dette er et godt eksempel på hvordan regjeringen har latt kostnadene løpe. Vi mener at regjeringen må komme tilbake til Stortinget med en gjennomgang og en helhetlig plan for hele intercity, med full utbygging innen 2030 som mål.

Et annet eksempel er E16, og E16 Slomarka–Nybygg blir stående som et monument over denne regjeringens manglende gjennomføringsevne. Ifølge Fremskrittspartiets nåværende stortingsrepresentant fra Hedmark i forrige valgkamp kunne hele E16 gjennom Akershus og Hedmark stå ferdig utbygd i 2017. Nå skriver regjeringen i NTP at det legges opp til forberedende arbeider og eventuell anleggsstart i prosjektet i siste del av planperioden. Om regjeringen hadde fulgt opp gjeldende NTP, ville vi nå vært godt i gang med utbygging av første del av den gjenværende strekningen, men nå er det altså skjøvet ut i tid nok en gang.

Vi mener at dette er en typisk strekning som kan forseres og bygges raskere enn det regjeringen legger opp til, ikke minst for å tette et hull mellom to firefeltsstrekninger. Vi setter også av penger som kan bidra til å forserer aktuelle veiprosjekter. Det er noe helt annet enn det representanter fra stortingsflertallet har gjort: å selge det inn som en seier at veien i 2021 skal vurderes tatt inn i Nye Veiers portefølje.

Sveinung Stensland (H) [15:49:30]: Det er interessant å følge denne debatten som helsepolitiker. Jeg trodde vi i helsekomiteen hadde stort renn av folk som ville ha gode penger til gode formål, men jeg tror representantene i transportkomiteen har det tøffere enn oss helsepolitikere.

Det var en viss skuffelse i min region da NTP ble lagt fram, av den enkle grunn at vi lette etter oppstart på strekningen Seljestad–Røldal i første periode. Det ligger nå inne i innstillingen en flertallsmerknad som sørger for at den kan starte opp i første periode. Det er vi veldig glad for, alle som kommer fra min del av landet.

En spesielt viktig grunn til å få tatt fatt på det er at vi snart setter i gang Rogfast, som vi nettopp har vedtatt, og det er et poeng at ferdigstillingen av Rogfast henger

sammen med ferdigstillelsen av Seljestad–Røldal, fordi det vil generere mye trafikk. Så det er flotte greier.

Men midt oppe i alt dette er det litt for få som er opptatt av ferjefri E39. Vi har nettopp hatt en regiondebatt og en diskusjon om hvor grensene skal gå på Vestlandet. Jeg tør påstå at det er mye viktigere for samhandlingen og sameksistensen på Vestlandet med veiforbindelser og å fjerne ferjer enn hvor denne regiongrensen skal gå. Det er veier og samferdsel som bygger sammen Vestlandet, ikke hvor de forskjellige embetene blir å finne.

Jeg vil takke komiteen for et godt arbeid. Nå sitter ikke jeg der – heldigvis, holdt jeg nesten på å si. Dere har fått mange innspill og tatt godt imot dem, og jeg synes det som kommer nå, har en god sammenheng. Så får jeg overlate til dere proffe transportpolitikere å krangle om detaljene.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [15:51:28]: Tradisjonen tro svarte ikke statsråden på min utfordring under replikkvekslingen i sted: Å bygge motorveier i storbyområdene er oppskriften på å øke utslippene, og han fikk det til å høres ut som om folk som kjører fra Hamar til Oslo, ikke øker trafikken i Oslo-området, og svarte dermed ikke på om han forstår det som all forskning viser, nemlig at om veikapasiteten øker i byområder, vil trafikken øke også.

Den rød-grønne regjeringen sørget for styrkede belønningsordninger for kollektivtrafikk og senere bymiljøavtalene for denne transportplanperioden. Det gjorde vi nettopp for at staten skulle gi gulrøtter til byområdene, for å få byene og fylkene til å velge mer miljøvennlig byutvikling, og det har fungert. Det er mange flere søknader nå som ser helhetlige transportløsninger, der det legges til rette for kollektivtrafikk, fotgjengere og sykkel.

Men Solvik-Olsen må jo være den første statsråden som bruker sin makt til å få dårligere miljøløsninger i byene, og som bruker makten sin under forhandlinger til å nekte lokalpolitikere å komme fram til de beste transportløsningene for befolkningen sin, og som i etterkant trener innføringen av miljødifferensierte og tidsdifferensierte bompenger, som her i Oslo og Akershus, som ville vist at behovet for ny motorvei er overdrevet, og som ville skapt ren og trygg byluft for store deler av befolkningen i Oslo. Nå er det på plass, men det er et halvt år forsinket. I stedet trår Solvik-Olsen, kongen av bompenger, til og viser at staten ikke er til å stole på og tar omkamp på den løsningen som Akershus og Oslo kom fram til i fellesskap, for å bygge mer motorvei enn det vi lokalt er enige om å bygge.

Det er ingen som kjører så mye bil som menn i Bærum, og merk dere, folk over hele landet, at det er akkurat disse mennene som nå skal få en gedigen motorvei for å fortsette å kjøre bil i det området i landet som har aller best kollektivtrafikk, slik at resten av landet må gjøre mer jobb for å kutte utslipp i årene som kommer.

Oslo SV, sammen med Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne i Oslo, er veldig tydelige: Vi står på Oslopakke 3-avtalen. Vi vil ha utredet en E18-utbygging som ikke øker kapasiteten. Vi vil ha trafikkreduksjonen fra en ny Oslofjordtunnel regnet inn i planene. Det som nå skjer, er uakseptabelt, synes vi, og det er helt nødvendig at det kun er SV og Miljøpartiet De Grønne som sikrer at enigheten kan bevares, og som derfor vil be om støtte til valget.

Solvik-Olsen oppfyller ikke løftene til storbyene. Løftet er at alle kollektivprosjekter av nasjonal betydning skal få 50 pst. støtte, og vi ser nå at signalanlegget i Oslo ikke får støtte, selv om det er et nasjonalt prosjekt som vil gi 25 pst. ekstra kapasitet gjennom Oslotunnelen.

Takk for samarbeidet med transport- og kommunikasjonskomiteen, sett litt fra utsiden, fra min side, i denne perioden.

Kristin Ørmen Johnsen (H) [15:54:48]: Jeg har lyst til å benytte anledningen til å gratulere samferdselsministeren med dagen. Det er en strålende dag for regjeringssamarbeidet mellom Fremskrittspartiet og Høyre, og ikke minst for støttepartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Vi har fått tidenes nasjonale transportplan, med en vanvittig satsing på kollektivtransport og jernbane. Nedkorting og standardisering av planprosesser bidrar til at vi får mer vei og bane og flere gang- og sykkelveier. For første gang er også barn tatt inn i planen.

I Buskerud er det et vei- og baneprojekt, nemlig Ringeriksbanen, som etter tiår med utredninger og uenigheter, nå blir realisert. Ringeriksbanen er en 40 km lang helt ny jernbane som gir en reisetid mellom Oslo og Hønefoss på 35 minutter. Det blir to tog i timen og en mulighet for fjerntog. Parallelt med dette bygges en firefelts motorvei på E16 mellom Skaret og Hønefoss. Helt fantastisk! Veien mellom Oslo, Geilo og til Bergen kortes ned.

Det gledelige er at for første gang har man finansiert gjennomføringen av dette i NTP. Med en tradisjonell planprosess hadde prosjektet vært klart til byggestart i 2024. Det gjør denne regjeringen noe med.

E16 og Ringeriksbanen har blitt kraftig framskyndet i denne NTP-en sammenlignet med NTP-en for 2014–2023. Der lå det inne bare 1,5 mrd. kr til Ringeriksbanen og null kroner til E16.

I NTP 2018–2029 er prosjektene fullfinansiert, og det ligger i den sammenlignbare perioden om lag fire ganger så store statlige midler til Ringeriksbanen, og mulighet til å bruke 3,2 mrd. kr i forskutterte bompenger på E16. Ringeriksregionen er etter år i mørket blitt løftet fram. Nå har vi vedtatt prosjektet Bjørum–Skaret, og Sandvika–Wøyen bygges nå.

Med finansiering og mer effektiv og raskere planlegging vil en kunne bidra til å framskynde prosjektet Ringeriksbanen til 2021.

Representanten Myrli sier i sitt innlegg at det ikke var sikkert at nåværende samferdselsminister skal gjennomføre denne planen. Da sier jeg bare: Grøss og gru! Da er det stor grunn til bekymring. Ringeriksbanen risikerer da å gå en usikker framtid i møte. Arbeiderpartiet sa i sine merknader knyttet til behandlingen av NTP 2014–2023 at det skulle bli byggestart i 2018, men pengene lå ikke inne. Løftet er nå 2019, men pengene ligger fortsatt ikke inne. Det er høyst usikkert hva Arbeiderpartiet prioriterer opp og ned. Pengene må på bordet – noe annet er useriøst!

Martin Kolberg (A) [15:58:02]: Jeg skal i dette innlegget konsentrere meg om rv. 7 og rv. 52, som er viktige forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet i Norge, med to sentrale fjelloverganger.

Både ved rv. 7 over Hardangervidda, som er valgt som hovedvei for personbil- og bussturisttrafikk øst–vest, samt

rv. 52 Hemsedalsfjellet, som er valgt som hovedvei for tungtransport, er avhengig av opprustning og større investeringer. Og for at det ikke skal være noen form for tvil: Arbeiderpartiet støtter forslaget om rv. 7 og rv. 52 som hovedveier mellom øst og vest.

Hallingdal har, på linje med de fleste distrikter og regioner, behov for god kommunikasjon for å ha en positiv utvikling. Hallingdal er også i særstilling den største reiselivsregionen i landet, med mellom 5 millioner og 6 millioner gjestedøgn. Ikke for noen annen region i landet har reiselivet så mye å si som for Hallingdal. Det er godt dokumentert i flere rapporter. Analysene tydeliggjør Hallingdals spesielle situasjon med tanke på at en svært stor del av trafikken er reiselivsrelatert.

Rv. 7 og rv. 52 har to hovedformål: Det er hovedvei til og fra Hallingdal, der reiselivets transportbehov i stor grad er med på å legge føringer for utviklingen, og det er hovedvei mellom øst og vest. Rv. 7 Hønefoss–Gol vil uansett forblive den viktigste og mest trafikkerte øst–vest-forbindelsen i lang tid framover.

Det er svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna–Ørgenvika på rv. 7 er ferdig utbygd, men det vil være halvgjort arbeid dersom det ikke blir lagt til rette for en videre utvikling av rv. 7 Hønefoss–Gol, som er og vil være en hovedveiforbindelse mellom øst og vest. Som den desidert mest trafikkerte øst–vest-forbindelsen vil det i første omgang være rett å prioritere Ørgenvika–Gol, og da som et helt prosjekt.

Uansett valg av hovedveiforbindelse øst–vest er det avgjørende å styrke vinterregulariteten. Dette gjelder spesielt over Hardangervidda. For rv. 7 Hardangervidda må også villreinsproblematikken løses en gang for alle.

Torhild Aarbergstøtten (H) [16:00:57]: Som trønder er jeg utrolig glad for at vi i dag skal vedta store og viktige samferdselsprosjekter som vi har jobbet for i årevis. For første gang føler vi oss trygge på at vi får ferdig E6 gjennom hele Trøndelag i løpet av perioden. Tidligere har det vært klattvisse utbedringer av mindre strekninger. Nå får vi motorvei gjennom store deler av det nye Trøndelag. Startskuddet for oppstart av E6 sør gjør vi gjennom bompengeproposisjonen Vindåsliene–Korporals bru. Tidligere har det vært som en liten skive salami som har blitt skjøvet bortover skiva uten at vi har nådd den. I dag får vi hele pølsa!

Det er også interessant å se at Arbeiderpartiet ikke kommer med forslag om å ta ut E6 sør fra Nye Veier, men heller signaliserer at enda flere strekninger burde vært lagt inn i deres portefølje. Det er egentlig et godt bilde på Arbeiderpartiets samferdselspolitikk: Det skrikes høyt, det kritiseres, men det kommer få forslag til endringer til slutt.

Det andre store prosjektet som gleder et trønderherte, er dagens tydelige vedtak om ny godsterminal på Torgård. Etter flere titalls år med utredninger og en sak som den tidligere regjeringen ikke klarte å ta stilling til, besluttet Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen at godsterminalen for Trøndelag skulle lokaliseres sør for Trondheim, etter faglige råd og næringslivets ønsker. I dag vedtas alternativet Torgård og at planlegging og gjennomføring av ny godsterminal gjennomføres raskest mulig.

Men jeg er svært bekymret for hva som vil skje om Arbeiderpartiet skulle komme til makten fra høsten av. Arbeiderpartiet setter ny godsterminal i fare. Det er et veldig

urovekkende signal når Arbeiderpartiet sier de vil utsette godspakken på jernbane for å bygge mer dobbeltspor på Østlandet. Nå har vi jobbet knallhardt sammen over tid. Arbeiderpartiet har ved hver korsvei forsøkt å stanse godsterminalen. De ville ikke bestemme seg for hvor den skulle ligge, og skulle ha enda flere utredninger, det tok dem lang tid å støtte Torgård, og da la de inn mange forbehold. De støttet ikke trinnvis utbygging og la inn et krav om full utbygging som ville betydd at vi måtte vente enda lenger på å få terminalen ut av Trondheim sentrum. Nå setter de utbyggingen i fare ved å åpne for å utsette godspakken for å få mer jernbane på Østlandet.

Hvordan skal det gå med resten av jernbanesatsingen i Trøndelag – som økt sporkapasitet Trondheim–Stjørdal, noe som er helt nødvendig for å få redusert reisetid og gjøre jernbanen som en vesentlig og nødvendig aktør i kollektivtrafikken i Trondheims-regionen – om Arbeiderpartiet kommer til makten?

Det er med glede jeg skal få være med å vedta en historisk samferdselsatsing for landet og for egen region. Nå handler det om å få satt ord ut i handling, og da er det åpenbart at det er dagens regjering som med tydelighet kan gi oss trygghet for at så vil skje.

Laila Davidsen (H) [16:04:17]: Høyre gikk til valg på å satse på samferdsel. Etter fire år kan vi si: Høyre leverte. Aldri før har det blitt levert en så ambisiøs Nasjonal transportplan som nå, og det er en grunn til det. Over mange rød-grønne år har forfallet på veiene økt og økt, og en rekke veistrekninger var faktisk karakterisert som direkte farlige. Derfor var det på høy tid med en ny regjering. Nå er forfallet på veiene stoppet, og etterslepet er redusert.

Infrastruktur er viktig for alle, både privatpersoner og næringsliv, og for distriktene er trygge og gode veier helt avgjørende. Jeg kommer fra et fylke som er helt avhengig av en regjering som satser på infrastruktur. Arbeidet med E6 mellom Finnmark og Troms fortsetter nå med full styrke, noe som betyr at vi om få år vil ha en ferdigsåre som kobler Finnmark opp mot resten av landet, på helårsbasis.

I en årrekke har en utvidelse av rullebanen i Kirkenes stått på prioriteringslisten fra Finnmark, og nå, ved god hjelp av et Sør-Varanger Høyre som aldri ga opp, har det prosjektet blitt framskyndet. Oppstart skjer umiddelbart, og rullebanen skal stå klar i 2019. Her må regjeringen og Avinor takkes, som har vært svært lydhøre i denne prosessen. Ja, fortsatt har flere rullebaner behov for utvidelse. Vår jobb stopper ikke her.

I forslaget fra regjeringen var det lagt inn 1,3 mrd. kr til utbedring av rv. 94, under posten «programområder». Så viser det seg at fylkeskommunen ønsker å prioritere litt annerledes, slik at man kan både punktutbedre rv. 94 og i tillegg forsere oppstart av rassikring og veiutbedring i Kløfta på rv. 93. Det vil muliggjøre bruk av modulvogntog helt fra Hammarfest til finskegrensen, og det gir i dag stortingsflertallet sin tilslutning til.

Dagens rv. 93 skal oppgraderes til E45, og det vil nå være mulig. Da får vi E45, «The Northern Light Corridor», helt fra Italia og opp til nordlysbyen Alta. Det åpner for enda flere muligheter for Finnmark og er en viktig promotering også for økt turisme og reiselivsaktivitet. Når vi i tillegg får bygd en etterlenget tunnel gjennom det rasfarlige Skarvberget mot Nordkapp, kan vi trygt si at nå leveres det på mange områder, både i Finnmark og i viktige

ferdselsårer ut og inn av fylket. Mange viktige prosjekt gjenstår, men vi er i gang.

Tor André Johnsen (FrP) [16:07:04]: Endelig er dagen her – en historisk dag og en historisk sak. Vi skal vedta NTP. Det blir og er en skikkelig positiv gladsak.

Det er også en annen historisk sak vi skal behandle i dag, men det er absolutt ingen historisk, positiv gladsak. Det er en meget trist, stygg og tragisk sak, saken er så ille at flertallet i komiteen har prøvd å gjemme den bort i den store NTP-debatten, og det synes Fremskrittspartiet er en dårlig løsning. For dette er en for alvorlig sak – som vil få dramatiske konsekvenser for bilistene – til at den kan kamufleres bort i en NTP-debatt. Jeg snakker selvfølgelig om Oslopakke 3.

Når det gjelder bompenger, er dette ekstremisme på sitt verste. Det har dessverre blitt mer og mer vanlig med såkalte bymiljøpakker. De er basert på lokalt ønske og er såkalte pakker som Fremskrittspartiet og våre velgere absolutt ikke vil ha. Lokalt stemmer Fremskrittspartiet imot, og det har vi selvfølgelig også gjort i Oslopakke 3. Men Oslopakke 3 går så mye lenger enn tradisjonelle bypakker med én bomring rundt en by. I Oslopakke 3 kommer det nå, mot stemmene fra Fremskrittspartiet i Oslo, bom på bom på bom innenfor selve bomringen. Det er et ekstremt tiltak som kun har som hensikt å flå og plage bilistene så mye at de indirekte skal tvinges til å gå, sykle eller reise kollektivt.

Som sagt, Fremskrittspartiet stemmer lokalt mot slike pakker, men i regjering med Høyre har vi et forpliktende samarbeid med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, som alle er for slike pakker, og følgelig må vi dessverre tilpasse oss og stemme for. Men vi i Fremskrittspartiet gir oss uansett ikke i kampen for bilistene, og følgelig fremmer vi et eget forslag om å gi 20 pst. rabatt ved bombrikke, og vi håper selvfølgelig stortingsflertallet støtter det forslaget.

Fremskrittspartiet reagerer på flere forhold i Oslopakke 3. Det ene er omfanget av antall bommer, for det er bom på bom etter hverandre innenfor den generelle bomringen. Det andre er satsene, dvs. kostnadene dette vil påføre bilistene som trenger å reise innenfor forskjellige steder i Oslo – de kostnadene blir altfor høye. Når kostnadene blir så høye, blir bilistene enda en gang en melkeku, siden bompengene ikke nødvendigvis står i forhold til hva bilistene får tilbake i form av bedre, tryggere og sikrere veier. Pengene brukes på alle andre mulige tiltak. Dette tar Fremskrittspartiet sterk avstand fra, og derfor har vi også tidligere – i en sak om endringer i vegloven og vegtrafikkloven, Prop. 82 L for 2016–2017 – fremmet et generelt og overordnet forslag om at ved slike bypakker må det være en forholdsmessig sammenheng mellom andelen bompenger bilistene betaler, og hva bilistene får tilbake i form av bedre og tryggere veier.

Videre ser vi at bilistene igjen skal tas, ved at det ikke umiddelbart legges opp til en bombrikkerabatt på 20 pst. Det synes Fremskrittspartiet er uakseptabelt, og vi fremmer følgelig et forslag om at det skal gis 20 pst. rabatt ved innføring av trinn 1 i Oslopakke 3.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at å betegne et vedtak om bompenger som «å flå» bilistene er langt utenfor parlamentarisk språkbruk.

Karin Andersen (SV) [16:10:21]: Jeg synes det er greit med rene ord for pengene, jeg. Nå får folk rundt omkring i byene våre høre at det statsråden og regjeringen står og sier, om at vi skal ta økt trafikk med kollektiv, sykkel og gange i byområdene, er Fremskrittspartiet egentlig helt imot. Det er dobbeltkommunikasjon, må det vel være lov å si, for sannheten er at de sier én ting, og mener noe helt annet og forsøker å skape helt feil inntrykk.

Vi har visst lenge at Fremskrittspartiet ikke bryr seg om noen andre enn bilistene, og heller ikke om klima- og miljøutfordringene. Men det gjør SV, og et av de prosjektene som vi har prioritert, handler om å få gods over på bane. Da vet alle at man må ha lange strekninger der det lønner seg å bruke toget til gods. Da haster det å få strøm på hele Rørosbanen, slik at gods som skal kjøres på trailer helt fra Nordland og til Europa, kan fraktes med tog i stedet.

Jeg har diskutert dette i mange år, og jeg lurte av og til på om folk overhodet har kart, der man kan se hva som er den korteste strekningen, hva som er den laveste fjellovergangen, og hvor det er enklest å bygge ut, slik at toget kan gå kjapt og greit, og at godset ikke skal innom Alnabu, som er en flaskehals i godstrafikken.

Derfor foreslår SV nå penger til å legge inn oppstart av hele Rørosbanen – ikke bare strekningen Hamar–Elverum–Kongsvinger, som vil gjøre at man lager en ny flaskehals på Hamar for godset. Mange har vært for dette, men Fremskrittspartiet og Høyre har jo før foreslått å legge ned denne banen, slik de har foreslått å legge ned Bergensbanen. Jeg tror de nå er ganske glade for at de ikke fikk flertall for det.

Dette er altså en nasjonal satsing for å få større volum over på gods. Jeg har vært med på ganske mange møter om dette i vinter, og det som er gledelig, er at næringslivet i Nord-Trøndelag og Nordland nå er med på dette og ønsker denne satsingen velkommen. Da får man i praksis et moderne dobbeltspor mellom Oslo og Trondheim på kjøpet.

Dette er et framtidsprosjekt som man er nødt til å få på plass hvis man vil ha store volum av gods over fra veien. Og jeg kan forsikre om at dette er et nasjonalt behov. Det behovet folk i Østerdalen har, er å få trailertrafikken vekk fra veien, for den er tung og økende, den er farlig, den sliter ned veien, og den utgjør et stort miljøproblem i Østerdalen.

Pål Farstad (V) [16:13:46]: Dette er en særdeles gledelig dag, ikke minst for dem som er opptatt av samferdsel og næringsliv, gjerne i sammenheng.

Samarbeidspartiene er enige om en nasjonal transportplan som legger til rette for å knytte landsdeler, regioner og flere bo-, kultur- og arbeidsregioner tettere sammen. Det gjelder mange steder i landet, men jeg er spesielt glad for resultatene for Møre og Romsdal.

Fra Betna–Stormyra i nord til Stad skipstunell i sør og vest og til Romsdalen i øst – at det i tillegg til Møreaksen og Hafast, som krysser henholdsvis Romsdalsfjorden og Storfjorden, også kom på plass en felles flertallsmerknad for Halsafjorden på Nordmøre nå på tampen, gjør at alle deler av Møre og Romsdal er tatt med når det gjelder ferjefri E39 gjennom fylket. Så må jeg ta med fiskerikaia i Gjøvsund. Selv om en alltid kunne ønsket mer, er dette meget bra.

For fjordfylket og ferjefylket Møre og Romsdal er det helt nødvendig å få på plass flere fjordkrysninger uten fer-

je. Ikke minst er det viktig for næringslivet, som er avhengig av rask transport. I tillegg er det selvsagt viktig for å redusere reiseveien for dem som i dag er avhengig av ferje. Så honnør til de fire samarbeidspartiene i komiteen.

I tillegg til NTP debatteres en annen viktig sak for Møre og Romsdal i denne fellesdebatten: Nordøyvegen. At en samlet komité står bak innstillingen i denne saken, er særskjedelig. At saken behandles i Stortinget en av de aller siste dagene med forhandlinger i denne salen i denne perioden, er befriende. Jeg vil takke for gode samtaler og god dialog om Nordøyvegen her på huset, både med representantene Abid Q. Raja og Helge Orten.

Komiteen peker på at dette er et svært etterlenget prosjekt, og det er det i sannhet. Nå får nesten 3 000 innbygger på Nordøyane nord for Ålesund fastlandsforbindelse, og fastlandet får bedre tilgjengelighet til det aktive næringslivet på Nordøyane. Er det så noe negativt med denne forbindelsen? Nei. Det er grunn til å takke Haram kommune og Sandøy kommune og næringslivet og innbyggerne i kommunene for et enormt engasjement i saken, og ikke minst er det grunn til å takke Møre og Romsdal fylkeskommune og for fylkespolitikernes stødig hånd om prosjektet over mange år.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [16:16:42] (ordfører for sak nr. 7) Vi skal i dag også behandle Prop. 134 S for 2016–2017, så noen få ord om den, som saksordfører. Den omfatter en samferdselspakke for Kristiansandsområdet på 2,3 mrd. kr, der en ønsker å forlenge innkreving av bompenger i to år, fram til 2020. Den har en solid regional- og lokalpolitisk forankring, og når det gjelder bompenger, er det viktig å få koblet løsningen med krav om bombrikke for tung bil opp mot bankgaranti eller kredittkort, sånn at alle aktører betaler for seg. Men inntil en slik ordning er etablert, foreslår komiteen en løsning med et passeringstak eller en timesregel for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning. Jeg fremmer herved komiteens innstilling.

Så et par andre ting når det gjelder NTP. Ulike deler av landet har i denne prosessen etterspurt hvordan fergeavløsningsordningen for riksveier skal tilrettelegges. For det første har Stortinget allerede slått fast at en legger til grunn inntil 40 år også for riksveier, på samme måte som for fylkesveier. For det andre slår flertallet fast at det bør legges til rette for fleksibilitet innenfor finansieringsløsningen, slik at tidsrammen for brukerbetaling kan utvides utover de vanlige 15 år der det er et lokalt ønske om det. Det er også en viktig sak for mange, som gjør at flere får mulighet til å ta i bruk disse midlene for å skape en fastlandsforbindelse.

Så registrerer jeg at enkelte representanter fra Arbeiderpartiet har gitt uttrykk for at de tror at Arbeiderpartiet gjennom sitt opplegg har garantert interciti, både Indre og Ytre, ferdig innen 2030. Det er blitt sagt her fra talerstolen. Det er ingenting i Arbeiderpartiets finansieringsopplegg som gjør dette mulig, og det har også representanten Sivertsen tydelig bekreftet tidligere i dag. Så her er det selv blant Arbeiderpartiets egne representanter stor villfarelse.

Så har vi fått spørsmål fra Nordland når det gjelder dette med flyplassen på Hauan. Jeg vil bare understreke at når det gjelder spørsmålet om den, står formuleringene i forslaget til NTP fortsatt ved lag fra de fire samarbeidspartiene. Selv om ikke teksten fra NTP er gjentatt ordrett i

merknadsform, vil jeg bare understreke på vegne av Kristelig Folkeparti og de andre samarbeidspartiene at det fortsatt legges til grunn at inntil 600 mill. kr av midler fra kommune og privat næringsliv kan gi oppstart raskest mulig. Det er dette som ligger bak merknaden om en effektiv og rask framdrift med lokale parter om en gjennomføringsavtale.

Til slutt vil jeg bare understreke at Kristelig Folkeparti vil støtte forslag nr. 14 fra Senterpartiet, et forslag som vi også stemte for i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2017.

Morten Wold (FrP) [16:20:00]: Da regjeringen la frem NTP, var det ikke måte på klagesang fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet om manglende tiltak og satsing – så også i mitt hjemfylke, Buskerud. Men nå ser vi at deres egne planer for Buskerud ikke er noe annet enn et stort mageplask, slik det fremkommer i merknadene, for hør bare her: Mine gode medrepresentanter Martin Kolberg og Per Olaf Lundteigen m.fl. uttrykte stor bekymring for at byggingen av Ringeriksbanen i NTP ble utsatt fra 2019 til 2021. Deres egen merknad er ikke akkurat imponerende i så måte:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke viktigheten av planleggingen av Ringeriksbanen, slik at byggingen av denne lenge omdiskuterte banestrekningen snart kan igangsettes.»

«Snart» er et særdeles tøyelig begrep i politikken, og når alt Arbeiderpartiet har av penger til jernbaneutbygging, er tre 3 mrd. kr, men freidig nok i sine merknader tar til orde for å bygge ut alle de fire interciti-strekningene – beregnet til nærmere 30 mrd. kr – må man lure på om Arbeiderpartiet nok en gang har regnet feil eller har glemt en null i det beløpet man ønsker å bevilge.

Det er faktisk verdt å nevne at både Ringeriksbanen og E16 fra Sandvika til Hønefoss nå er fullfinansiert med fastslått byggestart i 2021 og har blitt kraftig fremskyndet i NTP 2018–2029 sammenlignet med NTP 2014–2023. I gjeldende NTP, vedtatt under de rød-grønne, var det ikke én krone til E16 og stusselige 1,5 mrd. kr til Ringeriksbanen.

Nå har Arbeiderpartiet satt av 4,4 mrd. kr til veiprosjekter. Problemet er bare at Arbeiderpartiet bruker de samme pengene gang på gang, fordi man i sine merknader dekker seg bak den noe ulne formuleringen «(...)» og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter». Når den går igjen i til sammen 27 prosjekter, med en samlet kostnadsramme på 56,3 mrd. kr, skjønner man at alt Martin Kolberg og Arbeiderpartiet har i lommen, er lekepenger.

Sett med Buskerud-øyne er det imidlertid betryggende at det er bred enighet om viktigheten av to tog i timen til Hokksund og videre til Kongsberg og planleggingsmidler til ny rv. 35 Hokksund–Åmot.

Men man kan likevel konkludere med at Arbeiderpartiets transportplan er urealistisk. De bruker de samme pengene flere ganger og underfinansierer en rekke prosjekter. De har kritisert regjeringen og samarbeidspartiene for å bruke for mye penger i tidenes mest ambisiøse transportplan, men velger selv å plusse på 7 mrd. kr og vil kreve inn 6 mrd. kr ekstra i bompenger fra bilistene. Likevel har de ikke penger til det de sier de skal gjøre, og derfor synes jeg

Arbeiderpartiets politikk for fremtidens infrastruktur rett og slett ikke står til troende.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:23:06]: Senterpartiet foreslår over 7 mrd. kr mer enn regjeringa til investeringsbevilgninger for å få bedre kommunikasjon.

Fylkesveinet, som ikke omfattes av denne planen, må også få en kraftig opprusting, med fast dekke, ti tonns akseltrykk, og en må kutte ut telerestriksjonene. Det blir også en prioritert oppgave framover.

Tog skal det satses på i de urbane strøk, vei i distrikterne. Senterpartiet i Buskerud er veldig tydelig på, i likhet med Senterpartiet sentralt, at øst–vest-forbindelsen skjer ved opprusting av rv. 7 Hardangervidda som hovedvei for å løse personbil- og turisttrafikken, for å få en vintersikker vei uten stenging, og for å ta vare på villreinens behov.

Videre må rv. 52 Hemsedal–fjellet opprustes, ikke minst fra Gol til Hemsedal og gjennom Hemsedal sentrum, slik at en får bedre forhold for tungtrafikken, som er en stor belastning for Hemsedal i dag. Det er behov for betydelige investeringer, og Senterpartiet er glad for regjeringas løsning for rv. 7 og rv. 52.

Vegpakke Hallingdal: Det er behov for planleggingsmidler for rv. 7 på strekningen Ørgenvika–Gol. En må ha ny vei på strekningen Svenkerud–Gol. Ørgenvika–Svenkerud har behov for opprusting.

Senterpartiet er sterk tilhenger av nødvendige planmidler, som må komme i den kommende fireårsperioden. Jeg viser til vår egen merknad på det punktet.

Byggestart for Ringeriksbanen i 2019 er mulig, og det er realistisk ut ifra framdriften i dagens planlegging, som jeg vil berømme.

Når det gjelder E16 Skaret–Hønefoss, har Buskerud fylkeskommune gjort prinsippvedtak om å forskuttere 3,2 mrd. kr for å gjennomføre byggestart i 2019, altså samtidig med byggestarten for Ringeriksbanen. Senterpartiet er en varm tilhenger av og vil berømme den planleggingen som skjer fra Bane NORs side, når det gjelder Ringeriksbanen og E16 på den strekningen.

Så til rv. 35: Det er en enstemmig komité – og jeg vil understreke det – som prioriterer planleggingsmidler til strekningen Hokksund–Åmot, slik at vi kan få fullført planleggingen av den traseen, inklusiv avkjøring fra Åmot til Sigdal. Det er viktig å få en avklaring her, slik at trasevalget kan avklares til beste for Øvre Eiker kommune, som er svært berørt av planene.

Gulskogen–Kongsberg jernbane: Det må settes av nødvendige midler til Gulskogen–Hokksund, slik at en får utredet nødvendige tiltak som gir to tog i timen innen 2025, og tilsvarende – to tog i timen – på strekningen Hokksund–Kongsberg i 2030. Det er avgjørende viktig å ha dette med for å vise Kongsberg-industrien at de industriene som er der, nyter samfunnets bekvemhet.

Til slutt, om rv. 23 Oslofjordforbindelsen: Senterpartiet står bak regjeringas forslag om et nytt tunnellop på den strekningen. Det er viktig fordi det gir en rask forbedring, og sammen med nødvendig beredskap og kontroll av tunge kjøretøy er det en løsning som i et nytte–kostnads-perspektiv er det beste vi står overfor i dag.

Anders B. Werp (H) [16:26:18]: Vi fikk en sterk påminnelse om hvor viktig det er å legge til rette for næringslivet i hele landet, i etterkant av den kraftige nedgan-

gen i oljeprisen. Heldigvis har vi en regjering som forstår dette, og Nasjonal transportplan etablerer nå livsnerver til hele landet, som sikrer flyt av varer, tjenester, informasjon og personer.

Vi lever også i en tid hvor miljø- og klimapolitikken er viktigere enn noen sinne. Heldigvis har vi en regjering som forstår dette. Nasjonal transportplan har et mål om at veksten i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Vi er inne i tidenes jernbanesatsing. Høyre i regjering, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, gjennomfører en historisk satsing på vei og bane, gjennom å bygge mer, vedlikeholde bedre og få mer ut av hver krone. I flere tiår økte forfallet på vei og bane fordi det ble brukt for lite på vedlikehold. Vi har snudd dette til fornøyelse.

Vi prioriterer nå 1 000 mrd. kr de neste tolv årene til tidenes satsing på bl.a. nye veier og jernbanelinjer, bedre vedlikehold og store viktige prosjekter som binder landet sammen.

Det eneste Arbeiderpartiets alternativ skaper, er nye spørsmål og større usikkerhet. Arbeiderpartiet vil bruke 5 mrd. kr på å framskynde prosjekter som koster over 50 mrd. kr. Det er umulig å vite hvilke prosjekter som skal framskyndes, og hvilke som ikke skal det.

Vedtaket i dag har også en viktig og hyggelig hilsen til mitt eget nærområde. Høyre, sammen med Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, fastslår i en flertallsmerknad at rv. 35 er en viktig og trafikkert hovedferdselsåre nord–sør i Buskerud. Komiteen mener det er aktuelt å benytte planleggingsmidler til strekningen, med sikte på prioritering i senere nasjonale transportplaner.

Det er gledelig at resten av komiteen i siste runde ble med på dette, men velgerne har merket seg hvem som står i spissen for dette viktige prosjektet.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [16:28:43]: Det er ein merkedag når me i dag vedtek Nasjonal transportplan for 2018–2029, som inneber eit samferdselslyft utan side-stykke i nyare norsk historie. For ein telemarking med hjarte for E134 var det ein stor dag òg i desember 2015, då samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen kunngjorde at E134 var peika ut til ny hovudveg mellom Austlandet og Vestlandet. Med nye tunnelar over Haukeli vil me få eit betydeleg kutt i reisetida og ikkje minst betre stabilitet om vinteren. Eit overslag viser at utbygginga på E134 vil utgjere 20–30 mrd. kr. I Telemark feira me denne meldinga med blautkake. Det er utruleg mange personar som har jobba mot dette målet i veldig mange år. I dag blir det med vedtaket av Nasjonal transportplan slått fast at E134 vil bli høgt prioritert framover.

E134 er den viktigaste vegen mellom aust og vest for oss i den sørlege delen av landet, og næringslivet i Sør-Noreg har vore viktige pådrivarar og støttespelarar i det politiske arbeidet som har ført fram til dette vedtaket. Her har verkeleg dei som har hatt skoa på, fortalt om fersk ribbe og andre leveransar som har blitt ståande fast over fjellet om vinteren, så då NTP-en kom, er det ikkje til å underslå at det var litt skuffelse over at den fyrste tunnelen, Seljestad–Røldal, ikkje låg inne i den fyrste planperioden. Det blei mobilisert frå kommunar, fylkeskommunar og interesseorganisasjonar for å framskande bygginga. Det er med stor glede Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre i merknadene sine viser til at planarbeidet for strekninga snart vil ferdigstillast, slik at byggestart kan bli

tidlegare enn det som låg inne, gjennom at bompengedraget kan nyttast fyrst, slik at byggjeart for den fyrste Haukeli-tunnelen kan bli innanfor den fyrste planperioden. Eg har stor tillit til at samferdselsministeren fylgjer opp denne merknaden.

I tillegg har det i heimfylket mitt vore diskutert ei KVVU for ein arm til Bergen. Eg har den oppfatninga at det er ei fornuftig løysing, men tidspunktet for å utføre KVVU-en ligg litt lenger fram i tid. Eg er glad for at Høyre og Framstegspartiet har i merknadene sine at me ynskjer at det skal utarbeidast ein KVVU for ein eventuell arm til Bergen.

Dette er utan tvil ein god dag for alle oss som har jobba for utbygging av E134, som den viktige vegen det er mellom Austlandet og Vestlandet.

Gunvor Eldegard (A) [16:31:37]: Som kjent er eg oppteken av jernbane. I mange år har eg stått her og argumentert for Follobanen. No er arbeidet godt i gang. Det vert bygd og bora, med mål om å vera ferdig innan utgangen av 2021. Det er veldig bra. Med 11 minutt frå Ski til Oslo vert det ein ny kvardag for veldig mange pendlarar, eller 11 minutt frå Oslo til Ski, for det går jo sjølvsagt an å pendla den andre vegen også.

Men me må jo òg byggja intercity. I førre periode var fleire representantar for dei som styrer i dag, veldig høge og mørke, og dei lova på eit stort intercitymøte som me hadde rett bak her, at intercity skulle stå ferdig i 2023. I dag seier dei at det ikkje eingong kan verta ferdig til 2030. Det må då vera veldig pinleg for dei, for i Nasjonal transportplan for 2014–2023 gjekk Stortinget inn for ei målsetting om ferdig utbygd dobbeltspor til Lillehammer, Halden og Skien innan 2030. Det vedtok me då. Den målsettinga går no regjeringa bort frå, med støtte frå Venstre og Kristeleg Folkeparti. Eg synest det er alvorleg.

Me i Arbeidarpartiet vil satsa på jernbanen. Me vil byggja meir moderne jernbane og tilby dei reisande fleire avgangar. Me jobbar vidare for dobbeltspor på intercity, og me skal ferdigstillast Follobanen. Og me har 3 mrd. kr meir enn regjeringa til jernbaneutbygging.

Det er éin ting til – me jobbar også for grensekryssande jernbane. I Nordisk råd, som eg er medlem av, har me prioritert Oslo–Göteborg–København i satsinga på jernbane. Då kan me realisera 8-millionarsbyen – ein stor bu- og arbeidsmarknad. Men eg har skjont at dette er eit tolmodsarbeid, for det er vanskeleg å finna pengar til strekninga Halden–grensa hos oss og til strekninga frå grensa og vidare hos dei svenske myndigheitene. Men me er nøydd til å sjå på transport over grensa, for i 2009 hadde me 3 500 godstog – i 2014 var det under 1 000 godstog. Det går over 2 500 trailerar over Svinesund per døgn. Det er me nøydd til å gjera noko med. Difor er eg veldig for at me lagar ein nordisk transportplan, og at me får eit tettare og betre samarbeid i Norden når det gjeld transport over grensa. Me støttar også ei KVVU for det.

Men først må me få bygd intercity. Eg forstår ikkje at regjeringspartia og støttepartia kan stå her og skryta heile dagen, når dei ikkje eingong klarar å oppretthalda målsettinga om intercity innan 2030.

Tone Merete Sønsterud (A) [16:34:47]: Dette er en interessant sak å følge for en som satt i transportkomiteen i forrige periode og deltok i en tilsvarende debatt for fire år siden. Nå har vi bl.a. fått høre Høyres Astrup og Frem-

skrittspartiets Stordalen si at de ikke kan stole på løfter fra Arbeiderpartiet, for det er pinlig overbudspolitikk, og det er råpopulisme. Ja, skjellsordene hagler, og Stordalen står til og med og vifter til Arbeiderpartiet med Monopol-penger, smiler – er tydeligvis veldig fornøyd med seg selv – og sier at vi bare presenterer ønskelister.

Vel, her er det i hvert fall folk som vet hva de snakker om når det gjelder ønskelister og å bryte løfter. I fire år har Fremskrittspartiet sittet i regjering, og når det gjelder løftet om at bilistene skulle se ordet «gratis» på hver eneste bomstasjon, er det bare å konkludere med følgende: løftet ikke innfridd. De skulle ta kampen mot byråkratiet, eller, sagt med andre ord, det skulle kuttes i det store, unyttige byråkratiet, som de kalte det, og vi kan bare konstatere at det motsatte har skjedd: løftet ikke innfridd. Så kan jeg forlate det nasjonale nivået og gå over til mitt eget fylke, Hedmark. Også der var lovnadene før valget høylytte, og kritikken haglet mot Arbeiderpartiet, spesielt fra Høyre og Fremskrittspartiet, som kritiserte at f.eks. E16 Kløfta-Kongsvinger ikke fikk en kontinuerlig utbygging etter at de rød-grønne hadde bygd ut Kongsvinger–Slomarka. Det var mange grunner til det, men det var det ingen som ville høre på. Ifølge inneværende NTP skulle videre utbygging ha startet i år, og vi fikk høre at det var altfor sent. Vi skulle bare vente til de kom til makta, for da skulle det bli fortgang i sakene. Men intet har skjedd. Igjen: Løftet er ikke innfridd.

Men det som verre er, er at nå er forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti at veien skal, som de sier, spilles inn til Nye Veier. Spilles inn – etter det vi har fått opplyst, har de nok å gjøre fram til 2021. Dette er nok et eksempel på at de nevnte partiene ikke på noen måte er opptatt av Hedmark, spesielt Kongsvinger-regionen, for veien skal nå ligge på vent, uten penger, hos Nye Veier, hvis de nevnte partiene får det som de vil. De forsøker til og med å selge det inn som en seier. Det er nesten ikke til å tro.

Vi skal bygge mye vei, og vi satser over hele landet, sa statsråden, men det er bare å merke seg at det ikke gjelder for den regionen jeg kommer fra. Jeg merket meg også at statsråden i sitt innlegg brukte 7 av sine 10 minutter til å snakke negativt om de rød-grønne, spesielt Arbeiderpartiet. I kjent stil fortalte han at det ikke hadde skjedd noe under åtte rød-grønne år, men det har han brukt det meste av sin tid til i alle innlegg de fire årene som er gått, så det kom ikke som noen bombe. I replikkordskiftet kunne han heller ikke svare på spørsmål fra representanten Sivertsen, derimot snakket han om Arbeiderpartiet. Ja, hele åtte ganger ble vi nevnt i løpet av bare 1 minutt. Og han avsluttet det hele med et spørsmål i stedet for et svar. Det sier vel sitt om hans egen politikk, og det bør velgerne merke seg.

Kjersti Toppe (Sp) [16:37:55]: Nasjonal transportplan 2018–2029 har som overordna og langsiktig visjon å skapa eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lavutsléppssamfunnet. Det er ein klok visjon.

I Hordaland er ny veg og bane mellom Bergen og Voss eit prosjekt heilt i tråd med denne visjonen. Dei som brukar denne vegen og reiser med jernbanen her, vil først og fremst ha eit sikkert transportsystem, slik at dei kan reisa utan å vera redde for den neste ulykka, det neste raset og det neste livet som vil kunna gå tapt. Det er ikkje det at

vestlendingane her er spesielt skvetne av seg, men når det kjem opp skilt i vegen der det står «Ikkje stopp, fare for ras», kan ein jo tenkja sitt.

Det var den raud-grøne regjeringa som sette i gang ei konseptvalutgreiing for dette strekket, i 2012. Ho var klar frå etatane i april 2014, og i desember 2015, altså etter eitt og eit halvt år, konkluderte departementet med alternativet K5, som er å byggja veg og bane samtidig.

I fagetatane sitt grunnlagsdokument til NTP vart dette følgt opp som eit bunde prosjekt, med byggjestart i 2021, men regjeringa fann ikkje rom til å prioritera dette. Unnskyldningane var mange og sprikande. Dei skulda på feilrekning av moms og bompeng grunnlag; dei skulda på nytt vegkryss i Arna. Men det står ikkje til truande at 2 mrd. kr til jernbane på Vestlandet vert sendt austover på grunn av overskriding på veg.

I Hordaland har det vore stor skuffelse over at fellesprosjektet E16 og Bergensbanen Arna–Stanghelle vart utsette av regjeringa. Slik vert det byggjestart først i 2024, og ikkje i 2021, som fagetatane la til grunn. Regjeringspartia har saman med Kristeleg Folkeparti og Venstre i si behandling i Stortinget ikkje funne rom til å leggja inn ei ekstra krone til dette prosjektet. Vegene skal framskundast ved hjelp av bompengar, mens jernbanen vert utsett.

Senterpartiet vil prioritera liv og helse først. Vi er klare på følgjande: Prosjektet skal startast opp i 2021, veg og bane skal byggjast samtidig, og vi vil sikra fullfinansiering i løpet av planperioden. Totalt 5 mrd. kr legg vi inn i første periode – 2 mrd. kr til bane og 3 mrd. kr til veg. Da er byggjestart i 2021 realistisk, og ferdigstilling i 2025–2026 vil kunna vera mogleg. Felles utbygging av veg og bane gjer K5-alternativet mange milliardar billigare fordi rømningsvegar kan vera felles. Med eit historisk høgt samferdslebudsjett for jernbane meiner eg det er uforståeleg at ikkje Bergensbanen Arna–Stanghelle er med i første periode av NTP-en.

Regjeringspartia, Kristeleg Folkeparti og Venstre skriv at dei vil snu alle steinar for å finna moglegheiter til å koma raskare i gang. Men det hjelper lite å snu steinar om finansiering og den politiske prioriteringa er fråverande.

Roy Steffensen (FrP) [16:41:07]: Jeg ble inspirert til å ta ordet etter å ha hørt Arbeiderpartiets transportpolitiske talsperson i replikkveksling med samferdselsministeren og det påfølgende innlegget fra partileder Jonas Gahr Støre. Disse to representantene, som ikke akkurat er hvem som helst i Arbeiderpartiet, var for en gangs skyld befriende klare når det kom til å vise hvordan de tenker.

Representanten Sivertsen sukket over at innsparringen på 30 mrd. kr som Nye Veier regner med å ha ved å bygge smartere og billigere, ikke var synliggjort i kutt på statlige bevilgninger i Nasjonal transportplan. Jeg skjønner at Arbeiderpartiet vil bruke reduserte kostnader til å kutte statens andel i veifinansiering, men vi har større ambisjoner enn det. Vi forventer at besparelsen på om lag 30 mrd. kr skal komme bilistene til gode, enten i form av mer veibygging eller i reduserte bompengestandarder for den enkelte bilist.

Representanten Gahr Støre likte ikke at vi mener Arbeiderpartiet bruker tryllestav for å få finansieringen i orden, og Gahr Støre viste til at det var Fremskrittspartiet som i 2013 hadde behov for tryllestav, da vi ønsket en dobbelt så stor nasjonal transportplan. Under behandlingen av inne-

værende NTP i denne sal i 2013 forsøkte de andre partiene å gjøre som Gahr Støre – å latterliggjøre våre høye ambisjoner og offensive satsing. Vel, vi hadde ikke behov for noen tryllestav. Vi trengte bare å vise handlekraft. Med Fremskrittspartiet i posisjon har vi nå levert en NTP som er om lag dobbelt så stor som den de rød-grønne presenterte i 2013. Når Fremskrittspartiet har en hånd på rattet, leverer vi. Vi doubler ambisjonsnivået, og de økte bevilningene kommer i form av økte statlige midler – ikke gjennom bompenger og ikke gjennom bruk av tryllestav eller kreativ bokføring.

Jeg bet meg for øvrig merke i at Arbeiderpartiets leder er fullstendig på linje med tidligere transportpolitiske talsperson Eirin Sund. Hun er innbitt motstander av fire felt og 110 km/t på E39 Stavanger–Kristiansand, og Gahr Støre er på linje med sine lokalpolitikere i Stord i Hordaland, som motarbeider fullverdig fire felts vei og 110 km/t på E39 mellom Stavanger og Bergen.

Representanten Gahr Støre bekrefter at Arbeiderpartiets budsjetterte innsparringer vil komme i form av redusert standard, og at det er unødvendig med fire felt og 110 km/t på mange av våre motorveier. Gahr Støre skal ha ros for å være klar og tydelig på dette. For innbyggerne i Rogaland er det ikke lenger noen tvil. Fire felt fra Kristiansand til Bergen får en kun om en stemmer på Fremskrittspartiet og Ketil Solvik-Olsen fortsetter som samferdselsminister.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [16:44:03]: Regjeringen, Kristelig Folkeparti og Venstre har åpenbart blitt enige om en veldig god nasjonal transportplan. Det er ikke en plan som løser alle problemer på tolv år, men som klarer å gripe fatt i veldig mange, og som har en framdrift som er langt større enn det en har hatt før.

Det har ikke manglet på planer i dette landet. Jeg hører at Arbeiderpartiet snakker om at mange av tingene denne regjeringen skal gjennomføre, er ting også de har planlagt. De burde tatt med at mange av planene gjerne har vært planer i både 10, 20 og 30 år, uten at Arbeiderpartiet har gått videre til å sette spaden i jorden. Det er jo forskjellen – faktisk å realisere ting er å ta ting et skritt videre enn bare å planlegge.

I denne debatten registrerer jeg at Arbeiderpartiet er misfornøyd med veldig mye, men de har veldig få realistiske alternativer til hvordan ting burde vært gjort annerledes. Partileder og stortingsrepresentant Gahr Støre mente at det ikke var problematisk at Arbeiderpartiet foreslo ti ganger mer til ting enn det de selv finansierte, for Fremskrittspartiet hadde også vært veldig offensive i opposisjon. Det er riktig, men forskjellen er at Fremskrittspartiet sa at vi ville bruke litt mer oljepenger til å finansiere dette. Det vil jo ikke Arbeiderpartiet, for de mener vi bruker for mye oljepenger. De legger likevel inn prosjekter for rundt 150 mrd. kr., men de legger ikke inn pengene til å finansiere dem. Det er det som er juks. Det er det som gjør at det ikke henger sammen.

Vi kan godt ha en diskusjon om hvordan vi skal bruke oljepengene våre. Da kan vi være ærlige om det. Hvis Arbeiderpartiet hadde sagt at de ville ta litt mer fra oljefondet, for da ville det gå bra, hadde de i hvert fall finansiert løftene sine. Men det har de ikke gjort.

Jeg registrerer at Arbeiderpartiet også påpeker bompenger – gang på gang, freidig nok. De mener at Fremskrittspartiet skulle klart å kutte bompenger mer enn vi har

gjort. Vi har fjernet dem på åtte strekninger, og nå er det 40 bomstasjonsselskaper som får tilbud om å kutte takstene og få økte bevilgninger. Det stemmer Arbeiderpartiet imot. Hvis representanten Sønsterud mener at dette er veldig viktig – hvorfor er Arbeiderpartiet imot å kutte bompengene som de mener burde vært kuttet? Når Arbeiderpartiet i sin NTP altså vil øke bompengene på eksisterende prosjekter og skal samarbeide med SV, som ikke bare vil være med på det, men som også vil innføre bompenger på vei de ikke skal bygge, er alternativet for velgerne der ute veldig tydelig: fortsatt en regjering som har lagt fram en nasjonal transportplan der hele veksten kommer i økte bevilgninger og ikke gjennom økte bompenger – eller et alternativ der de ikke vet hvordan de skal finansiere sin egen vekst, utover at de kan garantere at bompengene skal gå opp, men ikke at veiene vil komme.

Jeg tror de fleste bilister synes det da er bedre å velge en regjering som ikke øker bompengene, men bygger vei, enn en som skal ha bompengene, men ikke bygger vei. Når man i tillegg vet at under dagens regjering og dagens flertall har bilavgiftene totalt sett gått ned, begynner man å få en bedre balanse for bilistene. De er med på å finansiere veiene, men de er ikke lenger en melkeku.

Odd Omland (A) [16:47:19]: Det er et stort potensial for framtidig verdiskaping og nye, lønnsomme arbeidsplasser over hele landet hvis infrastrukturen er trygg, god og effektiv. Derfor satser Arbeiderpartiet på samferdsel og digital infrastruktur, med en tydelig prioritering av kysten, kollektiv- og klimatiltak, å trygge veiene våre og å se til at alle skal ha tilgang til høyhastighetsnett. Slik sikrer vi framtidig verdiskaping, næringsutvikling og lønnsomme arbeidsplasser over hele landet.

Jeg ønsker å bruke resten av mitt innlegg til å si noe om NTP og Sørlandet. Jeg vil starte med å gi honnør til hele landsdelen, både til næringslivet og politisk, når en i forkant av forrige NTP klarte å samle seg om en klar prioritering, nemlig det såkalte Ankeret, dvs. Arendal–Tvedestrand, rv. 9, E39 Søgne–Lyngdal – en god jobb, som de nå har fått anerkjennelse og gjennomslag for.

E39 Søgne–Lyngdal er blant veiene med størst tungtrafikkbelastning og en av de verste dødsveiene i landet. Derfor er jeg veldig godt fornøyd med at det er enighet om dette prosjektet, og at det nå starter opp.

Når en hører på debatten her i dag, med en historiebeskrivelse av at Arbeiderpartiet ikke har gjort noe for veiene på Sørlandet, settes det i et merkelig lys. Sannheten er jo at begge de to OPS-prosjektene som er utbygd – Grimstad–Kristiansand, ferdigstilt i 2009, og Lyngdal–Flekkefjord, ferdigstilt i 2006 – ble vedtatt i forbindelse med NTP-en for 2002–2011, framlagt av og vedtatt under Stoltenberg I-regjeringen i 2001, og størstedelen av utbyggingen er gjort under Stoltenberg II-regjeringen.

I gjeldende NTP, som ble vedtatt under Stoltenberg II i 2013, ligger både prosjektene Arendal–Tvedestrand, ny Varoddbru, Gartnerløkka og oppstart av Søgne–Lyngdal inne fra 2018.

Vi fikk også kritikk den gangen, i 2013, for at vi ikke hadde med en fjerning av Håøyflua i den viktige farleden inn til Farsund før i 2018. Fjerning vil få stor betydning for nåværende – og interessante – næringsutvikling i Farsund. Da blir det litt merkelig at de som reiste den kritikken den

gangen, i dag skyver dette prosjektet ut til siste periode. Arbeiderpartiet står ved sine lovnader fra 2013.

Torill Eidsheim (H) [16:50:25]: For Nordhordland og nordre del av Bergen er det eitt vegstrekk ein har venta ekstra lenge på. I over 20 år har ein sett aukande trafikk og tal på ulykker, kø, kork og kaos, utan at vegstrekket har fått ei løysing. E39 Vågsbotn–Klauvaneset står i dag med gamle, utdaterte planar. Nye, tenlege planar må på bordet før det kan gjerast noko.

I lokalmedia har det stått å lese at vegstrekket ikkje var med då regjeringspartia Høgre og Framstegspartiet og støttepartia Venstre og Kristeleg Folkeparti i vår la fram sitt framlegg til Nasjonal transportplan, men det er trass alt slik at for at ein skal kunne starte bygging, må ein aller først vite kva ein skal byggje. Manglande handlekraft har gjort at tunnelen har blitt lagt på vent i så mange år at han blei fullstendig utdatert, og eg meiner at mange må ta del i skulda for at ny veg ikkje har kome på plass for lenge sidan.

Men eg opplever no stor vilje, både frå regjeringa og ikkje minst lokalt, til at ein skal vere konstruktiv og sikre rask planlegging for ny løysing. Eg er òg glad for å sjå at det er ein samla komité som viser til behovet for rask planlegging her, og at det må planleggjast i samheng med Arna–Vågsbotn, som i dag er ein del av E16.

Eg registrerer at Arbeidarpartiet har valt å leggje inn ein tilleggsmerknad der dei seier at det bør vere mogleg med ein endå tidlegare byggjeart. Det hadde vore flott dersom det var noko konkret dei viste til, men dessverre er det, ut frå kva eg kan sjå, ein standardfrase som er lagd inn i ei rekkje andre prosjekt òg, utan ei einaste ekstra krone. Og når alt skal kome først, utan at det blir vist til korleis ein har tenkt å løyse det, kan det vanskeleg oppfattast som noko anna enn tomme løfte.

I stortingsperioden har regjeringa og samarbeidspartia overoppfylt Nasjonal transportplan med god margin. Forfall er snudd til fornying på både veg og jernbane, der vedlikehaldsetterslepet no går ned. Og når det gjeld E39 Vågsbotn–Klauvaneset, må ny trasé aller først planleggjast, og deretter skal traseen byggjast.

Høgres mål er å halde fram med arbeidet, slik vi har gjort desse fire åra, og vi tenkjer å overoppfylle òg den kommande NTP-en.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [16:53:38]: Først av alt: Gratulerer med dagen til alle som har heiet på Nordøyvegen! Det er mange som i dag fortjener en stor takk for utrettelig å ha kjempet fram prosjektet.

Så til regjeringens arbeid for å skape større og mer robuste bo- og arbeidsregioner, som gjenspeiler seg i både kommunereformen og regjeringens store satsing på samferdsel. Som sunnmøring med ønske om en større og mer effektiv bo- og arbeidsregion rundt regionsenteret Ålesund er jeg i dag svært godt fornøyd med at Nordøyvegen nå endelig skal realiseres. Sambandet vil gi fastlandsforbindelse til rundt 2 900 mennesker og knytte de om lag 10 000 innbyggerne i kommunene Haram og Sandøy nærmere sammen. Sammen med kommunene Skodje og Ørskog vil Haram og Sandøy bli en viktig del av det som skal forme og skape en ny og større bo- og arbeidsregion i og rundt nye Ålesund kommune. Her er Nordøyvegen et viktig og godt tilskudd.

På en slik gledens dag for Nordøyvegen er det på sin plass å minne om at det ligger mange års kamp bak prosjektet med to undersjøiske tunneler og bruer som skal binde Lepsøy, Haramsøy, Longva, Fjørtoft og Harøy sammen med Haram fastland. Nordøyane har i lengre tid vært preget av gradvis fraflytting. Samtidig har det vært en offensiv næringsutvikling, med bedrifter som leverer utstyr til den maritime industrien. I dag er det en stor ulempe for både innbyggere og bedrifter at de to fergesambandene som betjener øyene, ofte har lang tid mellom avgangene, i tillegg til at de er nattestengt. Mange som har flyttet fra eller har tilknytning til øyene, har sagt at de ønsker å flytte tilbake dersom det blir fastlandsforbindelse.

Det så lenge mørkt ut med hensyn til å finne den endelige finansieringsnøkkelen. Først etter at regjeringen endret regelverket for fergeavløsningsmidler, og med det forlenget tidsrammen for fergesubsidier fra 20 til 40 år, kan en nå endelig sette spaden i jorda. De to fergesambandene som i dag frekventerer Nordøyane, vil med fergeavløsningsmidler bidra med hele 30 mill. kr over 40 år. Det at regjeringen foretok denne positive endringen, vil bidra til at flere større fergeavløsningsprosjekter kan forseres. Det å bygge flere større bo- og arbeidsregioner langs kysten vil bidra til å styrke distriktene.

Nordøyvegen vil erstatte to lite tjenlige fergesamband. Den vil bidra til å gjøre det vakre perlekjedet av småøyer som Nordøyane består av, langt mer attraktivt som boligområde. I tillegg til fast vegforbindelse og et mer fleksibelt transportsystem til beste for både næringsliv og privatpersoner som i dag bor på Nordøyane, vil Nordøyvegen bidra til befolkningsvekst og tilrettelegge for økt turisme i området.

Nils Aage Jegstad (H) [16:56:54]: Jeg har også vært saksordfører for Dokument 8:143 S for 2016–2017, representantforslag fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås om bymiljøavtaler. Det har vært stor enighet i komiteen om at vi skulle kjøre disse ti sakene i én debatt, og det tror jeg Stortinget er glad for. Jeg håper man holder styr på alle forslagene som det skal stemmes over, for det har jeg mistet oversikten over for lenge siden.

Marianne Marthinsen var en snarvisitt innom Oslopakke 3 og avtalen mellom disse partiene, og som jeg nevnte i mitt innlegg, var det noen partier som var med fra starten av, og som har vært der hele tiden. Det er Høyre, Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, og så har SV og Fremskrittspartiet vært ut og inn av dette samarbeidet. Både Fremskrittspartiet og SV, riktignok bare Oslo-delen av Fremskrittspartiet, var med i starten, i 2006.

Men det som er poenget, er at en av grunnpilarene for at de i det hele tatt kom fram til en avtale, var E18 Vestkorridoren. Og hvis noen føler at avtalen er brutt, vil jeg si at ansvaret for en eventuelt brutt avtale må ligge hos det byrådet som ikke hadde med seg historien inn i forhandlingen. Men jeg oppfatter ikke at vi er der, for det er tross alt oppnådd enighet om dette. Og det at man nå tar ut E18 Vestkorridoren, var det enighet om i 2012, fordi en så stor pakke ville ha drept hele pakken. Det ga mer handlingsrom til det som var igjen i pakken at man tok ut de to store prosjektene.

Så en liten visitt til Tor André Johnsen, siden han var inne på avgiftsprofilen i det som ligger der. Det er ikke

sånn at man nå skal få like høy sats i alle passeringene. Det at man f.eks. skal ta betaling for begge veier, gjør jo at man halverer takstene – når det er samme pris som for å kjøre én vei. Om man legger ned flere bommer, vil det være rabatter som gjør at man ikke kommer opp i maks takst. Poenget med å legge inn flere bommer og flere innkrevninger er at flere skal være med og dele på gildet, og at det ikke skal være sånn som det var, at bare 27 pst. av dem som faktisk hadde nytte av prosjektene, betalte.

Det er noen veldig interessante deler ved denne NTP-en, og det gjelder internasjonale forbindelser. Det har vært et stadig tilbakevendende spørsmål hvor dårlig de internasjonale forbindelsene egentlig har vært behandlet i tidligere NTP-er. I denne NTP-en er det definert sju korridorer ut av landet som binder dette sammen, og der ligger bl.a. Oslo–Stockholm, Oslo–Gøteborg og Ofotbanen. Det det står på, er vel å få svenskene til å være med på dealen.

Geir Inge Lien (Sp) [17:00:17]: I Møre og Romsdal har vi stort behov for ein offensiv vegpolitikk. Mange i fylket var nok skuffa over manglande prioriteringar i forslaget til NTP.

Møreaksen er eit viktig prosjekt som vil binde fylket vårt i hop. Å kome raskare i gang med prosjektet enn det regjeringa legg opp til, vil bety mykje både for folk og ikkje minst for næringslivet. Senterpartiet vil difor fremje eit forslag om at Stortinget må få ein proposisjon om finansiering til behandling før utgangen av 2020. På den måten kan prosjektet kome raskare i gang enn det regjeringa legg opp til, og det vil bety mykje. Eg vil òg leggje vekt på kor positivt det vil vere viss kryssinga av Halsafjorden kan gjennomførast som eit pilotprosjekt som andre fjordkryssingar langs kysten seinare kan dra nytte av.

Vi behandlar i dag òg ein proposisjon om finansiering av fv. 659 Nordøyvegen. Dette er ein gledas dag! Det skal byggjast eit brusamband og tre undersjøiske tunellar som skal gje vegsamband mellom Lepsøya, Haramsøya, Flemøy, Fjørtofta og Harøya, som vert Nordøyvegen. Veggen vil òg gje eit fastlandssamband for 2 900 personar ute på øyene og bidra til ei positiv utvikling av denne regionen og binde Sandøy og Haram kommune i hop. Prosjektet er òg eit godt døme på kor viktig ferjeavløsningsmidlar er for å få til ein meir effektiv samferdsel langs kysten. I revidert nasjonalbudsjett har Senterpartiet fremja forslag om at desse midlane òg kan nyttast til å dekke kapitalkostnader på slike prosjekt. Det er eit forslag som vil forbetre ordninga, og som vil gjere at fleire ferjeavløsningsprosjekt kan realiserast i delar av landet.

Fylkesveggar er ein viktig del av vegnettet vårt, og dei som køyrer på ein veg, bryr seg lite om dei køyrer på ein riks- eller ein fylkesveg. Dei køyrer på ein veg. Det er difor viktig at vi klarar å stoppe og redusere forfallet på fylkesvegnettet.

Eg er glad for å tilhøyre eit parti som seier nettopp dette, eit parti som har trua på at fylka kan vere gode veigeigar dersom det vert stilt økonomiske midlar til rådighet. Difor fremjar Senterpartiet forslag om eit tiårig vedlikehaldsprogram for fylkesvegnettet i kommuneproposisjonen.

I NTP aukar vi ramma til rassikring på fylkesveggar, og vi aukar ramma til tunnelsikring på fylkesvegane. Dette er viktige forslag og tiltak som vil hente inn forfallet, og som

vil redusere problemet med ulik kvalitet på riks- og fylkesvegane våre.

Heidi Greni (Sp) [17:03:36]: Senterpartiet har lenge etterlyst en satsing på fylkesveiene i NTP. Det bekymrer Senterpartiet at vedlikeholdsetterslepet er stort, og at dagens bevilgninger ikke er store nok til å drive tilstrekkelig vedlikehold og utbedring av fylkesveinettet. Hvis en legger til grunn tallene som KS la fram i komitéhøringen på kommuneproposisjonen, vises det til et årlig behov på mellom 1,5 mrd. kr og 2 mrd. kr for å opprettholde dagens standard. Gode fylkesveier er nødvendig for transport innad i fylket og en forutsetning for å kunne videreutvikle næringslivet og opprettholde arbeidsplasser i hele landet. I bevilgningsrammene under Nasjonal transportplan er fylkesveinettet ikke omfattet, men det er en vesentlig del av infrastrukturen. Det bekymrer Senterpartiet at disse veiene ikke prioriteres høyere. En egen satsing på fylkesveiene er nødvendig hvis en har ambisjon om en helhetlig satsing på samferdsel. Sør-Trøndelag har åtte ganger mer fylkesvei enn riksvei, og fylkeskommunen er helt avhengig av økte rammer, noe vi i Senterpartiet fremmet forslag om i kommuneproposisjonen.

Senterpartiet satser på et tiårig vedlikeholdsprogram, hvor vi legger inn en økning på 1,5 mrd. kr i året i kommuneproposisjonen. Vi har også lagt inn i revidert nasjonalbudsjett en ekstrasatsing på 600 mill. kr, inkludert rassikring og tunneler.

Rørosbanen fra Hamar til Støren har en viktig funksjon når det kommer til transport av gods i innlandet. Den rødgrønne regjeringen bevilget penger til å utrede elektrifisering av Rørosbanen. En elektrifisering vil gjøre jernbanen mer konkurransedyktig for transport mellom landsdelene. Dette vil føre til mer miljøvennlig godstransport samt avlaste fylkesveiene for tungtransport. Senterpartiet prioriterer derfor oppstart av elektrifisering på Rørosbanen i andre periode. Det er viktig for Senterpartiet at dette prosjektet blir gjennomført så fort som mulig, da dette er et tiltak som vil gjøre godstrafikken både mer effektiv og mer miljøvennlig.

Å få til gode løsninger på bane er viktig også for persontransporten. Senterpartiet mener at to timers frekvens på Dovrebanen Trondheim–Oslo er et viktig kollektivtiltak som vil sikre at flere reisende kan bruke tog på hele eller deler av strekningen. Utredningen av dette er allerede gjort i mulighetsstudien for Dovrebanen og Raumabanen, utarbeidet av strekningenes jernbaneforum. Senterpartiet ser det som helt nødvendig å få på plass en jernbane som kan avlaste flytrafikken mellom Oslo og Trondheim. Flystrekningen Værnes–Gardermoen er blant strekningene med mest passasjerer i Europa. Ved å få på plass en løsning med tog som blir billigere for de reisende, og som går oftere og raskere, vil dette avlaste store deler av flytrafikken.

Sverre Myrli (A) [17:06:54]: En av vår tids store saker er kampen mot ekstremisme. Tor André Johnsen tok det til nye høyder i dag da han snakket om bompengeekstremisme. Hans store sak er åpenbart kampen mot bompengeekstremisme.

La meg også si noen ord om Oslopakke 3 og revideringen av den, som vi også har til behandling i dag som en av

mange saker vi nå debatterer sammen med Nasjonal transportplan.

For en del tiår siden så framsynte kommune- og regionpolitikere i Oslo og Akershus at en måtte gjøre noe med trafikksituasjonen i hovedstadsområdet. Vi fikk Oslopakke 1, eller bare Oslopakken, som den opprinnelig het, som var en pakke for utbygging av hovedvegssystemet i Osloområdet. Så fikk vi Oslopakke 2, som var en pakke for utbygging av kollektivtrafikken. Og så fikk vi Oslopakke 3, som var en samlet plan, en helhetlig pakke, for utbygging av transportsystemet i hovedstadsregionen, og der nå også driften av kollektivtrafikken er inne.

Nå ser jeg at Tor André Johnsen har gått, men det er grunn til å minne om at Fremskrittspartiet har vært imot alle disse pakkene, og Fremskrittspartiet har vært imot alle tiltakene som er gjennomført i Oslo og Akershus som en del av de pakkene. Hadde Fremskrittspartiet nådd fram med motstanden mot de tre Oslo-pakkene, hadde vi fortsatt stått i kø nedover Vålerenga eller i kø over Rådhusplassen.

De fleste av oss er både litt bilister og litt kollektivreisende. Det er hele poenget, vi må se det i sammenheng. Det er ikke enten vei eller kollektivtrafikk, vi må ha litt av begge deler.

De siste årene har det blitt en stor bedring i kollektivtilbudet i Oslo og Akershus. Hvorfor har det det? Jo, fordi det nå brukes penger fra bomringen også til drift av kollektivtrafikken. Det var selvsagt Fremskrittspartiet imot. Vi skal prise oss lykkelig over at det ikke har vært Fremskrittspartiet som har bestemt dette i Oslo og Akershus de siste årene, men at det har vært andre partier som har ledet an i utviklingen, noe også Nils Aage Jørgstad viste til.

Helt til slutt vil jeg si at en av de vegstrekningene som nå skal bygges – eller «parsell» tror jeg nesten jeg kan kalle det, for det er ikke store biten – som en del av Oslopakke 3, er den såkalte omkjøringsvegen i Nittedal, den som kalles rv. 4 Kjøl–Rotnes. Der sa samferdselsministeren først at han ikke ville bidra med sin andel, 20 pst., men en enstemmig transportkomité slår nå fast at staten skal bidra med sine 20 pst.

Kent Gudmundsen (H) [17:10:12]: I dag sikrer Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti flertall for tidenes samferdselssatsing i min landsdel. Vi har allerede levert nærmere en tredobling i perioden som vi snart legger bak oss.

I nord har vi et enormt potensial for vekst, men nettopp avstander skaper noen utfordringer. Det handler om å få ut milliardverdiene av sjømat, mineraler og gods, og det handler om å styrke næringsutviklingen for flere trygge jobber i Nord-Norge.

Trolig vil vi snart passere 100 mrd. kr i eksportverdi for norsk sjømat. Mye skyldes vår evne til å levere kvalitet hele veien ut til markedet, ikke bare økt volum. Da er det viktig at transportmulighetene er gode helt ut til der verdien skapes, sånn at produktene kan komme raskere ut til kundene. Derfor har vi økt direktebevilgningene til fylkesveiene betydelig og fortsetter opptrappingen i dagens transportplan. I tillegg har vi gitt mer til våre riksveier, og vi har nå fått til et nødvendig løft også for framtiden. Våre hovedfartsårer skal bli bedre vedlikeholdt, og det skal gis økt framkommelighet året gjennom. Sånn har det ikke alltid vært, eksemplvis når fisketrailere må kjøre 72 mil med

omvei via Finland fordi Kvænangsfjellet nok en gang er stengt og deler av landet i praksis er delt i to. Da er det svært gledelig at vi nå leverer oppstart av tunnel i dag. Når E10 på Hålogaland bygges ut og korter ned kjøretiden fra Sortland til Evenes lufthavn med nærmere 45 minutter, er det svært gledelig å se at vi leverer oppstart av første del i dag. Dette til tross for at prosjektet har økt med mange milliarder i kostnader. Ved neste rullering vil vi se hele prosjektet under ett.

E8 inn til Tromsø er et annet eksempel, og sammen med rassikringsløftet i transportplanen og 40 års ferjeavløsning har vi i praksis også startet Ullsfjordforbindelsen. I tillegg varsler vi oppstart av KVVU inn til Tromsø som inkluderer Tindtunnelen. Sånn korter vi ned avstander fra Tromsø og nordover mot Finnmark, og med flere titalls kilometer knytter vi dermed den nye regionen sammen.

I Tromsø løfter vi kollektivtransporten videre og gir muligheter for en mer miljøvennlig transport, som kan avlaste en raskt voksende by. Det finnes en rekke eksempler.

Vi har altså levert en historisk offensiv plan som egentlig bekreftes nå, når reaksjonen fra opposisjonen er at planen er for offensiv. Likevel legger de inn ekstra prosjekter uten ekstra midler. Og representanten Sivertsen og Arbeiderpartiets mantra under replikkordvekslingen er at vi må få kontroll med kostnadene. Det får en til å riste oppgitt på hodet, for svarene og det konkrete innholdet uteblir fullstendig. Vi hører lite om deres tiltak og hva som kunne bedret situasjonen. De kommer ikke med egne løsninger. Hele poenget med en transportplan er nettopp å prioritere innenfor en økonomisk ramme. Når ordføreren i Tromsø nå jubler for Arbeiderpartiets byvekstavtale, skal man i realiteten fordele de samme pengene til flere byer. Det blir kutt, ikke mer penger. Derfor ser jeg fram til at velgerne avslører dette transportalternativet til høsten.

Øyvind Halleraker (H) [17:13:31]: Vestlandet er inne i en krevende periode, der behovet for omstilling som følge av nedgangen i offshorerelaterte næringer er tydelig. Næringen vil fortsatt i mange år være viktig for Vestlandet, men vi har antakelig nådd toppen og må omstille oss fra dagens situasjon, der mye av samfunnsutviklingen er basert på rik tilgang av en begrenset ressurs.

Vestlandet har mange ressurser og muligheter framover, men vi må antakelig i større grad skape verdiene selv og framstå som attraktive for omverdenen. Det krever bedre mobilitet, med korte reiseavstander for så vel næringslivet selv som for arbeidskraften. I denne situasjonen er det viktigere enn noensinne så raskt som mulig å få på plass en funksjonell E39 mellom Bergen og Stavanger. Denne regjeringen bygger veier for framtidig vekst og utvikling. Derfor er det selvsagt like riktig å bygge en effektiv firefelts vei mellom Norges to nest største byområder som hovedveiene på Østlandet.

En hovedveiforbindelse vil ikke bare knytte Vestlandet tettere sammen. Den vil også gi konkurransemessige forutsetninger for utvikling som kommer hele landet til gode. Dette er utmerket dokumentert i samfunnsøkonomiske analyser fra bl.a. Victor Norman ved Norges Handelshøyskole og Torger Reve ved Handelshøyskolen BI. Jeg er glad for at vi har en offensiv regjering som ser dette, og som åpner for alternativ finansiering av prosjektet Hordfast og en tidlig oppstart av dette prosjektet i første planperiode. Målet må være at prosjektet får en oppstart i 2021–

2022. Regjeringen skal nå ta stilling til kommunedelplanen som har vært på høring, og har i NTP sendt en marsjordre til Statens vegvesen om å få ned kostnadene betydelig og satse på kostnadseffektive og konvensjonelle løsninger.

Det er grunn til å stille spørsmål ved om utviklingen av framdriften av Hordfastprosjektet har blitt forsinket ved at det også har vært en del av det store utredningsarbeidet som er kalt ferjefri E39, og som gjelder hele strekningen. Dette arbeidet har vist seg å bli svært omfattende med f.eks. 20–30 doktorgradsengasjementer innenfor mange felt. Her ligger også de brede vurderingene av mulige framtidige spektakulære løsninger på fjordkrysninger, som ganske sikkert ligger langt fram i tid. Greit nok, men dette må ikke forsinke realistiske prosjekter som Hordfast. Det er på tide å finne tilbake til kjente, gode og rimelige løsninger, slik at vi snarlig kan få en avklaring på løsning av E39 Hordfast. Prosjektene Hordfast og Rogfast står i en særstilling ved at de binder sammen Norges to nest største byområder og et framoverlent næringsliv, som er svært viktig for verdiskapingen i nasjonen.

Jeg har i mange år snakket varmt for dette prosjektet fra denne talerstolen. Det er gledelig at vi nå har fått prosjektet med i NTP med denne regjeringen.

Lise Christoffersen (A) [17:16:44]: I Buskerud var forventningene til Nasjonal transportplan store, ikke minst på grunn av samferdselsministerens mange løfter, både før og i regjering.

Buskerud har, som andre fylker, sine utfordringer. I Ringerike står Ringeriksbanen og E16 øverst på ønskelista. Store byutviklings- og næringsutviklingsplaner er helt avhengige av en god infrastruktur. Ringeriksbanen er dessuten et prosjekt av nasjonal betydning, og klare løfter har vært gitt om snarlig oppstart. Buskerud fylke forskutterer 3,2 mrd. kr for å sikre parallell utbygging av vei og bane. Noen ble bekymret for innspillet fra etatene, for uansett kostnadsramme var det noen av de lovede prosjektene det ikke var plass til, og Ringeriksbanen var ett av dem. Da NTP kom, var banen utsatt, med byggestart 2021/2022. Nå sier komiteen, etter sterkt påtrykk fra Buskerud, byggestart i 2021, men likevel senere enn forutsatt. Statsråden sa planleggingen var forsinket, men det stemmer ikke. Den er i rute. Arbeiderpartiet vil at regjeringa skal komme tilbake til Stortinget med en egen plan for fullføring av intercityutbyggingen, med slutføring av alle prosjekter innen 2030. Der skal også Ringeriksbanen inngå.

En fanesak for samferdselsministeren er sammenhengende veibygging. Vi trodde at det også gjaldt rv. 23 fra Oslofjorden til E18, men den gang ei, selv om Høyre for flere valg siden lanserte slagordet «Riksvei 23 på én, to, tre». Nå legges det opp til to til tre års opphold mellom etappene Dagslett–Linnes og Linnes–E18. Arbeiderpartiet mener de to etappene må bygges i sammenheng.

I 2015 var Solvik-Olsen på turné i Drammen, med Fremskrittspartiets lokale gruppeleder. Det var ikke måte på hvor mye penger det var til veier i Drammen. Så kom NTP, og Buskerud bypakke 2 falt sammen som et korthus. Ny nødvendig Holmenbru er med, men skal delvis betales med bompenger – som Fremskrittspartiet lokalt er imot – og samarbeidspartene i Buskerudbysamarbeidet hadde tenkt seg mer miljøvennlige transportløsninger i et område som er i ferd med å kveles av biltrafikk.

Nytt løp i Strømsåstunnelen er utsatt og forutsatt delfinansiert med de samme lokale bompengene. En enstemmig komité har heldigvis lagt inn en viktig forutsetning om to tog i timen til Hokksund som første skritt på etappen mot Kongsberg, men det var ikke med i statsrådens framlegg. Det var heller ikke rv. 35, som jeg registrerer at kollega Werp fra Buskerud for noen innlegg siden viste til at flertallspartiene nå har sikret, men underslo glatt at den merknaden – for det er en merknad, ikke penger – er lagt inn av en enstemmig komité.

Drammen skal få nytt sykehus, men hvor skal ambulansene kjøre? Det er meningsløst å bygge nytt sykehus uten tilfartsveier, sa Solvik-Olsen i 2015, det skal inn i NTP i 2017. Men hvor er de pengene? Nok et løftebrudd fra den kanten, dessverre.

Lisbeth Berg-Hansen (A) [17:20:01]: Jeg merket meg at statsråden heller ikke i dag kommenterte manglende fokus på kysten i NTP-en, annet enn at jeg hørte antydningen av en liten latter idet jeg holdt innlegget mitt, men den var nok for lav til å bli referert som munterhet i salen.

Uansett, for ytterligere å dokumentere regjeringens ambisjonsnivå når det kommer til godsoverføring til sjø og bane, vil jeg referere fra forslaget til NTP:

«Regjeringen har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra veg til sjø og bane innen planperiodens utløp.»

Videre sies det:

«For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer utover det som foreslås i denne meldingen.»

Her innrømmer regjeringen at de ikke greier å oppfylle målet om 30 pst. innen 2030 dersom man følger den meldingen som regjeringen selv har lagt fram. Som om ikke dette er ille nok, tallfester de det også:

«Effekten av de foreslåtte tiltakene i meldingen er beregnet til om lag 30 pst. av potensialet på 7 mill. tonn (...), dvs. en overføring på 2,4 mill. tonn (...) fra veg til sjø og bane.»

Det betyr at med de tiltakene som regjeringen har presentert i NTP, vil de oppnå om lag en tredjedel av målet om 30 pst. innen 2030. Da er det ikke til å undres over at også KS Bedrift Havn mener sjøtransporten burde vært sterkere prioritert.

I dag har jeg min siste mulighet til å ta igjen etter fire år med klaging og beskyldninger av ymse slag vedørende U-864. Særlig ivrige var representantene Halleraker fra Høyre og Sortevik fra Fremskrittspartiet, som ikke lenger er i lag med oss andre her. De sto faktisk i denne sal og garanterte heving av ubåtvraket med dets innhold. Så ble det regjeringsskifte, og hva skjedde? Fremskrittspartiets statsråd Solvik-Olsen overtok ansvaret, og det ble stille – dørgende stille.

Nå vet jeg at dette ikke er en del av NTP, men det er absolutt en del av samferdselsministerens portefølje – og det var utrolig godt å få sagt!

Ketil Kjenseth (V) [17:23:01]: Denne nasjonale transportplanen er en rekordsatsing på tog. Det er Venstre glad for at vi får være med på. Det er på tide på at vi investerer skikkelig i infrastruktur og nye togsett.

På strekningen mellom Hamar og Lillehammer ligger det inne 15 mrd. kr fram til 2029 for å komme med dobbeltspor til Lillehammer innen 2034. Det er en utrolig viktig satsing for Innlandet, særlig innerst i Innlandet, men også på den nasjonale strekningen til Trondheim. En del av dette er også Godspakke Innlandet, dvs. ytterligere 6,5 mrd. kr, som er viktig for hele landet. Vi har en stor mulighet for å flytte gods fra vei til bane. Det gjelder tømmer, men det gjelder også laks og annen fisk, og andre varer som ikke har det riktig så travelt.

Det er viktig å få bygd og elektrifisert Solørbanen–Kongsvingerbanen og få avlastet Alnaterminalen, for ikke alt gods trenger å gå innom Oslo. Mye av det skal til Sverige, og vi må få fart på godset som skal i den retningen.

For Gjøvikbanens del kan en jo stille spørsmålet: Hva hadde skjedd med den uten Venstre? Hadde den grodd igjen? Det var i hvert fall ønsker om å legge ned strekningen fra Jaren og nordover på slutten av 1990-tallet. Med en samferdselsminister fra Venstre ble den konkurranseutsatt, som den første strekningen. Det har vi lært av, og dagens jernbanereform er en del av den lærdommen.

På Gjøvikbanen kommer det flere kryssingsspor. Statsråden skal ha ros for å ha gjort mye med strømtilførselen og annet vedlikehold på Gjøvikbanen, men Venstre har også bidratt med bevilgninger for å få til det. Fra høsten kommer det også nye togsett. For en studentby som Gjøvik, som er i stor vekst, er dette tilbudet særlig viktig for den unge befolkningen.

Når det gjelder de rød-grønne partiene, særlig Arbeiderpartiet, stoppet en jo dobbeltsforsatsingen på Hamar i 2009. Det er egentlig ti tapte år, og at en tar 2 mrd. kr fra godspakken og regner med å framskynde det med fire år og komme til Lillehammer i 2034, høres ut som et lite eventyr. For øvrig er det også å vri midler ut av Innlandet, og når Arbeiderpartiet satser på havnæring og på å flytte midler til Vestlandet, blir det lite igjen til omstilling og satsing i Innlandet og på det grønne skiftet på fastlandet, og den godspakken hører definitivt med i det.

Jeg vil også nevne E16 i Valdres, hvor Venstre har vært en pådriver for at vi skal starte nærmest mulig Fagernes og komme forbi Fagernes i tunnel. Det lengter Fagernes og hele Valdres etter. Så de milliardene vi skal bruke der, må vi bruke tidlig fra Fagernes og østover.

Rigmor Aasrud (A) [17:26:13]: I Oppland har vi flere veier som binder landet sammen. Derfor kan ikke bevilgninger bare måles i forhold til areal eller befolkning. Et av de tydeligste budskapene vi har hørt fra regjeringsspartiene før NTP ble lansert, var at man skulle bygge veier i sammenheng – ikke stykkevis og delt, men i sammenheng. Det er lett å være enig i det.

Derfor var det med stor overraskelse vi fikk en NTP der videreføring av E6 gjennom Gudbrandsdalen ikke var med. Det er åpnet en ny parsell av E6 på 33 km. Det er bra og gjør ferden gjennom Gudbrandsdalen tryggere både for folk og for fisk. Bompengene som kreves inn, skal dekke den videre utbyggingen, og det var en helt klar forutsetning at utbyggingen skulle videreføres. Ja, det er faktisk sann at det er bygd ei bru som ender i ingenting. Så planene om å bygge i sammenheng har blitt til – ja, ingenting.

Det samme gjelder E16 i Valdres der en kort strekning settes igjen, slik at en svært nødvendig oppgradering av

veistandarden ikke vil gjelde for en sammenhengende strekning.

Intercity har lidd samme skjebne. For strekningen mot Lillehammer sier statsråden i NTP:

Å planlegge strekningen nordover fra Åkersvika i tråd med milepælene i NTP forutsetter i utgangspunktet ikke at det settes av midler til arbeid med reguleringsplan i første planperiode.

Det er vanskelig å forstå at en kan ferdigstille en utbygging i 2034 uten at planarbeidet starter opp i den første delen av perioden. Her vil jeg utfordre statsråden til å forklare hvordan dette henger sammen.

Til slutt: Gjøvikbanen har ikke fått stor oppmerksomhet i planen, heller ikke av flertallet i komiteen. En bane der kjøretiden er dobbelt så lang som kjøretiden på banen på den andre siden av Romerikssåsen, hadde fortjent en større oppmerksomhet. Det har ikke hjulpet at man har konkurranseutsatt Gjøvikbanen. Gjøvikbanen har tapt oppmerksomhet også som konkurranseutsatt. Som nærbane til hovedstadsregionen har den helt klart en stor betydning for å avlaste hovedstaden, sånn at folk kan bo utenfor bykjerne. Derfor må det settes i gang et arbeid med å avklare hvor og hvordan banen skal utvikles i framtiden. Det fortjener de som pendler daglig til Oslo, og bruker svært lang tid på å komme seg til og fra arbeid.

Magne Rommetveit (A) [17:29:21]: Representantane Stensland og Sundbø Abrahamsen har tidlegare vore på talarstolen og uttrykt glede over at E134 Seljestad–Røldal no etter komitébehandlinga er sikra oppstart i første planperiode. Eg les i ein merknad frå transportkomiteen, der fleirtalet

«viser til at det er prioritert statlige midler til å starte bygging av nye tunneler på E134 over Haukelifjell i andre del av planperioden. Flertallet mener at denne utbyggingen er avgjørende for å få en god og trygg E134 mellom Øst- og Vestlandet med god framkomlighet hele året. Flertallet viser til mulighetene for å kunne framskynde byggestart med grunnlag i lokalpolitiske vedtak og forhånds- eller parallellinnkrevning av bompenger. Flertallet har merket seg at en slik vilje er til stede, noe som kan framskynde oppstart med flere år.»

Det er berre det at den merknaden eg no har referert, er fire år gamal. Og dei som då stod bak, var Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti. Ved NTP-behandlinga i 2013 var det berre Framstegspartiet som var imot. Då lurar eg på om representanten Solveig Sundbø Abrahamsen har litt for god tru på den samferdselsministeren me no har, når ho i stad uttalte at ho har stor tillit til at samferdselsministeren følgjer opp denne merknaden. Vel, eg har ikkje sett at fleirtalsmerknaden frå 2013, ved behandlinga av NTP, om å få til det same, er vorten følgt opp. I realiteten har me vel då hatt fire tapte år når det gjeld Seljestad–Røldal.

Regjeringa har peikt på E134 som ein framtidig hovudveg mellom vest og aust i Sør-Noreg. Eg og Arbeidarpartiet støttar det, og eg er glad for at ein samla komité støttar ei omklassifisering av rv. 23 til E134, slik at denne i aust får si tilkopling til E6 ved Vassumkrysset. Men det er skuffande at ikkje regjeringspartia, Kristeleg Folkeparti og Venstre no vil gå for ein KVVU for å få utgreidd framtidig arm frå E134 til Bergen, og at både Hordalandsdiagonalen

og Sunnhordlandsdiagonalen då kan utgreiast. Dei aust-vest-utgreiingane som me har hatt, og det begynner å verta ein del no, peiker alle klart på at ein slik arm til Bergen vil auka nytteverdien kraftig på E134.

Kjell-Idar Juvik (A) [17:32:30]: Jeg har behov for å minne om at den økte samferdselssatsingen vi har hatt i denne perioden, faktisk er etter et forslag fra Stoltenberg-regjeringen i 2013. Når man hører debatten i dag, kan det høres ut som om Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen har dratt fram sin egen NTP-plan, men slik er det ikke.

Om bredbånd: Det er bra at man endelig gjør noe med gravekostnadene, noe som forhåpentligvis gir billigere utbygging. Men dette alene vil ikke gjøre de ulønnsomme prosjektene lønnsomme, slik denne regjeringen tror. I snart fire år har Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen ikke løftet fram de ulønnsomme prosjektene, og det er kommet en veldig grei avklaring i dag om at de heller ikke vil gjøre det de neste årene. Det bør folk ha med seg inn i valåret.

Jeg er veldig glad for at en samlet komité vil legge inn statlige bevilgninger til flyplassene i både Bodø og Mo i Rana. Det er også gledelig at man ønsker en snarlig oppstart av flyplassen i Mo, og at man åpner for lokale midler til en forskuttering. Dette står en samlet komité bak, så da ser vi fram til fortgang. Vi er litt uenige om hvor stort bidrag staten skal inn med. Her mener Arbeiderpartiet og Senterpartiet at det er et statlig ansvar å finansiere og drive flyplassen.

Det er også bra at en samlet komité vil opprettholde flyplasstrukturen på Helgeland.

Så vil jeg sende en takk til Høyres Odd Henriksen, som dro oss gjennom samferdselssatsingen i Nordland, som viser at Stoltenbergs transportplan har gitt resultater. Det er også bra at en samlet komité vil ferdigstille E6 Helgeland nord opp til Saltfjellet nå og ikke vente i seks–ti år, som regjeringen foreslår. Det ville gitt en økt kostnad på anslagsvis 230 mill. kr.

Når det gjelder E6 Helgeland sør, Kappskarmo–Brattås–Lien, er det viktig at dette blir startet opp i 2018. Jeg synes det er skuffende at ikke denne avklaringen kunne komme allerede i behandlingen i dag – at man må avvente de årlige budsjettene.

Så til kystsatsingen. Her er det et stort skille mellom NTP-forslaget og Arbeiderpartiets forslag. Regjeringen svikter kysten og satsingen på farleder og fiskerihavner. De har kun tre og en halv fiskerihavn inne de seks første årene. Dette er dramatisk for kysten, og det vil vi gjøre noe med. Derfor har vi framskyndet mange av prosjektene og økt bevilgningen totalt med 4,9 mrd. kr.

Helt til slutt: Jeg er også bekymret for de økte avgiftene på gods på jernbane. Her ligger det inne forslag om å øke kjørevegsavgiftene. Det vil berøre flere bedrifter, ikke minst på Nordlandsbanen til Rana Gruber. Dette er å gå i feil retning hvis man vil ha mer gods på bane og sjø.

Tor André Johnsen (FrP) [17:35:39]: Dagens NTP, den som ikke gjelder lenger enn fram til i dag, er på ca. 500 mrd. kr, mens den vi nå kommer til å vedta, blir på over 1 000 mrd. kr. Det er en massiv satsing på infrastruktur, og da spesielt på vei og bane.

Når det gjelder vei, har jeg lyst til å trekke fram et annet vesentlig historisk grep som Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen, med støtte fra Venstre og Kristelig Folkeparti,

har tatt, nemlig etableringen av Nye Veier. Til stadighet må vi slåss om små eller store veiprojekter for å få dem inn i NTP. De kommer inn, og de faller ut igjen. Det er en veldig kortsiktig, dyr, uøkonomisk, urasjonell og ineffektiv måte å bygge veier på. Nye Veier, som vi har etablert, skal utfordre det etablerte. De skal tenke økonomi, de skal tenke helhet, de skal tenke trafiksikkerhet, de skal tenke effektivitet, og de skal tenke langsiktig. Allerede nå ser vi at denne måten å organisere veibygging på er en suksess. Nye Veier bygger både billigere og raskere. Foreløpig ser det ut til at man kan spare hele 30 mrd. kr på den porteføljen de har fått ansvaret for.

Det er ingen grunn til å holde igjen på en suksess som vi ser fungerer. En bedrift som har nye produkter, som selger bra, vil selvfølgelig øke produksjonen og sørge for å utnytte den effekten mest mulig. For vår egen del er det viktig at Nye Veier får ansvaret for nye firefelts riksveier og europaveier. I den forbindelse signaliserer både Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti i denne NTP-en at vi allerede nå ønsker å prioritere f.eks. E16 inn i Nye Veier og se på porteføljen.

Når vi snakker om E16 – både representantene Sverre Myrli, Lasse Juliussen og Tone Merete Sønsterud har vært kritiske til regjeringen der. Sverre Myrli dro det historiske perspektivet at det har tatt veldig lang tid å bygge E16 – at planleggingen startet for over 20 år siden. Ja, dessverre, det har vært den typiske Arbeiderparti-måten å planlegge og bygge veier på. Det er snakk om å bygge ca. seks mil med firefelts motorvei, som skulle ta nesten en halv generasjon. En slik måte å bygge veier på ønsker vi ikke. Det var også nettopp derfor vi ønsket å spille inn Nye Veier til E16. Sverre Myrli sa at det er uforståelig at vi utsetter og ikke vil gjøre veien ferdig, men det er nettopp det vi ønsker å unngå ved å spille E16 inn til Nye Veier. I dagens NTP skulle faktisk heller ikke byggingen av den siste parsellen på E16, som er i Akershus, begynne før i 2023. Hvis vi får gitt E16 til Nye Veier innen 2021, ligger alt til rette for at vi kan komme i gang før 2023, som er dagens mål for de rød-grønne.

Når det ellers gjelder hvordan Arbeiderpartiet skal finansiere E16, er vi tilbake til starten på debatten, og da må vi finne fram igjen tryllestaven til Harry Potter, for de finansierer ikke de prosjektene de påstår at de skal bygge ut.

Fredric Holen Bjørdal (A) [17:38:45]: Fleire infrastrukturprosjekt er det tverrpolitisk einigheit om i Møre og Romsdal. Stad skipstunnel og Møre-aksen er blant dei. Arbeiderpartiet går sjølvstilt også inn for å støtte bygginga av Nordøyvegen. Det er eit svært etterlenget prosjekt som vil knyte fylket vårt endå tettare saman.

Men eg meiner Arbeiderpartiet har større ambisjonar enn regjeringa for Møre og Romsdal. Store delar av næringslivet vårt har tilknytning til havet. Vi vil leggje til rette for meir fiskeri og havbruk, skipsfart og maritim næring langs kysten. Difor prioriterer og framskundar vi ei rekkje kysttiltak som anten ikkje er prioriterte eller er utsette til andre halvdel, der finansieringa er langt meir usikker hos regjeringa. Våre prioriteringar er bl.a. Fosnavåg og Gjøvsund fiskerihavner, Hjertøysundet i Molde og Ringholmen i Aure. Vi meiner at regjeringa i denne perioden har svikta kysten. No må eit løft til, slik at næringslivet i Møre og Romsdal får dei rammevilkåra og den infrastrukturen

som er nødvendig for å skape store verdier og sikre busetjing og sysselsetjing også i framtida.

I tillegg til kysten satsar Arbeiderpartiet på tryggleik langs vegane i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Vi tek inn rv. 15 Strynefjellet i vårt alternativ, og vi framskundar viktige skredsikringsprosjekt frå siste til første seksårsperiode. Det gjeld bl.a. E39 Skorgedalen og rv. 70 Flatvadura og Hoelsand. Skred skaper utryggleik for både befolkninga og næringslivet, og det hastar å gjere vegane tryggare.

Vidare er klima-, kollektiv- og miljøtiltak svært viktig for Arbeiderpartiet. Møre og Romsdal treng sårt eit kollektivløft. Difor vil vi utvide bymiljøpakkene til å omfatte fleire byområde, bl.a. Ålesund. Viss vi skal kunne ta heile landet i bruk også i framtida, er det ikkje berre nødvendig med gode vegar, det er også heilt avgjerande med eit løft for digital infrastruktur i distrikta viss vi skal unngå eit digitalt klasseskilje mellom by og land. Arbeiderpartiet vil bruke 500 mill. kr i året på utbygging i distrikta. Det er ti gonger meir enn det regjeringa føreslo til breiband i statsbudsjettet for 2016. Dette vil kome Møre og Romsdal til gode. Arbeiderpartiet sitt mål er eit attraktivt og framtidsretta Møre og Romsdal som er prega av vekst, bulyst og eit næringsliv i verdsklasse. Det er det ei politisk oppgåve å leggje til rette for, og der har Arbeiderpartiet langt større ambisjonar enn regjeringa – også når det kjem til transport og infrastruktur.

Oskar J. Grimstad (FrP) [17:41:31]: Dette er ein stor dag for store delar av næringslivet, som gjentatte gonger har uttrykt tydeleg kva som er viktig for å styrke konkurransekrafta, spesielt i ei utfordrande tid som no. Det er tre ting: samferdsel, samferdsel og samferdsel.

Mange samferdselsprosjekt kunne vore nemnde, men eg vil i denne samanheng konsentrere meg om bl.a. E39, med Hafast, Møreaksen og Halsafjorden. For søre Sunnmøre er Hafast svært viktig for det maritime klusteret der. Vidare er den nye eksportvegen over Strynefjellet viktig, med ein arm til verdsarvområdet Geiranger, som slit med vinterstenging og ras. Men sist og ikkje minst er ferjeavløysingsprosjektet til Møre og Romsdal fylke, Nordøyvegen, ei glede å kunne gi startsignal til no. Få har vel stått på meir enn Framstegspartiets Frank Sve for realisering av dette prosjektet. Gratulerer til alle desse!

Denne rekordsatsinga som ligg i dagens NTP, vil vere svært nyttig for land, folk og næringsliv, i motsetning til Arbeiderpartiet og SV sitt luftslott på infrastruktur, der ein til og med skal betale bompengar på prosjekt som ikkje skal gjennomførast. Det er nesten så ein ikkje skulle tru det var mogleg.

Det er grunn til å gle seg over at vedlikehaldsetterslepet no er redusert, for første gong på svært lang tid. Med raudgrøn regjering var det ein ting ein kunne garantere, og det var at etterslepet ikkje blei prioritert, med forfall i vegstandarden over heile landet som resultat. Trass i at dei sat i ei fleirtalsregjering og kunne gjere akkurat som dei ville, blei det med planar – ikkje realiserte planar, for finansieringa mangla. Eit eksempel der denne regjeringa skar gjennom, er Stad skipstunnel, som ein etter nærmare 20 utgreingar no startar planlegginga av.

I sum er dagens NTP, med Høgre–Framstegsparti-regjering og våre gode samarbeidspartnarar, svært god.

Så nokre ord til representanten Fredrik Holen Bjørdal, som vil prioritere kysten. Han hevdar her frå talarstolen at denne regjeringa sviktar kysten. Då vil eg berre minne representanten om at Fosnavåg hamn var inne i førre periode, og kven andre enn Arbeidarpartiet var det som tok desse ressursane, som det var svært beklageleg blei flytta. Så spørsmålet er kven som sviktar. Det er iallfall ikkje denne regjeringa. Det klarte Arbeidarpartiet å sørge for, at denne viktige hamneutbygginga ikkje blei noko av.

Kenneth Svendsen (FrP) [17:44:23]: I leserinnlegg og i radiodebatter har Arbeiderpartiet kjørt på at Nord-Norge er taperen i regjeringens samferdselsatsing. Det har ikke vært måte på hvordan Fremskrittspartiet og Høyre har satsset på det sentrale østlandsområdet og glemt Nord-Norge.

Hva er så sannheten? Jo, sannheten er at Nord-Norges andel av riksveginvesteringene har gått fra 14,6 pst. under Arbeiderpartiet til 20,8 pst. Men sannheten er også at vi ikke har glemt de andre delene av landet. I kroner har vi doblet beløpet. Vi bygger landet. Nå legger vi fram tidenes NTP, og i god stil i forhold til de årlige budsjettene – ja, hele 50 pst. økning siden forrige NTP.

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen har i sannhet innført en ny æra i samferdselspolitikken. Det investeres i nye veiprosjekter, veiprosjekter framskyndes, og jernbanesatsingen er formidabel, bare se hvordan Saltenpendelen, mellom Saltdal, Fauske og Bodø, er blitt en effektiv kollektivløsning.

Det er ikke bare disse områdene Solvik-Olsen leverer på, men også «Ny by – ny flyplass» i Bodø, og ikke minst ny storflyplass på Hauan ved Mo i Rana, den første store regionale flyplassen i Norge siden 1975, altså over 40 år siden.

Jeg var så heldig at jeg fikk lov til å være med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre og presentere enighet mellom de fire partiene på Mo i Rana. Der er vi enige om å legge til rette for byggestart raskest mulig, dvs. å få spaden i jorda tidlig i første periode i NTP, som går fra 2018 til 2024. Det ønsker vi å få til med tre politiske grep: Det legges til grunn at inntil 600 mill. kr av midler fra kommunen og privat næringsliv kan gi oppstart snarest mulig. Det skal etableres en dialog med lokale parter om en avtale som gir grunnlag for lokal medfinansiering og slutføring med statlige midler i andre periode. Det åpnes for alternativ finansiering av prosjektet gjennom f.eks. utviklingskontrakter og offentlig-privat samarbeid. En slik finansiering skal selvfølgelig godkjennes av Stortinget.

Nordland har tre like store regioner. På samme måte som Evenes skaper konkurransekraft for nordfylket og Bodø lufthavn for Salten, vil en stor flyplass på Helgeland gi helt nye muligheter for vekst og verdiskaping og folketallet på Helgeland. Saken handler om at denne regionen har et næringsliv som er blant de mest potente i landet: en vekstkraftig sjømatnæring på kysten, en av de største industriklyngene i innlandet og en reiselivsnæring, som har et enormt potensial på Helgeland, som fortjener like gode konkurransevilkår som resten av landet. Den store mangelen er et godt flytilbud, noe som også skal på plass i denne perioden. Det handler om at folk flest også i denne regionen skal få tilgang på et markedsbasert tilbud med store fly og lave billettpriser.

Jeg er mildt sagt svært imponert over den profesjonelle jobben som er utført av næringslivet, representert ved Polarsirkelen Lufthavnutvikling, PLU, og kommunene for å bære fram en ny flyplass.

Dette er kanskje mitt siste innlegg i denne salen, og da er jeg glad for at akkurat denne saken får et lykkelig utfall.

Geir Pollestad (Sp) [17:47:30]: Rogaland har ikkje nytt godt av noko samferdselsløft frå denne regjeringa. Sjølv sagt gler eg meg over at Rogfast, ein god del forseinka, no er vedteke i Stortinget, men utover det har det skjedd veldig lite i Rogaland av dei løfta som Framstegspartiet gav i valkampen 2013. Me legg bak oss fire år med mykje stort snakk og lite eller ingen nye konkrete prosjekt. Dobbeltspor på Jærbanen – i det blå, ny E39 til Sørlandet – ja, ein har ikkje eingong bestemt kva trasé ein skal byggja, rv. 13 er gløymd, og E134 er det heller ikkje kome nye prosjekt på i Rogaland.

Langt meir oppsiktsvekkjande enn det som ikkje har skjedd dei siste fire åra, er at det i den nye planen ikkje er lagt opp til nokon nye store prosjekt i Rogaland dei neste seks åra. E39, Hove–Ålgård, er skyvd ut i tid, Haukelitunnelane, E134, er skyvd ut i tid, og kreative krumspring med bompengar i innstillinga endrar ikkje på dette. Samferdselsministeren og regjeringa har gløymt Rogaland.

Eg skal likevel gje samferdselsministeren ros på eitt område, og det er at han har drive eit utmerkt marknadsføringsarbeid for eiga fortreftelegheit i fire år. NHO Rogaland og Næringsforeningen i Stavanger-Regionen smiler frå øyra til øyra trass i at me ligg an til ti år utan nye store prosjekt i Rogaland.

Ingen vil merka samferdselsministerens rekordsatsing på bompengar betre enn folk i Rogaland. I denne perioden har samferdselsministeren sendt ei bompengerekning på 44,4 mrd. kr til Rogaland. Det er nesten 100 000 kr i nye bompengar dei siste fire åra til folk i Rogaland. Eg trur ikkje det var det ein såg for seg då Framstegspartiet lovde det skulle stå gratis på skilta. Representanten Steffensen snakka om ein tryllestav. Det var bompengar han meinte.

Så vil eg òg koma inn på spørsmålet om utviding av nasjonal turistveg i Jæren til å starta i Flekkefjord og å vurdere å knyta saman nasjonal turistveg i Jæren med nasjonal turistveg i Ryfylke. Dette har me teke opp med samferdselsministeren. Han gøynde seg bak byråkratane og svarte nei, nei, nei. Eg er glad for at i forbindelse med reiselivsmeldinga har Stortinget sagt at ein skal vurdere nye strekningar og endringar i strekningar i nasjonal turistveg. Senterpartiet vil halda fram med å kjempa for dette.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [17:50:29]: Det skulle bygges tofelts motorvei fra Stavanger til Kristiansand hvis Geir Pollestad hadde vært statsråd, for det var det som den rød-grønne regjeringen la opp til. Men det lå ikke inne penger til å bygge den. Så på samme måte som at tryllestaven til Harry Potter sørget for at Arbeiderpartiet plutselig nå har penger, bærer også representanten Pollestads innlegg preg av det samme. Nå skal det bygges firefelts motorvei mellom Stavanger og Kristiansand. Med det tempoet en har hatt i Norge bare for å bygge motorvei fra Stavanger til Sandnes, ville en kommet til Kristiansand i år 2614. Vi skal komme fram i år 2030. Vi ligger 585 år foran skjemaet. Det virker som om alle i Rogaland

– kanskje unntatt Senterpartiet, ut ifra det jeg hørte i innlegget – har fått med seg dette.

Hvis en summerer sammen det som er planlagt gjennomført i Rogaland, hadde representanten Pollestad planlagt å bruke 7,8 mrd. kr på ti år med sin NTP. Vi legger opp til 22,4 mrd. kr. Det er tre ganger så mye. Jeg tror Næringsforeningen har grunn til å juble når de gjør det, selv om Senterpartiet også åpenbart mangler en kalkulator.

På samme måte har Arbeiderpartiet og Senterpartiet fått det til å framstå som om hvert fylke har blitt nedprioritert, til tross for at bevilgningene nesten dobles. Det samme gjelder for Hedmark og Oppland, hvor det angivelig nesten ikke bygges fiber. Faktum er at da vi overtok regjeringsmakten, hadde mindre enn en tredjedel av befolkningen i både Hedmark og Oppland tilgang til fiber. Nå er antallet rundt halvparten. Det var mindre enn 10 pst. som hadde tilgang på 4G-nett. Nå har over 90 pst. det. Og i begge fylkene har også den statlige støtteordningen økt i denne perioden, for vi sier at fiberstøtten må gå dit hvor behovet er, og ikke fordeles geografisk etter et nøkkeltall, som den forrige regjeringen gjorde.

Så at Senterpartiet og Arbeiderpartiet nå, for andre året på rad, snakker ned fibersatsingen når det beviselig er en økning, er en ganske dårlig strategi for å få næringslivet til å etablere seg i fylkene. Jeg håper representantene Aasrud og Tingelstad Wøien tar inn over seg hvordan en skal gjøre ting attraktivt.

Arna-Voss: Den veien skal fikses, den skal bygges, og vi skal gjøre det så raskt som overhodet mulig. Men vi skal også stikke fingeren i jorda og se hva som må til for at vedtakene skal komme, slik at når bevilgningene kommer, så kan vi bygge. Men vi har lagt inn 14,5 mrd. kr for å fikse dette. 14,5 mrd. kr er mer enn det som fagetatene anbefalte oss å bruke. I den gjeldende NTP-en ligger det til sammenligning null kroner inne. Så når Arbeiderpartiet og Senterpartiet gir inntrykk av at ting forsinkes når de selv aldri har vedtatt å sette i gang, er å lure velgerne.

En hører ordførere fra Arbeiderpartiet som sier at de hadde større forventninger. Ja, det er godt – sier jeg – at de stolte på at Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre skulle levere mer enn de rød-grønne klarte, for det skulle sanneligvis ikke mye til på den strekningen. Men når det ligger 14,5 mrd. kr inne til dette, er det for å prioritere dette opp, selv om rød-grønne politikere også når det gjelder dette, prøver å snakke ned sin egen region.

Roy Steffensen (FrP) [17:53:42]: Det er litt forunderlig å høre på representanten Pollestad, som sier at Rogaland fylke er glemt i Nasjonal transportplan. La meg løfte blikket, gå ti år fram i tid og se hva som vil være ferdig i Rogaland om ti år som følge av denne nasjonale transportplanen: Vi vil ha Eiganestunnelen, Ryfast, firefelts motorvei mellom Ålgård og Hove, Eigerøy bru, bussvei, fire felt i Transportkorridor vest, en lang Årdalstunnel og flere skredsikringsprosjekter.

Fire felt mellom Kristiansand og Stavanger kommer til å være ferdig innen tolv år, ut ifra signalene fra Nye Veier – Nye Veier, som representanten Pollestad stemte imot, og som han i en debatt på Dagsnytt 18 sa ville være å sette norsk veibygging tiår tilbake i tid. Fakta er at de regner med å kunne bygge porteføljen sin åtte år raskere enn planlagt, og de kan bygge den nesten 30 mrd. kr billigere. Er

det noe som er satt tiår tilbake i tid, må det i så fall være kostnadsnivået.

Ellers konstaterer jeg at representanten Pollestad igjen begynner å snakke om bompenger, noe han selv ikke gjorde noe særlig med mens han satt i regjeringsapparatet, men som han plutselig er blitt veldig opptatt av når han ikke lenger har verken ansvar eller innflytelse. Det er litt rart å gå tilbake og se: I 2014 sendte representanten Pollestad et skriftlig spørsmål til samferdselsministeren. Geir Pollestad, som var statssekretær og ansvarlig for utarbeidelsen av gjeldende NTP, sendte et skriftlig spørsmål og lurte på følgende:

«Hvor mange nye bompengestasjoner (ikke bompengeprojekter) vil bli åpnet fra 1. januar 2014 og til utgangen av 2017 om man tar utgangspunkt i statens vegvesen sitt handlingsprogram?»

Det er åpenbart at Senterpartiet har hatt en så ukritisk holdning til bruk av bompenger at det kom ut av kontroll, og at de ikke lenger visste hva de gjorde. Antallet bomstasjoner doblet seg i løpet av de siste fire årene under de rød-grønne. Og med det som ligger i alternativene som blir presentert i dag, er det ingen grunn til å tro at bompengene våre kommer til å bli mindre med en rød-grønn regjering. Arbeiderpartiet har lagt opp til å øke bompengenivået med minst 6 mrd. kr. Bare for Rogaland har de tenkt å øke bompengenivået for Rogfast med 1,6 mrd. kr.

Det er ingen klar retning i det som opposisjonen presenterer her i dag, mens posisjonspartiene har presentert en plan på over 1 000 mrd. kr som trekker i én retning. Velgerne vet hva de vil få om de stemmer for fortsatt å ha Ketil Solvik-Olsen som samferdselsminister. De aner ikke hva de vil få hvis de stemmer på de rød-grønne.

Ole M. Thommessen hadde her overtatt presidentplassen.

Abid Q. Raja (V) [17:56:51]: Jeg vil ta et litt større perspektiv og tenke på hva vi egentlig diskuterer. En stund etter at vi hadde framforhandlet, kommet til enighet om og lagt fram Nasjonal transportplan, var Eirik Sivertsen – tror jeg det var – på Dagsnytt 18 den 5. april 2017 og snakket om at samferdselsløftene måtte komme innenfor en troverdig og realistisk ramme. Han harselerer da med at NTP nå ble en ønskeliste over morsomme prosjekter og ikke en strategisk plan. Dette var altså dyrt, veldig mye penger: 1 000 mrd. kr.

Så legger Arbeiderpartiet fram sin egen plan, og i stedet for eventuelt å kutte i disse 1 000 mrd. kr, legger de på ytterligere. Det er der debatten egentlig er.

Vi har en del kritiske bemerkninger til Arbeiderpartiets forslag. Hovedkritikken går ut på at etter at man har summert opp alle prosjektene – jeg skal ikke kalle det en ønskeliste over morsomme prosjekter, som ikke er en strategisk plan – mangler det 120–160 mrd. kr. Det er Arbeiderpartiets underdekning.

Mange av oss er ute og sier at Jens Stoltenberg tok med seg kalkulatoren da han dro til Brussel, vi sier at dette hadde aldri skjedd under Stoltenbergs tid, og vi roper på representanten Gahr Støre: Hvor er han? Hvordan kan han la dette skje? Han som ønsker å bli statsminister, må jo sørge for å presentere et realistisk alternativ. Dette er pinlig overbudspolitik og lar seg ikke finansiere. Det er grenser

for hvor mange ganger man kan bruke penger fra skatteøkninger til gode formål, osv., osv. Dette er det vi har sagt.

Så gikk representanten Gahr Støre opp på talerstolen, og vi forventet at vi skulle få et godt nok svar på dette – på hvordan denne underdekningen kunne skje, og hvordan dette henger i hop. Han startet med noen morsomme ut-sagn om at han var Harry Potter, at samferdselsministeren var Humlesnurr, og at han hadde tryllet vekk både det ene og det andre. Det var litt vanskelig å skjønne hvorfor opposisjonens leder, Arbeiderpartiets leder, i stedet for å svare på hvordan de har tenkt å få denne rammen til å gå opp – de mangler 120–160 mrd. kr – gjorde dette til en slik humorgreie med harselas om at samferdselsministeren alltid løfter fram Arbeiderpartiet, og om at det gikk biler og trikker også under Arbeiderpartiets tid, osv., osv.

Jeg håper noen fra Arbeiderpartiet kan svare før denne debatten tar slutt, for den har vært litt tam, hvis det går an å si det. De har fremdeles ikke svart på hvordan de har tenkt å dekke dette inn. Det er ganske konkret: De har foreslått prosjekter for over 50 mrd. kr, og så sier de at det skal dekkes inn med 5 mrd. kr – hvordan skal dette gå i hop?

De snakker om at de skal framskynde intercity, som skal koste over 20 mrd. kr, og de har en inndekning på rundt 2 mrd. kr på det – hvordan skal dette gå i hop?

Det er greit – før debatten tar slutt – at vi får vite hvordan Arbeiderpartiet har tenkt at den alternative nasjonale transportplanen de har lagt fram, skal gå i hop økonomisk.

Presidenten: Det vil vise seg om vi får svar på det. I mellomtiden har jeg tenkt å spekulere i hvem representanten Raja kunne vært i det bildet, med Humlesnurr og alle de andre karakterene fra Harry Potter.

Neste taler er Ingvild Kjerkol.

Ingvild Kjerkol (A) [18:00:10]: I Harry Potter vet jeg hvem Abid Q. Raja ville vært, men jeg skal ikke si det.

Arbeiderpartiet har levert et ambisiøst, seriøst og ansvarlig alternativ til Nasjonal transportplan, som skal bidra til bedre og mer klimavennlig transport og arbeidsplasser over hele landet. Det er et stort potensial for framtidig verdiskaping og nye lønnsomme arbeidsplasser over hele landet hvis infrastrukturen er trygg, god og effektiv.

Derfor satser Arbeiderpartiet på samferdsel og digital infrastruktur. Vi gjør en tydelig prioritering av kysten, kollektivtransport og klimatiltak. Vi trykker veiene våre og sier at alle skal ha tilgang til høyhastighetsnett. Sånn sikrer vi framtidig verdiskaping, næringsutvikling og lønnsomme arbeidsplasser over hele landet.

Toget blir viktig for persontrafikken i områdene der det er en mulighet. Mens mye av debatten handler om intercity på Østlandet, står Trøndelag med vårt gryteklare intercity til en brøkdel av prisen og gir nesten nytt innhold til uttrykket «en god deal». For ved å elektrifisere Trønderbanen og Meråkerbanen blir togtilbudet mange ganger bedre, avgangene hyppigere og togturen raskere. I tillegg kutter man altså godt over 14 000 tonn CO₂ i året, og investeringen vil være klimanøytral etter bare ett år.

I innstillingen til Nasjonal transportplan i 2013 understreket en samlet komité betydningen av at elektrifiserings- og moderniseringsprosjektet i Trøndelag igangsettes så raskt som mulig. Fremskrittspartiet skrev at prosjektet måtte gjennomføres snarest, og at elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen hadde Fremskrittspartiet

prioritert allerede i 2008. De ønsket de øvrige partiene velkommen etter.

Dessverre kan jeg ikke stå her i dag og si velkommen etter til statsråden. I stedet må jeg si at statsråden og hans regjering henger etter. Lovnadene til Fremskrittspartiet var tomme ord. Fire tapte år for Trønderbanen og Meråkerbanen er dessverre et faktum. I den grad noen har brukt tryllestaven her, er det for å trylle bort egne løfter. Arbeiderpartiet vil prioritere investeringer i neste budsjett for å hindre enda større forsinkelse av en standard på togtilbudet som de sør for oss har kunnet ta for gitt i mange, mange tiår.

Dag Terje Andersen (A) [18:03:07]: Jeg vil starte med å si at det fram til nå har vært en god del gode år for investeringer i samferdselssektoren i Vestfold. Nåværende samferdselsminister snakker i hvert innlegg om den rød-grønne regjeringa, men det han glemmer å si, er at det førte til en stortilt satsing i Vestfold på firefelts E18 og start på dobbeltspor på jernbanen, en moderne jernbane i tråd med satsingen på intercity.

Flere har sagt at de så fram til Nasjonal transportplan med forventning. For oss i Vestfold var det nok sånn at vi så fram til Nasjonal transportplan litt med frykt, fordi vi hadde begynt å få de første signalene om at regjeringa spekulerte på om man kanskje ikke skulle ha dobbeltspor på jernbanen mellom Tønsberg og Larvik, og at ambisjonen om et fullt utbygd ytre intercity i 2030 ikke skulle følges opp.

Så kom Nasjonal transportplan, og det viste seg at frykten ikke var ubegrunnet. Men ved første anledning etter gjennomføringen av den forrige regjeringas nasjonale transportplan som ble vedtatt her i Stortinget – og det skal samferdselsministeren ha, han har fulgt opp den forrige regjeringas satsinger i Vestfold – når regjeringa skal legge fram sine egne planer, kommer altså usikkerheten og utsettelsene. Vi så det i forbindelse med manglende avsetting av planleggingsmidler for årets budsjett, og – som sagt – med usikkerhet om det skulle være dobbeltspor hele veien. Det skulle tatt seg ut når vi har et nybygd – takket være den forrige regjeringa – dobbeltspor fra Porsgrunn til Larvik, å måtte gå over på enkeltspor og så dobbeltspor igjen fra Tønsberg. Heldigvis har mitt parti større ambisjoner enn som så.

En annen sak, som ikke minst de altfor mange Høyre-ordførerne i Vestfold har vært veldig opptatt av, er å se at fra Larvik til Horten, ja, kanskje Holmestrand, er det i grunnen en sammenhengende by. Det gjør at vi mener det ville vært naturlig at også Vestfold ble integrert som en del av bymiljøavtalene, og jeg er glad for at det er den ambisjonen som er uttrykt av Arbeiderpartiet i innstillinga til Nasjonal transportplan.

Men enten det gjelder bymiljøavtaler, sikker satsing på jernbane eller andre samferdselsprosjekter i Vestfold, er nok realiteten den at skal Vestfold igjen komme på dagsordenen, må vi få en annen statsråd fra høsten av, fra et annet flertall, og det ser jeg faktisk fram til.

Thore Vestby (H) [18:06:31]: Tverrforbindelse over Oslofjorden har vært diskutert så lenge jeg har levd. I 1995 ble det besluttet at den skulle gå under fjorden i to løp, trinn 1 og 2. Trinn 1 er bygd. Nå har det seg slik at jeg bor nøyaktig rett over trinn 1, og jeg har i nærmest

hele dets levetid vært ordfører i kommunen med det østlige innslaget. Med andre ord kjenner jeg godt til problemstillingene og behovene – behovet for større sikkerhet og behovet for større kapasitet, les: oppetid.

I forbindelse med NTP har brualternativet igjen fått vind i seilene, entusiastene har vært meget aktive i alle medier, og sågar har noen fagtekniske råd pekt i samme retning. Det er da gledelig å registrere at det er et godt og solid flertall for å gjennomføre tunnel trinn 2. Det er den beste løsningen, det være seg økonomi, sikkerhet eller gjennomføringsmulighet. Bru er fint å se på – på avstand – og i dette tilfellet er det godt å se at vi ikke skal bruke 15–20 år med regulering og diskusjon og 15–20 mrd. kr i økte kostnader.

Når dette settes opp mot en ferdig regulert plan og en kostnad på 2 mrd. kr, er konklusjonen egentlig lett å trekke. I realiteten betyr det at vi snart har en tryggere tverrforbindelse med større og nødvendig kapasitet, framfor et alternativ som det er særdeles usikkert om i det hele tatt hadde latt seg gjennomføre.

Bård Hoksrud (FrP) [18:08:59]: Det er interessant å registrere at opposisjonen i denne salen ikke engang har klart å legge fram en alternativ nasjonal transportplan. Det klarte opposisjonen fint i forrige periode, nettopp fordi vi ønsket å synliggjøre hva vi faktisk ville gjøre, og hvordan vi skulle løfte samferdselssektoren i Norge. Det Arbeiderpartiet og Senterpartiet klarte å gjøre, var å flikke på ting og komme med noen små forslag.

Representanten Sverre Myrli lurte på hvor jeg har vært i dag, siden jeg ikke har vært i debatten tidligere. Da kan jeg berolige ham med at jeg har vært og kjørt på veier med fartsgrense på 110 km/t til Telemark – ca. 350 km med fantastisk flotte veier fordi denne regjeringen både bygger ny vei og sørger for å vedlikeholde veien som er der. Noen ganger har jeg måttet kjøre litt sakte fordi det faktisk skjer vedlikehold og nybygging. Det er fantastisk herlig å se at infrastrukturen bygges som bare det, og med de ambisjonene denne regjeringen har, vil Fremskrittspartiet være med og sørge for at det skal bygges mer vei.

Etter å ha hørt representanten Gahr Støre si at det ikke er sikkert man skal bygge vei med fartsgrense på 110 km/t lenger, eller at man kanskje ikke skal ha full firefeltsveier lenger, er det greit å gå tilbake til mitt eget fylke og min egen hjemkommune, hvor man har vært svært opptatt av at man skal bygge en vei hvor det kan kjøres i 110 km/t, hvor det er bred veiskulder, og hvor det er lys. Men det er tydeligvis sånn at Jonas Gahr Støre ikke fant penger i budsjettene sine, eller i merknadene til Arbeiderpartiet, så man må kutte på standarden. Jeg synes det er utrolig dumt når man faktisk skal bygge fremtidens veier, og derfor er jeg glad for at vi har en samferdselsminister som vil at vi skal bygge veier med 110 km/t fartsgrense. Det er helt fantastisk. Den forrige regjeringen ville ikke ha det, men denne regjeringen vil ha det, og derfor har det vært en god dag å kjøre på.

Jeg hører representanten Dag Terje Andersen si at de har store ambisjoner. Det er ikke noe problem å ha store ambisjoner – hvis man ikke har penger til det, er jo ikke ambisjonene noe annet enn luftslott. Det er det man ser med den nasjonale transportplanen som er lagt fram fra spesielt Arbeiderpartiet. Det er mye luftpenger og lite realiteter. Man må gjerne ønske å bygge intercity innen 2030, men det mangler titalls milliarder på å få det til. Regjering

gen med Fremskrittspartiet og Høyre har lagt fram et forslag som er realistisk å ferdigstille i 2032.

Det endte nesten som et lite pip i Telemark da Nasjonal transportplan ble avgitt i komiteen. Det var dørgende stille, med et lite pip om intercity innen 2030, men da man så realitetene, ble det ikke mer av det.

Til slutt: Gassveien, som er kjempeviktig i Telemark, og som kommunen har prøvd å få inn i 40 år, har denne regjeringen lagt inn i Nasjonal transportplan. Nye Veier sier de ser på muligheten for å realisere den. De rød-grønne greide det aldri. Denne regjeringen ser ut til å få det til fordi vi tenker nytt og bruker nye verktøy.

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

Øyvind Halleraker (H) [18:12:17]: Det var historiefortellingen til tidligere fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen om U-864, ubåtvraket utenfor Fedje, som fikk meg til å ta ordet.

Den forrige regjeringen måtte som kjent kripe til korset gang på gang. De var for tildekking av vraket, dernest var de mot tildekking av vraket. Men penger kom aldri. Det er galt når jeg blir tillagt mening om at vraket skulle heves. Det jeg hele tiden har sagt, er at lasten må heves og forurensningsfaren elimineres. Det arbeidet har denne regjeringen startet. Denne regjeringen har bevilget de nødvendige midlene. Så det er også galt når Lisbeth Berg-Hansen står her og påstår at det ikke har skjedd noe under denne regjeringen. Jeg vil anbefale Lisbeth Berg-Hansen å studere saksdokumentene som ligger til behandling i denne salen, noe bedre før hun tar ordet med angrep, som hun gjorde i stad.

Helge Orten (H) [18:13:36]: Jeg har lyttet meg gjennom mange innlegg i løpet av dagen, og jeg tror faktisk jeg nå har klart å komme meg igjennom bortimot alle de 27 veiprosjektene som Arbeiderpartiet har lovt å framskynde. De skal altså framskynde 27 veiprosjekt til en verdi av over 50 mrd. kr – ved å bruke 5 mrd. kr. Det er et interessant regnestykke, som ikke går i hop.

I tillegg har flere av representantene sagt at vi skal ha ferdig intercity innen 2030. Det koster 27 mrd. kr utover det som ligger inne i dag – det settes av 2 mrd. kr til formålet. I min enkle verden mangler vi da 25 mrd. kr for å klare det. Det henger heller ikke i hop.

Så skal Arbeiderpartiet ha ferdig ferjefri E39 i løpet av 20 år – opprettholde den ambisjonen. Det koster titalls milliarder kroner. Jeg ser at det blir vanskelig å gjennomføre. Jeg deler ambisjonen, men jeg tror neppe at 20 år er en realistisk framdriftsplan.

Her blir det altså skapt et bilde av at vi kan gjennomføre og framskynde en masse prosjekt det ikke er lagt inn finansiering til, og da blir denne ambisjonen kun en ønskeliste. Da blir det å velge og vrake: Hva skal ut, og hva skal eventuelt gjennomføres? Hva kan en stole på av de løftene som er gitt av Arbeiderpartiet i denne debatten? Ut fra det jeg kan bedømme, er det ingen av disse prosjektene jeg nå kan stole på blir gjennomført på en god måte – når alt er satt i spill.

Så til kostnadseffektivisering. Det er et godt formål og et godt tiltak. Det er nettopp derfor vi gjennomfører mange

reformer i transportsektoren, som jernbanereformen og etablering av Nye Veier – for å se på nye måter å gjøre ting på, se på nye måter å få ned kostnadene på, bygge raskere og mer effektivt. Hvem er det som stemmer imot? Jo, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV stemmer imot disse reformene. Da kan vi stå og snakke om kostnadskontroll og kostnadsreduksjoner, men når en ikke er villig til å ta grep og tenke nytt for å få det til, blir det litt hult.

I tillegg har Arbeiderpartiet og Senterpartiet lagt inn 15 mrd. kr til effektiviseringstiltak i sin finansieringsplan. Hva er det for noe? Jeg har enda til gode å høre fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet hva disse effektiviseringstiltakene er. De må gi oss noen konkrete eksempler på hva en har tenkt å gjennomføre for å effektivisere i sektoren – når en stort sett stemmer imot det vi foreslår.

En liten visitt innom sjøtransporten. Vi deler en sterk ambisjon om å flytte mer gods fra vei til sjø. Derfor legger vi til rette for 2 mrd. kr til havnetilskudd, vi legger til rette for en incentivordning med 1,7 mrd. kr, vi legger til rette for avgiftsreduksjoner på 0,9 mrd. kr – og en del andre tiltak via Enova. Vi bygger Stad skipstunnel. Det er ikke mulig å påstå at det ikke er en satsing på skipstransporten, at det ikke er en satsing på å flytte gods fra vei til sjø.

Morten Stordalen (FrP) [18:16:47]: Ved starten av denne debatten holdt kollega Nikolai Astrup fra Høyre et godt innlegg. Han avsluttet med at han gledet seg til debatten og håpet han fikk en del avklaringer fra bl.a. opposisjonen. Det var også jeg veldig spent på, men når jeg har hørt debatten her i dag, begynner jeg virkelig å lure på om vi ble noe klokere.

Arbeiderpartiets representanter har vært innom Fremskrittspartiet gang på gang. Jeg skjønner at de ikke vil snakke om egen politikk. Denne regjeringen og samarbeidspartiene har lagt fram en NTP som er helhetlig, den er finansiert, og den er strengt prioritert. Man har vært mer opptatt av å være innom f.eks. bompenger. Kanskje Arbeiderpartiet selv – også representanten Gahr Støre – burde opplyse denne salen og det norske folk om sine bompengeprojekter og ideer, for det er å påføre bilistene et bompengesjokk å øke med ytterligere 6 mrd. kr i bompengavgift til bilistene. Representanten Gahr Støre var også veldig opptatt av Nasjonal transportplan i 2013. Ja, den planen var helhetlig, den var med tabell, den var oversiktlig, og det var et godt dokument med strenge prioriteringer – og Fremskrittspartiet prioriterte samferdsel – hvor man viste politikken. Det har ikke Arbeiderpartiet klart. Jeg vil også minne forsamlingen om at den alternative transportplanen som da var så voldsom – det var liksom ikke måte på hvor gal den var – var mindre enn i dag, så hjertelig velkommen etter! Det er bra at flere partier engasjerer seg i samferdsel og satser på det.

Men når Arbeiderpartiets Jonas Gahr Støre går på talerstolen og skal forklare hvordan man skal finansiere det, blir man ikke klokere. Man snakker om tryllestaven – ja, den har man snakket mye om, det må jo være det som skal gjelde. Når Arbeiderpartiets representanter går opp og snakker om intercity og ber i forslag regjeringen komme tilbake til hvordan man skal fullføre det, er det ikke noen hemmelighet at det vil koste nærmere 30 mrd. kr utenfor planen å finansiere det. Da må Arbeiderpartiet vise kortene sine.

Når Arbeiderpartiet har 27 prosjekter som koster over 50 mrd. kr, og sier at de skal digitalisere og effektivisere: Det er digitalisering i dag. Men når jeg leser forslag fra Arbeiderpartiet, skjønner jeg at her har de heller ingen ideer selv, men må spørre regjeringen. Forslag nr. 4 fra Arbeiderpartiet lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem et veikart for når man antar at ulike teknologier vil slå inn i samferdselssektoren.»

Arbeiderpartiet har ingen løsning. Det er forstemmende at landets største parti ikke har noen politikk og ingen ideer, kun kritikk. Det skjønner jeg godt, når man ikke evner å legge fram en egen plan – ingen egen tabell, ingen klare føringer, ingen ideer til hvordan man skal framskynde prosjekter. Kun prate og skrive notater – det er ikke troverdig. Med det har Arbeiderpartiet, med Jonas Gahr Støre i spissen, tapt all troverdighet innenfor samferdselspolitikken i Norge de neste årene.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:19:57]: Debatten i dag har egentlig handlet om trygge skoleveier, om større bo- og arbeidsregioner og om bedre konkurransekraft for næringslivet. Vi sikrer bedre mobilitet både i byer og i distrikter, og vi gir økt frihet i hverdagen og økt fleksibilitet. Da må vi bygge bedre infrastruktur. Vi kan ikke fortsette slik som en har gjort i dette landet i så mange generasjoner med regjeringer – at en lar infrastrukturen forfalle år for år, at en bygger stykkevis og delt, at en har en kostnadsvekst, som også har skjedd under vår regjering, men som virkelig hadde det som bakgrunn tidligere. Vi må få en slutt på dette. Regjeringen har i Nasjonal transportplan lagt fram sine løsninger. Jeg konstaterer etter mange timers debatt at det er ingen konkrete alternativer som vil endre på dette. Ja, man ønsker å gjøre mer, men med tryllepenger, der en legger inn store prosjekter, men finansierer dem med 10 pst. av kostnadene, og der en forutsetter at en i framtiden skal finne en eller annen måte å gjøre det billigere på, men en vet ikke helt hvordan – en bare håper det skal skje. Det blir som å gå til en bilforhandler og levere 20 kr for en lottokupong og si: Ta gevinsten, og ta betalt for bilen, men jeg tar bilen med meg nå. Det er ingen som ville akseptert det, kanskje unntatt i Arbeiderpartiets verden.

Jeg er ikke enig med Arbeiderpartiet, som i denne debatten har sagt at kanskje vi ikke skal bygge motorveiene med fire felt og 110 km/t allikevel. Det er det klareste standpunktet Arbeiderpartiet har hatt som de faktisk kan gjennomføre, for det handler om å nedprioritere og gå tilbake til slik en bygde før. Det er ikke framtidsrettet. Jeg treffer altfor mange Arbeiderparti-ordførere som sier at det Arbeiderpartiet bygde på 1990-tallet, i dag er for dårlig. Hvorfor i alle dager tar representanten Gahr Støre og Arbeiderpartiet i denne debatten til orde for å gå tilbake til den samme standarden? Det gir ingen mening. Jeg trodde vi var enige om at firefelts motorvei mellom Stavanger og Kristiansand var bra da denne regjeringen vedtok det, og ikke at en ville tilbake til den rød-grønne planen med tofelts vei igjen.

Vi har satset mye på kysten og nærskipsfarten – veldig mye. Vi har tatt det inn som en del av transportpolitikken fordi det er fornuftig. Vi har sørget for at det er en støtteordning til nærskipsfarten, og for at avgiftsregimet er blitt redusert mye mer enn det Lisbeth Berg-Hansen viste til at

Arbeiderpartiet klarte. Og vi bruker mer penger nå enn før på å investere i farleder og havner. At Arbeiderpartiet i denne debatten har vist at de ikke har fått det med seg, synes jeg er urovekkende. At de i tillegg overser at det skal være en ytterligere satsing i vår nasjonale transportplan, er enda mer graverende. Og at representanten Berg-Hansen to ganger har vært oppe på denne talerstolen og vist at hun åpenbart ikke fikk med seg hovedinnlegget mitt, der jeg gikk igjennom alt dette, men later som om jeg ikke tør å ta opp temaet, er egentlig bare pinlig.

Denne debatten viser at det er fire partier som klarer å samle seg om i hvilken retning Norge skal gå, og at det er fire partier som er helt uenige om i hvilken retning Norge skal gå, der noen skal bygge mer vei og andre skal skrinlegge det, der noen skal bygge jernbane og andre skal skrinlegge det. Da er det mye tryggere og mye mer framtidsrettet faktisk å gå i samlet tropp, slik borgerlig side gjør.

Presidenten: Representanten Magne Rommetveit har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Magne Rommetveit (A) [18:23:11]: I merknaden frå Høgre og samarbeidspartia om E16 Stanghelle–Arna kan ein lesa:

«Flertallet mener at det er viktig å snu alle stener for å finne muligheter til å komme raskere i gang, slik at veien kan ferdigstilles raskest mulig, og viser til muligheten med å starte bygging gjennom bompenger i første periode. Flertallet legger dette til grunn slik det fremgår av svar på spørsmål 50, og at byggestart blir senest i 2022. Arbeidet som gjøres for å ytterligere redusere kostnader og videre fremskynde prosjektet, skal ha målsetting om å kunne realisere byggestart i 2021 som opprinnelig tiltenkt.»

For meg er det forunderleg og ei gåte korleis dette kan vera mogleg når fleirtalet i merknaden også stiller spørsmål ved om Arbeidarpartiet og Senterpartiet sitt forslag om tre milliardar ekstra til fellesprosjektet Stanghelle–Arna er tilstrekkeleg til å realisera byggestart i 2020.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [18:24:24]: Eg tenkte eg skulle ta ordet for å diskutere representantforslaget i sak nr. 6, som handlar om å gjennomføre ei konseptvalutgreiing for Tromsbanen. For som komiteen og Stortinget kanskje er klar over, ligg det inne i den føreslåtte nasjonale transportplanen at ein skal utgreie – ei veldig enkel utgreiing – ei jernbanestrekning frå Fauske til Tromsø, det som også blir kalla Nord-Noregbanen. Det er ei øving vi har vore igjennom tidlegare. 2011 var sist gong ein gjennomførte ei veldig enkel, liknande, utgreiing, som gav eit altfor spinkelt grunnlag til å kunne gå vidare med saka.

Vi må ikkje gløyme at denne saka først og fremst er eit spørsmål om transport som eit middel for å oppnå noko i samfunnet. Det er ikkje eit mål i seg sjølv å byggje jernbane. Det er ikkje eit mål i seg sjølv å byggje vegar, sjølv om ein av og til får inntrykk av det – spesielt når Bård Hoksrud snakkar. Det er heller ikkje noko mål i seg sjølv å byggje hamner eller farleier – det er for å byggje eller vedlikehalde noko som gir verdiar for samfunnet. Dette er berre eit verktoy.

Vi veit at Nord-Noreg kanskje har det aller største potensialet for næringsutvikling for Noreg. Vi veit at i dei neste tiåra kjem viktigheita av petroleumsøkonomien for norsk økonomi til å gå nedover. Det er eit faktum. Det som peiker oppover, er det som bl.a. skjer i Nord-Noreg.

Sintef gjennomførte ein større sektoranalyse av dei maritime næringane i Nord-Noreg for to år sidan som viste at i løpet av 2030, viss det blir lagt til rette for det, vil sjømatindustrien vere større og viktigare for Noreg, i eksportverdi, enn petroleum. Å leggje til rette for ein infrastruktur som faktisk kan løyse dette for Nord-Noreg, er avgjerande. Det er grunnen til at vi ville ha ei konseptvalutgreiing av ein del av Nord-Noregbanen, Tromsbanen.

I det området vi snakkar om her – Tromsø, Narvik, Harstad – er det eit befolkningsgrunnlag på 228 000 innbyggjarar. Det blir ofte hevda at det er for lite folk i nord til at ein skal byggje jernbane, men befolkningsgrunnlaget der er større enn ved fleire av dei jernbanestrekningane som blir bygde i dag – det er altså ein gamal myte ein framleis lever med. Når ein slår dette saman med det enorme potensialet som ligg i sjømatnæringa i nord, som vil auke transporten i denne regionen nær ti gonger dei neste åra – og vi har eit etterslep i denne regionen på åtte milliardar frå før – veit vi at dette ikkje vil kunne løysast med dagens transportkonsept. Ein må bevege dette inn i ei jernbanetenking.

Det er forunderleg at når ein har diskusjonar som dette, er det veldig mykje snakk om folk på vegane – at folk skal kjøre bil, osv., men næringsdimensjonen i debatten blir ofte fråverande. Difor synest eg det er trist at ikkje fleire parti støttar forslaget til SV om å etablere ei konseptvalutgreiing for Tromsbanen – førebels har vi ikkje sett noko anna parti enn SV.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:27:49]: Gjennom behandling i komiteen har man funnet en løsning for E6 Helgeland nord. Det er jeg veldig glad for, for gjennom vedtak I har man sikret en framtidig løsning.

Jeg venter, i likhet med mange andre, på hvordan man skal finansiere, eller når finansieringen for Brenna–Brattåsen–Lien kommer, jeg håper den kommer i høst. Men lenger nord om Saltfjellet er det fortsatt mange uløste prosjekter og prosjekter som blir forsinket eller er tatt helt ut av planen. På E6 sør om Nordland, i Trøndelag, er det fortsatt flere E6-prosjekter som mangler, eller som det tidsmessig er et usikkert kort for når de kommer.

Jeg ble overrasket over at Ofotbanen ikke lå inne i NTP, det mener jeg den burde ha gjort. Det er lenge å vente i fire år på en videre løsning. Jeg er også overrasket over at elektrifiseringen av Trønderbanen har gått så sakte som den har gjort. Jeg hadde forventet full fart på det.

Jeg er veldig skuffet over at man ikke har funnet løsninger for Ballstad havn, der man i forrige NTP-behandling var veldig tydelig på en føring for å finne en løsning for utvidelse og utdyping av havna i Vestvågøy kommune. Jeg håper inderlig at man klarer å få det på plass i neste runde.

Det er viktig at man får en skikkelig satsing på skipsinfrastruktur, og Senterpartiet har lagt opp til en kystpakke på 1,5 mrd. kr over disse to planperiodene. Det er flere havner i Nord-Norge som først blir finansielt løst i andre planperiode, og det er for sent når man ser på utviklingen i fiskerinæringen og havbruksnæringen. Vi har i tillegg fire spesifikke prosjekter som ligger inne veldig tydelig.

Rassikring er svært viktig i Nord-Norge. Derfor mener Senterpartiet at det må en sterkere satsing til.

Senterpartiet er veldig glad for at vi får en utbygging av Bodø og Mo i Rana lufthavner. Nå må man sikre gode prosesser, slik at realiseringen lykkes raskest mulig. Jeg er også glad for at det ikke foreslås lagt ned noen lufthavner.

Bredbånd er og blir viktig. Det er nødvendig å bruke mer midler til utbygging, derfor foreslår Senterpartiet det. Det er ikke slik at man løser alt med en ny graveforskrift.

Til slutt: Senterpartiet har et helhetlig forslag som går opp, og som skal opp til votering i kveld. I tillegg mener jeg at Senterpartiets forslag har en bedre fordeling mellom landsdelene, med en mer helhetlig utbygging av hovedveinettet vårt. Det ligger an til en historisk satsing på bredbånd. Det vil vi klare å løse uten å være uansvarlige, og vi skal klare å løse det uten mer byråkrati.

Karianne O. Tung (A) [18:30:56]: Vi har nå debattert i nesten sju timer, og nesten ingen, med noen få unntak, har vært innom klima, en av de største utfordringene som denne sektoren må bidra til å løse – jeg gjentar: må bidra til å løse. Vi vet at transportsektoren står for om lag 30 pst. av de samlede norske klimautslippene, og tiltak innen transportsektoren er derfor helt nødvendig og avgjørende for å redusere utslippene. Det vil ikke skje av seg selv. Skal bedriftene og den reisende virkelig legge om kursen, trengs det forutsigbarhet og tydelige signaler, og i denne debatten har det ikke vært veldig mange tydelige signaler fra regjeringen. Samferdselsminister Solvik-Olsen er den viktigste klimaministeren foruten klimaministeren selv, og det er en oppgave samferdselsministeren så langt synes å ha liten evne og vilje til å prioritere, når det gjelder både resultater og ambisjoner, i alle fall etter å ha hørt dagens debatt.

Trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel eller gange. Nullvekstmålet, som verdens ledere har satt som ambisjon for å få ned utslippene, er avgjørende. For å nå nullvekstmålet vil Arbeiderpartiet investere om lag 10 mrd. kr til klima- og kollektivtiltak i storbyene over ti år. Gjennom fire år i opposisjon har vi fulgt opp lovnaden gjennom budsjettforslag, og nå gjør vi det også i vårt forslag til Nasjonal transportplan. Tidligere har Arbeiderpartiet blitt møtt av Høyre og Fremskrittspartiet, som sier at de ikke tror på noe av det Arbeiderpartiet sier om kollektivløftet. Vel, i dagens innstilling har pipa fått en annen lyd. Høyre og Fremskrittspartiet anerkjenner Arbeiderpartiets 70 pst., og det er jeg glad for at de gjør – velkommen etter i å forstå at vi i Arbeiderpartiet gjennomfører det vi lover.

Komiteens leder, Nikolai Astrup, spurte tidligere Arbeiderpartiet i debatten om hva som skal ut. Vel – Arbeiderpartiet har lagt fram et seriøst, ambisiøst og ansvarlig alternativ til regjeringen, med tydelige prioriteringer for å beholde og skape nye, lønnsomme arbeidsplasser i hele landet og for å få ned klimagassutslippene. Svaret er at med Arbeiderpartiet i regjering er det skatteuttene til de rikeste som skal ut, mens prioriteringene til fellesskapet skal inn. Tilgang til høyhastighetsnett for alle, en storstilt satsing på kysten og et formidabelt løft for kollektivtrafikken er noe som kommer alle til gode, ikke bare de få.

Vi har nå hatt en debatt der Høyre og Fremskrittspartiet har vært mer opptatt av å snakke om Arbeiderpartiets politikk. Det må jo egentlig bety at de ikke er særlig stolte av

sine egne resultater og sin egen plan, og det sier vel kanskje sitt. Jeg kan derfor med glede, til alle lyttere som hører på, si at Arbeiderpartiets politikk vil bli gjennomført fra høsten av, nesten uansett hvem vi skal samarbeide med, og med gode samarbeidspartier, som noen er veldig bekymret for, og da skal denne salen nok en gang få muligheten til å diskutere den politikken som landet skal føre.

Presidenten: Representanten Tor André Johnsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Tor André Johnsen (FrP) [18:34:07]: Jeg vil følge opp kritikken fra Arbeiderpartiet om at vi såkalt forsinkes intercity. Den kritikken bare preller av. Litt fakta i saken: Arbeiderpartiet har ikke fullfinansiert sine ambisjoner om å bygge ytre intercity. Det vil koste 27,8 mrd. kr, og Arbeiderpartiets løfter totalt sett er kostnadsberegnet til mellom 142,4 og 182,4 mrd. kr, litt avhengig av kostnaden med ferjefri E39. Så her mangler Arbeiderpartiet flere milliarder og kommer med store, tunge løfter som de ikke klarer å innfri. Da møter de seg selv i døra når de samtidig kritiserer representanten Bård Hoksrud og prøver å lage et nummer av at vi og Fremskrittspartiet lovte for mye tidligere. Uansett om Arbeiderpartiet hadde hatt nok penger, ville de ikke klart å fullføre Oslo-Navet. Tunnelen som skal bygges gjennom Oslo, må bygges først – den må være ferdig før man får noen effekt av ytre intercity. Da hjelper det heller ikke om man har tryllestav og tryllepenger – siden fakta ikke er på bølgelengde med planene til Arbeiderpartiet.

Eirik Sivertsen (A) [18:35:26]: Det må være litt trist å tilhøre regjeringspartiene og regjeringen når man, når man skal gå opp til eksamen og legge fram Nasjonal transportplan, må bruke så mye tid på å snakke om Arbeiderpartiets forslag. Det er jeg veldig glad for. Jeg liker å snakke om Arbeiderpartiets forslag, for vi har et ansvarlig, godt gjennomarbeidet og seriøst alternativ. Men her velger regjeringspartiene å late som om dette er et budsjett som skal salderes. De later som om det ikke finnes noen redegjørelse for hvilken politikk vi står for. Det synes som om det største problemet her er at det ikke står noen tabeller – eller flere tabeller, for å være presis – i vår del av innstillingen, for det mangler jo ikke på tall. Det kaster man ut av seg og siterer Arbeiderpartiet. Det som mangler, er forståelse – eller evne til å lese helheten.

Vi har gjort noen tydelige prioriteringer. Vi prioriterer kyst og farled, i motsetning til regjeringen, som heller ikke leverer på gjeldende NTP. Vi går inn i framtiden og sier at digital infrastruktur vil være avgjørende for likeverdige muligheter over hele landet, og vi har et alternativ og prioriterer det også der hvor markedskreftene svikter. Vi er tydelige på at kollektiv, klima og miljø er avgjørende for å få til god livskvalitet over hele landet i framtiden, og for å berge planeten, og da må vi ta vår del av ansvaret for det og prioritere penger til det.

Vi vil ha trygge veier i hele landet, derfor forserer vi en lang rekke skredprosjekter. Men jeg skjønner at det er sårt at vi finner penger til å prioritere de prosjektene som regjeringen skyver ut i tid, fordi man har kastet kortene. Vi vurderer hvilke prosjekter det er vi kan forsere, fordi vi har større ambisjoner. Men heller ikke vi klarer innenfor de

rammene som regjeringen har, og de kortene regjeringen deler ut, å finne alle de midlene, fordi kostnadene er ute av kontroll. På denne vakten har kostnadene til vei steget med 40 pst., sier regjeringen, og til jernbane med 30 pst. Sånn kan det ikke fortsette.

Hvis representantene fra regjeringspartiene hadde ønsket å lytte, hadde de i denne debatten hørt flere av representantene ta opp og peke på konkrete tiltak for å få kostnadene ned, fordi det er en situasjon der regjeringen sier at handlingsrommet i økonomien blir mindre, der det skal kuttes mer i skattene, sånn at de rikeste får mer, og det skal betales mindre bompenger. Den samfunnsøkonomiske nytten av den planen regjeringen legger fram, er minus 179 mrd. kr. Usikkerheten om hva som er riktige investeringer, i lys av ny teknologi og den utviklingen, øker. Kostnadene til veiprosjektene øker med 40 pst. og jernbaneprosjektene med 30 pst. på fire år. Oljepengetrukket må begrenses, sier regjeringen selv, og regjeringen tar store forbehold om gjennomføringsmuligheten av den planen den har lagt fram.

Da skjønner jeg at det er litt sår at vi rokker ved fundamentet for det man har presentert, for det er flere miljøer som stiller spørsmålet: Er det mulig? Og når vi hører representantene for regjeringspartiene si at de har prioritert, vel, da er de på kollisjonskurs med mange, bl.a. Transportøkonomisk institutt, som sier at her foreligger det ingen prioritering.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [18:38:39]: Jeg synes faktisk dette innlegget illustrerer hvor usammenhengende Arbeiderpartiets politikk er akkurat nå. Vi får kritikk for at det brukes for mye penger, men de skal bruke mer penger selv. Vi får kritikk for at det angivelig ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt nok, men de skal gjøre enda mer ulønnsomme prosjekter selv. Vi får kritikk for at vi skal senke bompengene, men samtidig får vi kritikk for at det er for mye bompenger. Det henger ikke sammen. Så får vi kritikk for at vi ikke tenker langsiktig nok, mens Arbeiderpartiets løsning er å sette ned fartsgrensen og dimensjonere mindre. Det harmonerer ikke.

Misnøyen her handler jo ikke om manglende tabeller, men det handler om at det er ingen sammenheng i det Arbeiderpartiet lover, og det de sier de skal finansiere. Det har jo til og med partileder Gahr Støre stått her og innrømmet. At transpolitisk talsmann for Arbeiderpartiet ikke har fått med sin egen partileders tale, synes jeg er ganske oppsiktsvekkende.

Men det var to argumenter som representanten Gahr Støre tok opp. Det ene er: Ja, vi har lagt inn 10 pst. av det det koster. Og argument 2: Vi håper at vi en gang i framtiden vil finne et teknologigjennombrudd som gjør at vi kan få ned kostnadene. For vedkommende innrømmet jo at det er ingen konkrete tiltak som ikke denne regjeringen allerede er i gang med. Så jeg håper – når representanten Sivertsen sier at vi bare ikke har hørt godt nok etter, har heller ikke representanten Gahr Støre hørt godt nok etter – at representanten Sivertsen kommer opp her og kommenterer: Hvilke tiltak finnes det for å kutte kostnader der man har erfaringer fra utlandet om at det virker, men der denne regjeringen ikke har villet ta det i bruk? For alle de tiltakene vi har tatt i bruk, har Arbeiderpartiet stemt imot. Til Nye Veier og jernbanereform, alt dette, sier Arbeiderpartiet nei når vi mener ja. Og vi får effekt. Den kostnadsveksten som

Arbeiderpartiet er bekymret for, har vi allerede grepet fatt i. Vi klarer ikke å løse det med en gang vi overtar regjeringsmakten, men vi viser nå gjennom Nye Veier 20 pst. kostnadsutt generelt. Vi kommer snart til å legge fram tall som viser kostnadsutt innenfor jernbanen, rett og slett fordi vi kan drive den mer effektivt. Men da er allikevel bevisbyrden tilbake på Arbeiderpartiet. Når en nå har hatt en sju timers debatt der en gir inntrykk av at det er masse som kan bygges, men Arbeiderpartiet ikke klarer å si hvordan det skal finansieres, er det rett og slett ikke troverdig.

Så tok representanten Tung opp at klimaet har vært for lite med i denne debatten. Ja, jeg kan i hvert fall vise til at det var en del av mitt hovedinnlegg, og vi hadde også mye om det i replikkordskiftet. Hvis en ser på side 233 i NTP-meldingen, ser en at vi har synliggjort hvordan det er mulig å kutte. Jeg anbefaler at representanten Tung leser hele NTP-meldingen for å få med seg dette, for gjennom arbeidet mellom Kristelig Folkeparti, Venstre, Høyre og Fremskrittspartiet har vi lagt fram en offensiv klimamelding, en offensiv NTP, men der hovedvirkemiddelet ikke er å forby alt mulig og øke kostnadene på alt mulig, men tvert imot å gjøre hverdagen enklere gjennom å gi bedre alternativ. Jeg vet det er en ganske uvanlig måte å tenke på for de rødgrønne, men det er likevel den beste måten å bygge landet på.

Presidenten: Representanten Roy Steffensen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Roy Steffensen (FrP) [18:41:48]: Det er et av periodens viktigste dokumenter som nå blir behandlet. Representanten Tung gjorde et poeng av at vi hadde brukt sju timer, men vi brukte altså ni timer for fire år siden. Det virker imidlertid som om Arbeiderpartiet sliter med å mobilisere sine egne. Kan det være at de synes det er flaut at partilederen ikke vil prioritere fire felt og 110 km/t? Kan det være at de er flau over at de ikke vet hvordan de skal finansiere alle løftene sine? De har løftet inn veiprosjekter som vil koste 50 mrd. kr, men de har ikke lagt inn mer enn 5 mrd. kr i finansiering. Eller kan det være at de er flau over at de skal øke bompengene i distriktene? Bare på prosjektet Rogfast vil bompengene øke med 1,6 mrd. kr.

Jeg registrerer at representanten Tung sier at Arbeiderpartiets politikk vil bli gjennomført. Da virker det som om Arbeiderpartiets forrige transportpolitiske talsperson, Eirin Sund, får rett i at ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger ikke skal prioriteres før Ålgårdsbanen. Den er heller ikke inne i alternativ NTP, så jeg regner med at vi ikke kommer til å se noen gravemaskiner på Sør-Vestlandet hvis Arbeiderpartiet kommer i regjering.

Harald T. Nesvik (FrP) [18:43:17]: Det har vært en underlig debatt, og påstandene har haglet i rommet om hvem som har mest penger, hvem som har minst penger – hvem som vil gi mest her eller mest der. Men jeg må si at da representanten Karianne Tung gikk på talerstolen, ble det en «høydare», for man kan åpenbart ikke ha lest hele NTP-en. I NTP-en står det faktisk om klima, og det er også et faktum at hvis man har bedre veier, rettere veier, slik at man får mindre kø på veiene, så går også utslippene ned. I tillegg har regjeringen, med en rekke forskjellige

saker, lagt om bilavgiftene, som gjør at utslippene går ned. Sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre har vi gjort en rekke tiltak som går i riktig retning.

Men det som er det spesielle med denne debatten, er at den, som representanten Sivertsen var inne på, i første rekke er knyttet til bruken av tall. Ja, det er helt riktig: I Arbeiderpartiets alternative opplegg mangler det ikke på tall. Problemet er at tallene ikke henger sammen. Det kan se ut som om Jens Stoltenberg, da han dro ned til Brussel, tok med seg alle kalkulatoren i hele gruppa til Arbeiderpartiet, for det går ikke an å summere disse tiltakene og komme ut med en sum som samsvarer med det Arbeiderpartiet sier man vil bruke. Man legger fram flere tiltak, man vil fremskynde prosjekt i størrelsesorden 50 mrd. kr, men det man synliggjør ut fra hva man vil bruke av penger, er 5 mrd. kr. Man snakker om intercity, at det skal fullføres inn 2030, og så setter man av 2 mrd. kr – til et prosjekt som koster så uendelig mye mer, ti ganger mer! Det står rett og slett ikke til troende.

Denne regjeringen ønsker å bygge hele landet. Vi ønsker at folk skal kunne bo rundt omkring i distriktet og drive næringsvirksomhet. Da må man faktisk få varene sine fram til et marked. Derfor er Møreaksen viktig i Møre og Romsdal. Derfor er E136, eksportveien ut av Møre og Romsdal, svært viktig. For det er ingen som har det travle enn en død laks som skal fram til et marked.

Mange har tatt på seg fylkeshatten sin i dag. Jeg pleier normalt ikke å gjøre det så veldig ofte, men akkurat nå, avslutningsvis, har jeg tenkt å gjøre det. For fylkestinget i Møre og Romsdal kom med en tipunkts plan, en tipunkts liste, over hva man ønsker å prioritere innenfor samferdsel i den planen som ligger der. Denne regjeringen er inne på alle de ønskene. Da er det jo litt rart når en ser i media at enkelte Arbeiderparti-representanter kritiserer denne regjeringens NTP, når man leverer på alle de områdene som man faktisk ønsker. Ja, da blir det litt hult, og jeg tror faktisk at noen må sette seg på flyet og reise ned og låne en kalkulator av Jens Stoltenberg.

Nikolai Astrup (H) [18:46:37]: Senere i dag – eller kanskje blir det i morgen tidlig – skal vi fatte vedtak om Nasjonal transportplan. Det er en historisk plan, med en satsing på samferdsel som savner sidestykke i moderne norsk historie, og vi har et bredt flertall, bestående av fire partier, som står bak satsingen. Det lover godt.

I mitt første innlegg etterlyste jeg svar fra opposisjonen om hva vi kunne forvente av dem. Vi har ikke fått så veldig mange nye svar. Vi fikk forsøksvis ett svar her, om at underdekningen i Arbeiderpartiets opplegg skulle finansieres gjennom økte skatter. Vel, Arbeiderpartiet har foreslått å øke skattene med 15 mrd. kr, men de mangler minst 120 mrd. kr eller kanskje så mye som 160 mrd. kr for å innfri løftene som de har gitt velgerne her.

De ulike opposisjonspartiene spriker i alle retninger, så det er ikke godt å si hva velgerne kan forvente av opposisjonen.

Jeg har behov for å kommentere noen av påstandene som har kommet i løpet av debatten:

Representanten Eidsvoll Holmås var opptatt av at E18 Vestkorridoren-prosjektet kun ville være gunstig for menn over 50 år i Bærum som kjører bil. Jeg tror nok det er å snu saken på hodet. For hva er det egentlig E18-prosjektet handler om? Jo, det er å legge 9 av de 17 kilometerne som

Vestkorridoren er, i tunnel. Det vil gjøre det mulig å bygge tettere rundt de viktige jernbanestasjonene, der vi allerede har investert milliarder i dobbeltspor. Det vil gjøre det lettere for flere å reise kollektivt. I tillegg blir det en separat bussvei, som vil gjøre det langt mer attraktivt å reise med buss inn til Oslo og internt i Asker og Bærum – og det blir sykkelvei. Så dette er kanskje tidenes miljøprosjekt for den delen av landet. Vi gjør det enkelt også for menn over 50 år å reise kollektivt til jobb.

Flere har vært opptatt av intercity. Representanten Irene Johansen sa vel at intercity var skjøvet ut i det blå-blå. Det er ikke tilfellet. Men med Arbeiderpartiets opplegg er intercity skjøvet ut i usikkerhet. Vi er tydelig på at vi skal realisere dobbeltspor til Tønsberg innen 2024, til Hamar innen 2024, til Fredrikstad innen 2024, til Sarpsborg innen 2026 og til Halden innen 2034. Vi skal samtidig bygge en jernbanetunnel under Oslo, som koster mye penger, men som er en helt sentral del av prosjektet, og som ikke lå inne i den forrige intercity-planen.

Det er mye man kunne tenke seg å si, men bare en kort visitt til representanten Sivertsen, som sier at Arbeiderpartiet prioriterer: Arbeiderpartiet prioriterer alt, og dermed prioriterer de absolutt ingenting, og velgerne aner ikke hva de kan forvente seg hvis partiet skulle få makt.

Ola Elvestuen (V) [18:49:56]: Jeg vil også snakke om klima, for det er ingen andre land i verden som er i nærheten av å være så offensive på å gjennomføre klimatiltak innenfor transportsektoren som vi nå er. Alle personbiler, alle lette varebiler og alle bybusser skal ha null utslipp i 2025. Alle tyngre varebiler skal ha det i 2030. 75 pst. av langdistansebussene skal ha det i 2030. 50 pst. av nye lastebiler skal ha det i 2030. Og all varedistribusjon i de store byene skal ha det i 2030. Det er altså sju og tolv år til at man skal oppnå så store resultater. Dette ligger langt foran det man driver med noen andre steder. I tillegg kommer ambisjonene som vi har innenfor skipsfart, hvor det gjennomføres prosjekter, og det som nå må komme, at man bygger opp et distribusjonsnett for både elektrisitet, hydrogen og biogass.

Ja, vi må bruke biodrivstoff i en overgangsperiode, og bruken må konsentreres innenfor tungtransport og flytransport. Men vi sørger for at vi går framover og får avansert biodrivstoff så fort som mulig.

Vi er offensive når det gjelder de store byene. Transporten skal skje med gange, sykkel og kollektivtransport. Vi vedtar Oslopakke 3 i dag. Jeg begynte med Oslopakke 3 da det var et initiativ tilbake i 2002/2003. Da forventet man i Oslo – og i Akershus – at det ikke skulle komme noen statlig støtte. Jeg var med i 2012, sammen med representanten Jegstad, og forhandlet fram enigheten den gangen. Hvilken forskjell det er fra den gangen til i dag! I 2012 var det ikke én krone fra staten til Oslo og Akershus som støtte til kollektivtransport – ingenting! Vi hadde nettopp fått en regjeringsbeslutning som overførte 2,5 mrd. kr for overskridelsene på Sinsen–Økern, som skulle tas lokalt med Oslopakke 3. I år er det nesten 500 mill. kr fra staten – i statsbudsjettet – som går til kollektivtransport i Oslo og Akershus. Og vi er oppe i 50 pst. til de store kollektivinvesteringene.

Da vi bygde Lørenbanen, var det ikke én krone som kom fra staten. Dette er et løft som er gjort i denne fireårsperioden.

Ja, jeg har sympati for Arbeiderpartiets ønske om å strekke seg mot 70 pst., men man må se på hva partier gjør, ikke hva de sier. Troverdighet bygger man opp gjennom hva man gjør, ikke hva man sier.

Til slutt litt om jernbane: Det er 100 flere avganger fra Oslo S nå enn det var for fire år siden, og vi satser framover med intercity, ved å se på «city-linken» og de lokale strekningene.

Jeg er glad for én ting: Nå løfter vi høyhastighetsdiskusjonen inn i jernbanetransporten igjen, gjennom at vi får vedtak om at vi skal ha strekningsvise høyhastighetsutredninger. Det er helt nødvendig, for høyhastighet er ikke en eller annen gang langt fram i framtiden. Det handler om at de investeringene man gjør nå, må ha den riktige dimensjonen, slik at man bygger opp under et skandinavisk nettverk. Nå kommer det på plass.

Presidenten: Representanten Torill Eidsheim har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Torill Eidsheim (H) [18:53:13]: Arbeiderpartiet har prøvd å kalle seg den store forsvareren av digital infrastruktur. Det er interessant, for dei er faktisk i ferd med å bruke meir tid på dette i dag enn dei gjorde under behandlinga av Digital agenda. Eg set pris på engasjementet, sjølv om det kjem litt seint.

Høgre–Framstegsparti-regjeringa har vist stor handlekraft og har vore ein god tilretteleggjar for effektiv utbygging, òg av det digitale. For første gong inneheld NTP ein stor bolk om ITS, som tek høgd for at ny teknologi skal få lov til å vere ein viktig bidragsytar til auka effektivitet og til at vi når dei transportpolitiske måla våre. Vi har i dag ikkje fasitsvara for transportsystemet for framtida, men vi anar konturane av ei transportframtid som er radikalt annleis.

Bård Hoksrud (FrP) [18:54:24]: Det var interessant å høre på Arbeiderpartiets transportpolitiske talsperson Eirik Sivertsen, som skulle forklare hva opposisjonen ønsket å prioritere opp, og hva den ønsket å prioritere ned. Da jeg hørte på alt representanten Sivertsen ville prioritere opp, var det ingenting igjen å prioritere ned. Det blir litt vanskelig når man mangler et sted mellom 100 mrd. kr og 150 mrd. kr på å ha en realisme i Nasjonal transportplan.

Vi i Fremskrittspartiet fikk faktisk mye kjeft for fire år siden da vi la fram en alternativ nasjonal transportplan, hvor det faktisk også lå finansiering inne på de prosjektene vi ville gjennomføre. Det har altså ikke Arbeiderpartiet klart i det forslaget som er lagt fram fra Arbeiderpartiet, og som vi behandler i dag.

Da Nasjonal transportplan ble lagt fram, var det store overskrifter i Telemark fra rød-grønne politikere. Senterpartiet sa de skulle endre NTP hvis de kom til makten. Arbeiderpartiet sa at NTP var en skandale for Telemark. Da er det interessant å gå inn og se hva som ligger i de alternative forslagene til Telemark fra de to opposisjonspartiene Senterpartiet og Arbeiderpartiet. På E134 ligger det ingen strekninger inne ut over det regjeringen har lagt inn, som har vært en av de viktigste sakene i Telemark. Det ligger noe i nabofylkene, men det er altså det samme som regjeringen har lagt inn. Det er noe omtale vedrørende arm

til Bergen, men bortsett fra det er det ingenting for Telemark og E134 gjennom fylket vårt.

Når det gjelder jernbane, var det, som jeg sa i stad, et lite pip, eller klynk, fra en Arbeiderparti-representant som mente at man nå skulle bygge intercity innen 2030, men da man begynte å se på kostnadene og regningen, var det ikke penger til å gjennomføre.

Jeg synes det er ganske overraskende at det største partiet nå i denne perioden – jeg håper vel ikke det blir det i neste periode – klarer å legge fram en nasjonal transportplan som ikke er fullfinansiert med de forslagene som ligger her. Det er ganske overraskende.

Jeg hører representanten Kjerkol og flere andre fra Arbeiderpartiet si at dette er et ambisiøst, seriøst og realistisk forslag til Nasjonal transportplan fra Arbeiderpartiet. Det er definitivt ikke det når man ser på tallene og hvordan man trikser med tall. Det er synd, for noen der ute vil tro at Arbeiderpartiet og Senterpartiet kommer til å gjøre mye, men for Telemark ligger det altså ingen forslag inne som betyr noe for den jevne telemarking, ut over det fantastisk flotte som regjeringen faktisk har gjort, på tross av all nedskytingen da NTP ble lagt fram. Det er altså ingenting i innstillingen fra de to partiene som betyr noe for de viktige veistrekningene, med unntak av at denne regjeringen satser på både vei og jernbane.

Bård Vegar Solhjell (SV) [18:57:42]: Med fare for at innlegget mitt vert heilt malplassert – for eg har ingen harde ord og knallharde påstandar å leggje fram – skal eg berre argumentere for mitt syn i nokre spørsmål her og kome med ein refleksjon eller to på slutten av debatten.

Det første gjeld økonomi. For meg er dette berre ein reise med omvendte roller i forhold til for fire år sidan. Då la den raud-grøne regjeringa fram ein transportplan. Det var eit utruleg stort økonomisk løft i forhold til alle tidlegare transportplanar, eit enormt løft prega av satsing på brei front over ulike sektorar. Likevel sa opposisjonen at det var altfor lite, og la fram enda meir ambisiøse planar, litt sprikande, men likevel, og debatten følgde det mønsteret. No er det motsett. Det er ingen tvil om at den satsinga som ligg inne økonomisk er veldig stor, den er prega av litt framover i alle retningar, og den same typen kritikk kjem særleg frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Dersom eg skulle tippe, trur eg at utfordringa, uansett kven som skal styre dei neste fire åra, vert å finansiere, anten det vert regjeringsspartia eller opposisjonen sine opplegg som skal gjelde. Vi går inn i år med betydelege økonomiske utfordringar og svært mange andre område som det skal satsast på.

Det andre gjeld at debatten som vanleg har vore prega av noko eg sjølv er oppteken av og kjenner godt til, nemleg viktige vegprosjekt rundt omkring i heile Distrikts-Noreg. Mange av dei er svært viktige. Eg har sjølv opplevd kor utruleg stor betydning det kan ha for folk og næringsliv, og mange av dei er viktige utan at dei har store negative miljøkonsekvensar. Ser ein likevel samfunnet i det heile, synest eg bypolitikken har spela ei altfor lita rolle i debatten. Der bur det store fleirtalet av menneske, i og rundt dei store byane. Det er der vi køyrer mest bil, Akershus er det fylket i Noreg vi køyrer mest bil per person, ikkje Finnmark eller Sogn og Fjordane. Det er der dei store klimaløfta kan kome, og transport pregar byutviklinga stort. Det er bl.a. difor SV har lagt inn ei ekstra satsing på 50 mrd. kr i by-

miljøavtaler i perioden, og belønningsmidlar til sykkel på 6,5 mrd. kr. Det er ekstremt mykje vi kan få ut av ei satsing på dei områda i by når det gjeld klimaeffekt, men òg når det gjeld å få til god byutvikling.

Så til det tredje som eg har lyst til å nemne. På side 42 i planen står så vidt nemnt dei store teknologiske endringane vi kan få innan transport, og så står det å lese:

«Samferdselsdepartementet vurderer det slik at selv om vi ser konturer av store endringer, er det ikke fare for at det nå gjøres store og irreversible feil knyttet til de investeringene som foreslås i veginfrastruktur i første del av planperioden. På lang sikt er usikkerheten betydelig større.»

Mon det – tolv år dreier denne planen seg om. Det kjem til å skje enorme endringar berre dei siste åra, og eg trur vi står i fare for å gjere store feil på område der transportmønstret kan sjå heilt annleis ut om få år.

Marianne Aasen (A) [19:01:03]: Denne stortingsperioden er snart over, og jeg kan se tilbake på tolv år i Stortinget, sammen med flere andre her som har noen få dager igjen.

Siden den gangen i 2005 har vi diskutert og diskutert og diskutert min lokalvei, min fylkesvei, min riksvei, nemlig ny E18. Og vi har vel aldri vært nærmere å starte utbyggingen enn nå. Det synes jeg, i likhet med mine partifeller, er gledelig.

Ny E18 er mulig takket være Oslopakke 3. Representanten Nikolai Astrup fra Høyre har beskrevet ganske godt hva det egentlig handler om. Det handler om å få en mye bedre sykkelvei til Oslo, hvilket vil bety at mange flere vil sykle, det vil bety at mange flere kan ta bussen, for det vil gå mye raskere og være mer effektivt å ta buss, og vi vil få en stedsutvikling i Asker og Bærum som vil frigjøre mange tomter og bety mye større boligbygging. Det fordrer ikke mer framkommelighet for biler.

Jeg vil rose dem som har stått gjennom dette over tid. Det er mange i denne salen, og det er mange partier som ikke kritiserer andre, som holder seg til de løftene man har kommet med, og som roser avtalepartnere. De har stått skulder ved skulder med mitt fylkesparti, Akershus Arbeiderparti, om denne pakken, og det setter jeg pris på. Dette er helt nødvendig, for vi må ha samarbeid på tvers av fylker, på tvers av flere partier og over flere stortingsperioder.

Men så er det en som er samferdselsminister for tida, som klarer å trampe oppi denne enigheten. «Slutt narrespillet», skriver han i Budstikka 16. juni. Det er et leserinnlegg som handler om de rød-grønne, og Arbeiderpartiet er nevnt ved navn. Han kaller det narrespill, det vi driver med. Da ber jeg statsråden høre etter hva vi sier. Han kan også lese innstillingen, der Arbeiderpartiet går for, og han kan være til stede her i kveld og legge merke til at hele Arbeiderpartiet kommer til å stemme for. Fremskrittspartiet, derimot, har i fylkestinget stemt imot Oslopakke 3 hver gang. Det er fordi de er imot bompenger. Men det finnes ikke noen Oslopakke 3 uten bompenger. Det er umulig. Da vil jeg si at det er ganske frekt å angripe Arbeiderpartiet og dem som står sammen i dette forliket, og som sikrer et bredt flertall. Jeg forventer faktisk mer av statsråder. Jeg forventer mer av folk som sitter ved Kongens bord, enn at de snakker om narrespill og kommer med usannheter i en politisk debatt. Men sånn er kanskje samferdselsdebatter. Det kommer harde ord, særlig fra Fremskrittspartiet, og

jeg tror ikke det bedrer omdømmet til politikken og gir politikere mer respekt – dessverre.

Presidenten: Representanten Kjell Idar Juvik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kjell-Idar Juvik (A) [19:03:51]: Jeg har lagt merke til at statsråden fortsatt er i salen, men han har sluttet å følge med på hva som sies fra talerstolen. Det får være hans utfordring. I hvert fall har de forsøkt å snakke ned Arbeiderpartiets forslag i hele dag. Det får de bare gjøre, men dette kan i hvert fall være en klar melding fra Arbeiderpartiet: Vi er klare til å ta over regjeringskontorene. Vi er også klare til å ta over samferdselskontorene og vise at det vi har lagt inn i transportplanen vår, skal vi også styre på og levere på.

Vi har forsøkt å prate fram våre saker her i dag. Vi har snakket om kysten, der det i regjeringens opplegg mangler satsing på havner og farleier, vi har snakket om skredsikring, som ikke har fått den ønskede økningen, vi har snakket om bredbånd og digitalisering, vi har snakket om økt satsing til byene, og vi har snakket om økt satsing på enkeltprosjekt. Og i hele i denne tiårsperioden har vi støttet forslagene som har ligget her, enten det har vært 80-sone, 90-sone eller 110-sone, så å prøve å lage en svart-hvitt-debatt om det er bomskudd.

Så vil jeg bare bruke ti sekunder på å takke for samarbeidet gjennom fire år og ønske alle sammen en fortreffelig sommer, hvor man lader opp batteriene til – forhåpentligvis – nye folk i regjeringskontorene.

Presidenten: Representanten Eirik Sivertsen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Eirik Sivertsen (A) [19:05:18]: Vi har problematisert det økonomiske handlingsrommet for å kunne gjennomføre denne planen, og har forsøkt å invitere til en debatt om det. Det eneste vi har fått tilbake, er nesten maniske svar som: Vi har laget Nye Veier AS, og vi har en jernbanereform. Det gjenstår å se hvilke innsparinger Nye Veier faktisk fører til. Hvis det fører til 30 mrd. kr i innsparinger, skal jeg være den første til å juble for det. Men vi har fortsatt ikke sett det – vi leser om det i pressemeldinger. Stortinget behandler, med all respekt, ikke pressemeldinger. Jeg hører statsråden si at han skal legge fram tall for jernbanereformen og innsparinger der, i nær framtid. Det gleder jeg meg til. Hvis en kan spare titalls milliarder der, er det bra.

Når det gjelder forslag til innsparinger, har vi presentert det fra talerstolen gjentatte ganger i dag, men vi har også beskrevet det utfyllende i innstillingen. Og det vet jeg: De fleste burde kanskje lese den igjen.

Så til Astrup. Denne meldingen skal vel strengt tatt ikke vedtas, den skal vedlegges protokollen. Men vi har ett forslag som vi er sammen om, og invitasjonen her til representanten Astrup og Høyre er: Det er flere gode forslag fra Arbeiderpartiet det er mulig å stemme for.

Ola Elvestuen (V) [19:06:40]: Jeg tar egentlig ordet for å støtte representanten Solhjell i at det burde vært mer bypolitikk. Det er helt avgjørende at vi klarer utfordringe-

ne med trafikkveksten i de store byene. Det er vanskelig. Selv med Oslopakke 3 er det fortsatt utfordringer igjen.

Jeg skulle ønske vi hadde snakket mye mer om hvordan vi skal få til et samarbeid om Breivoll stasjon, for å få en utvikling der, hvordan vi skal få til nedbygging av rv. 4 og trikk til Tonsenhagen, hvordan vi innenfor kollektivsystemet skal klare å holde prisene nede – de settes opp med dette – og hvordan vi skal klare å dra sammen prisene, dra sammen summene, for å klare både å oppgradere trikkenettet og å kjøpe nye trikker.

Det er område etter område der det fortsatt trengs å gjøre en jobb, og jeg skulle ønske at det var det vi konsentrerte debatten om, i stedet for om det som debatten har handlet om i måned etter måned, om 2,5 kilometer vei i Bærum – om en skal ha en løsning enten til Strand eller til Ramstadsletta. For alle som går inn i saken, er det helt opplagt at når en først skal bygge, er det riktig å bygge veien fra Lysaker til Ramstadsletta. Det er billigere, det går forttere, og en slipper å rive så mange hus. Men det er en enkeltbeslutning. Det burde vært mye mer konsentrasjon om det som er i resten av byen, og som vi fortsatt trenger å jobbe sammen om for å få til et løft. Det må vi gjøre lokalt, det må man gjøre som grunneier, og det må vi fortsatt gjøre fra Stortinget, med de virkemidlene som vi har.

Det er også en stor fordel i dette: Det har alltid ligget i disse pakkene at jernbanen er en integrert del av helheten – men jernbanen har likevel vært ganske fraværende. Nå får en jernbanesatsingen inn som en del av bysatsingen. Intercity har vi kjent til gjennom mange år, men en får nå også inn jernbanetunnelen, som er viktig for hele Østlandet – for hele landet. En har tilsvarende i Trondheim. Selv om en nå elektrifiserer Trønderbanen, trenger en å jobbe videre med dobbeltspor til Værnes for å se på om en kan få et ordentlig flytog. Slik kan en også se på andre steder.

Jeg synes dette er et stort steg i riktig retning for å se på helheten – ut fra det lokale og det nasjonale ansvaret – for å klare å dra sammen de prosjektene vi må ha i de store byene. Det handler ikke bare om å ha dem etter hverandre. En må ha finansiering når planleggingen er på plass, slik at en ikke får unødig opphold og må begynne på nytt igjen – som jo skjer altfor ofte med denne typen prosjekter.

Presidenten: Representanten Helge Orten har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Helge Orten (H) [19:09:33]: Jeg tar ordet for siste gang i dag – sannsynligvis.

Jeg la merke til en uttalelse fra representanten Sivertsen, der han hevdet at Nasjonal transportplan ikke er et budsjett. Nei, det er jeg helt enig i, det er ikke et budsjett. Men vi bør behandle den og inndekningen av den som om den skulle vært et budsjett, for tallene må henge sammen. Det er det som har vært vår kritikk av Arbeiderpartiet i dag, nemlig at det ikke henger sammen – alle de løftene som Arbeiderpartiet foreslår, er ikke finansiert. Ergo er det vanskelig å feste lit til det som blir lagt fram av det partiet.

Helt til slutt skal jeg bare sende en liten hilsen ned til Sørlandet og til representanten Omland, som snakket så varmt om de to OPS-prosjektene som er gjennomført på Sørlandet. Der er jeg helt enig – jeg støtter helhjertet opp om det skrytet som de to OPS-prosjektene har fått. Jeg vil håpe at representanten Omland og resten av Arbeiderpar-

tiet vil støtte også framtidige OPS-prosjekter og bruke muligheten til å gjennomføre raskere og bedre. Det er vi helt enige om.

Takk for en god debatt.

Presidenten: Representanten Morten Stordalen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Morten Stordalen (FrP) [19:10:50]: Jeg vil benytte anledningen til å takke for debatten.

Da det ble sagt her at Fremskrittspartiet og andre var så opptatt av Arbeiderpartiet, var det nettopp fordi – som jeg sa – det er landets største parti, det er et parti som har ambisjon om å komme i regjering, og det er det selverklærte styringspartiet. Det jeg sitter igjen med etter debatten i dag og i kveld, er at hvis man gjentar «ambisiøs», «seriøs» og «ansvarlig», så blir det en etablert sannhet – det blir ikke noe mer sant for det. Jeg har skjønnet at det tydeligvis har sirkulert i Arbeiderpartiets stortingsgruppe i dag at det var det riktig å si, for da ble det liksom ansvarlig og seriøst.

Jeg synes ikke det var ansvarlig i det hele tatt – jeg synes det var overraskende at man ikke klarte å prioritere. Det er derfor vi etterlyste Arbeiderpartiet, nettopp for å få prioriteringene, slik at vi kan fortelle det norske folk hva det er vi kan forvente. Isteden ble det det som talsperson Sivertsen sa på radio her tidligere – før de selv kom med sitt: Det må ikke bli slik at NTP blir en lang ønskeliste, med en lang rekke morsomme prosjekter man ikke kan gjennomføre. Nå ser vi hva Arbeiderpartiet selv har levert.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [19:12:08]: Jeg ønsker å takke for et par ting – for det første Oslopakke 3. Jeg er veldig glad for at Arbeiderpartiet så tydelig gir beskjed om at de støtter regjeringens framlegg til hvordan Oslopakke 3 bør gå når det gjelder E18 Vestkorridoren, at vi bygger både etappe 1 og en bonus, etappe 2, at den bygges helhetlig. Dermed gir de et veldig klart signal om at de støtter regjeringen og ikke byråd Raymond Johansen i hvordan dette best skal gjennomføres.

For det andre ser jeg at noen bruker en overskrift fra et leserbrev jeg har skrevet om narrespill, og gir inntrykk av at alt bare er et narrespill. Det jeg påpekte, var at Arbeiderpartiet, SV og Miljøpartiet De Grønne i Oslo gir inntrykk av at når vi bygger etappe 2 sammen med etappe 1, vil det være krise for Oslo. Da sier jeg at det er et narrespill, fordi Oslo har signert på at de ikke bare skal bygge etappene 1 og 2, men bygge helt til Drengsrud. Da blir det meningsløst å gi inntrykk av at det regjeringen gjør, er dårlig for Oslo når faktisk Oslo er enig om å gjøre enda mer.

Så er vi litt uenige om tidshorisontene, og derfor er det bra når Arbeiderpartiet i Stortinget sier de ikke er enig i virkelighetsbeskrivelsen til Arbeiderpartiet i Oslo. Da klarer vi å gå samlet videre om dette, og det er bra.

Takk for debatten, det har vært en interessant og til dels opplysende debatt. Jeg har fått klarhet i en del fakta, både om det som er finansiert, og ikke minst at en del ting ikke er finansiert. Vi har et tykt dokument fra regjeringen, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, som viser hva vi vil de neste fire årene. Det er veldig lite diskusjon om faktainnholdet i det, for det stoler folk på. Alternativet er høyst i det blå, ikke bare hvordan de fire opposisjonspartiene eventuelt skulle klare å samle seg om en enhetlig

politikk, men ikke minst hva som ligger i det største opposisjonspartiets alternativ, når de ikke klarer å si hvordan de skal finansiere alle ønskene sine.

Vi har brukt fire år sammen, og vi har fått til veldig store reformer. Vi har endret og forbedret organiseringen innenfor både veisektoren, jernbanesektoren, skipsfarten og litt hos Avinor, selv om luftfarten fungerer bra. Vi har stoppet forfallet på veinettet, på jernbanenettet og på kysten. Rekordmange veiprosjekter er under bygging. Det sattes 8 mrd. kr mer på jernbane bare i 2017 enn i 2013, det brukes mer penger på gang- og sykkelvei, vi får bygd flere midtdele, og vi får ned trafikkdødeligheten kraftig. Norge var det beste landet i Europa, også i verden, i 2015. Det er inspirerende.

Når vi ser hvor mye vi har fått til gjennom godt arbeid i fire år, tenk hva dette mennesket kan få til de neste fire årene – forhåpentligvis i konstruktivt samarbeid med Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV og andre.

Presidenten: Representanten Janne Sjelmo Nordås har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [19:15:20]: Siden dette er mitt siste innlegg i transportdebatten og sannsynligvis i Stortinget, ønsker jeg å takke, etter åtte år på Stortinget og i transportkomiteen. Det har vært fantastisk. Takk for alle innspill, alle møter og reiser rundt omkring i landet, det har vært utrolig lærerikt.

Helt til slutt: Jeg ønsker å avlegge representanten Hoksrud en liten visitt, som sa at Senterpartiet ikke har prioritert i Telemark. Jo, det har vi gjort. Vi har prioritert Seljestad-Røldal på E134 og oppstarten med statlige midler i første planperiode. Så er i hvert fall det sagt.

Takk for meg.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sverre Myrli (A) [19:16:12]: Det er åpenbart tida for takketal. Noen sier det har vært en god debatt. Jeg vet ikke om debatten har vært så veldig god. Noen deler av den har vært bra, men det har også vært en rar debatt, og det skyldes først og fremst innlegg fra mange av regjeringens representanter, som utelukkende – i hvert fall i veldig stor grad – har snakket om Arbeiderpartiets alternative forslag. Det er veldig vanskelig å få til politiske debatter om digitalisering og bredbånd, om kystsatsing, om klima og storby og om de temaene vi har tatt opp i innstillingen.

Så vil jeg også si at jeg synes det er litt trist at vi har en samferdselsminister som er så lite opptatt av å prate om framtida, som har en så lite konstruktiv tilnærming til debatter i Stortinget, og hvor alt som blir tatt opp, oppfattes som kritikk av regjeringen. Det er ikke det, men det er et ønske om å trekke opp politiske debatter, men det er dessverre vanskelig å få til med samferdselsministeren.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [19:17:39]: Jeg må gjøre en liten gjensitt, for Seljestad-Røldal ligger ikke i Telemark, men i nabofylket vårt. Vågslid-Røldal ligger i Telemark. Når Senterpartiet sier de prioriterer det, så gjør de definitivt ikke det. Konsekvensene av Senterpartiets prioritering er at Oslo-tunellen for jernbane blir borte, og den betyr kjempemye for alle – også i Grenland – som har tenkt til å bruke jernbanen fra Grenland til Oslo.

Når det gjelder E18 gjennom Bærum og Asker, som Senterpartiet foreslår å utsette med fire år, er det et viktig prosjekt som betyr mye for folk fra både Telemark, Vestfold og Agder-fylkene som skal inn til hovedstaden. Så det er veldig trist å se at Senterpartiet prioriterer ned distriktene, for å få på plass disse prosjektene betyr mye også for Distrikts-Norge.

Oskar J. Grimstad (FrP) [19:18:44]: Eg synest det er mange som meiner no at Arbeidarpartiet må klargjere kva dei ønskjer. Det er ein grå og pinleg overbodspolitikk som ikkje kan stå utan tiltale. Vi ser representanten Sivertsen og Arbeidarpartiet sitt forslag, der dei hevdar at intercitu-utbygginga skal gjerast innan 2030. Men i intervjuet han gir til E24, hevdar han at dei aldri har gitt inntrykk av at det kan byggjast innan 2030. No må representanten og Arbeidarpartiet snart bestemme seg for kva dei vil, og når dei vil det. I den eine augeblinken gir dei inntrykk av at dette skal gjerast innan ei tidsramme, men ved neste korsveg avfeiar dei det og hevdar at dei ikkje vil bygge innan den tidsramma. Kva er det faktiske forholdet?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 3–13.

Stortinget går da til behandling av sak nr. 2.

Sak nr. 2 [19:19:50]

Innstilling fra valgkomiteen om valg av nytt varamedlem til Nordisk råd og nytt varamedlem til Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling (Innst. 494 S (2016–2017))

Harald T. Nesvik (FrP) [19:20:26]: Fremskrittspartiet har ikke til hensikt å skape problemer for arbeidet internt i Europarådet og komiteene der, som det nå har blitt påpekt at det kan bli i forbindelse med komitéarbeidet og med hvem som utpekes til hva. Så Fremskrittspartiet trekker sitt forslag, det som står i det andre avsnittet i forslaget, om nytt medlem til Europarådet, slik at det ikke skaper de problemene som har blitt påpekt gjennom media og i brev. Det ønsker vi å gjøre.

Jeg håper at det resterende får flertall. Hvis ikke går man inn på en ny praksis i Stortinget, der det ikke lenger er det enkelte partiet som velger hvem som skal være representant i de ulike vervene. Det tror jeg kan bli en dårlig ny praksis.

Presidenten: Da noterer vi det.

Ingebjørg Amanda Godskesen (FrP) [19:21:44]: Jeg ønsker å få fortsette i Nordisk råd ut perioden. Det er ikke mye igjen av den, kanskje et par møter – maksimalt –

og det er midt i ferien, i den tiden da de fleste andre er i gang med valgkamp.

Jeg har vært medlem i Nordisk råd i snart åtte år. Jeg har vært både fast medlem og varamedlem. Jeg har ikke misligholdt mine oppgaver, og jeg har stilt opp så sant jeg har kunnet, og det har vært ganske ofte.

Min stortingsgruppe tok opp det som vi nå behandler, på et gruppemøte hvor jeg ikke var til stede. Det sto ikke på agendaen, og jeg hadde heller ikke fått beskjed om at saken skulle komme opp. Jeg synes det er veldig spesielt, i og med at denne saken i høyeste grad angår meg.

Bård Vegar Solhjell (SV) [19:22:51]: Det er god praksis at dei ulike partigruppene vel kven som skal representere seg i dei ulike organa i Stortinget og i internasjonale delegasjoner, sjølv om det er Stortinget som vel delegasjonane. Det støttar vi.

Saka vi har til behandling i dag, er likevel spesiell, for her vert Stortinget i plenum brukt som eit slags straffetribunal i eit internt partioppgjer. SV si gruppe mislikar at den ordninga vi har partia imellom, vert brukt på denne måten. Det er naturleg og riktig at partia får høve til å flytte på sine representantar i løpet av ein periode. Det kan vere på grunn av politiske prioriteringar, behov for intern omorganisering eller til og med at ein representant gjer ein dårleg jobb.

Fjerninga av representanten Godskesen to dagar før det siste møtet i perioden er noko anna: ei i utgangspunktet symbolsk avgjerd for å ta avstand frå ein representant. Det handlar dessutan om internasjonale verv som ein representant har på vegner av heile Stortinget.

Tradisjonen med at partia bestemmer sjølve, er ei ordning som er basert på tillit. I dette tilfellet meiner vi at den ordninga har vorte misbrukt. Valet handlar om straff, ikkje om at representanten ikkje har skjøtta vervet sitt, ikkje om at representanten i vervet har stått for ei politisk linje som ikkje er akseptabel for partiet, ikkje om at det er behov for å fordele politiske oppgåver på ein ny måte i gruppa til Framstegspartiet.

På eit viktig område kunne det òg fått praktisk betydning. Det gjeld arbeidet til representanten Godskesen i Europarådets parlamentariske forsamling. Representanten har lagt ned ein stor innsats. Vi treng representantar med nettverk og kunnskap, og det er viktig arbeid som skal gjerast dei neste månadane.

Eg noterer meg at Framstegspartiet har trekt sitt forslag til det eine av dei to verva, med den formelle grunngjevinga som vi alle nok kjenner no, at det ikkje er grunnlag for å skifte ut personar som sit i Europarådets parlamentariske forsamling, på det grunnlaget. Men for at vi skal kunne ta stilling til kva vi skal votere seinare i dag, vil eg be om at representanten Nesvik klargjer for oss kva for eit grunnlag Framstegspartiet har for likevel å ville skifte ut representanten Godskesen frå Nordisk råd. Er det ein aksjon mot eit tillitsbrot, eller er det ei straff på grunn av handlingane hennar i ei anna sak? Eller finst det ei anna grunngjeving enn den dei har gjeve til media?

Eg meiner det har relevans òg for det andre spørsmålet, sjølv om det ikkje vert votert over, for det er ikkje akseptabelt, slik som SV ser det, at Stortinget vert brukt til interne partioppgjer i eit parti. Det vil til slutt undergrave den tillitsbaserte ordninga som gjer at parti kan utnemne menneske på eit relativt fritt grunnlag.

Så eg ber om ei avklaring av det frå den parlamentariske leiaren i Framstegspartiet, slik at SV kan ta stilling til kva vi skal stemme når det vert votering seinare i dag.

Freddy de Ruiter (A) [19:26:15]: Når det gjelder Europarådet, har vel strengt tatt Fremskrittspartiet og Stortinget ikke noe valg, for det er Europarådets egne regler, som vi også må forholde oss til.

Når representanten Nesvik snakker om ny praksis, er det vel i aller høyeste grad en ny praksis som forsøkes her i dag, nemlig regelrett å kaste ut en stortingsrepresentant under to døgn før Stortinget stenger sine dører for sommeren og i det siste året av en fireårsperiode. Det er en ny praksis. Spørsmålet blir da, som representanten Solhjell også var inne på, om Stortinget vil la seg bruke – eller misbruke – i denne sammenheng.

Det er smålig, det er brutalt, det vitner om hevnlyst og om å ta igjen, og for min del har jeg ikke noen intensjon om å være med på å støtte opp om en slik type hevntokt på Stortinget. Jeg mener at Stortinget har langt mer fornuftige ting å gjøre.

Dette handler om å være gode kollegaer og ha en viss form for medmenneskelighet. Det handler også om hvordan vi vil at politikken skal være. Er det dette inntrykket vi vil vise? Er det dette som skal stå igjen? Er det sånn vi vil framstå? Jeg tror ikke det. Det vil i hvert fall ikke jeg være med på. Vi har også et etisk ansvar som storting, som stortingsrepresentanter, som kollegaer, og jeg vil på det sterkeste oppfordre Fremskrittspartiet til å trekke dette forslaget.

Sverre Myrli (A) [19:28:23]: Jeg tror nok det er gjengs oppfatning i stortingssalen nå at Fremskrittspartiets stortingsgruppe og Fremskrittspartiets parlamentariske leder har satt Stortinget i en svært vanskelig situasjon. Det er en avtale partiene imellom, og antakeligvis har det vært sånn i alle år, om at når Stortinget skal fordele plasser i ulike internasjonale delegasjoner, fordeles antall plasser hvert parti har krav på, og så utpeker partiene selv hvilke representanter som skal bekle hvilke verv i ulike delegasjoner. De andre partiene blander seg i utgangspunktet ikke inn i det. Men det er et system som er basert på tillit partiene imellom, og det er et system som er basert på at partiene ikke bruker den ordningen og det systemet vi er enige om, til å trekke inn andre partimessige forhold.

Jeg tror aldri jeg har vært med på – og ingen andre her heller, antakeligvis – at Stortinget har oppnevnt noen andre til delegasjoner enn det partigruppene har foreslått. Det har valgkomiteen og Stortinget, så vidt jeg vet, bestandig forholdt seg til. Men så må jeg samtidig si at jeg heller aldri har vært med på det som nå skjer, at en partigruppe ønsker å straffe en av sine egne representanter som har stemt imot partiet i en sak, to dager før Stortinget går fra hverandre. Hvis ikke Fremskrittspartiets gruppe og Fremskrittspartiets gruppeleder, som har satt Stortinget i denne håpløse situasjonen, skjønner det, ber jeg innstendig om at Fremskrittspartiet og parlamentarisk leder Nesvik setter seg inn i den vanskelige situasjonen vi andre nå er i. For på den ene siden ønsker vi selvsagt ikke å endre det systemet at partiene selv utpeker sine representanter, men det som nå skjer, kan vi heller ikke være med på.

Jeg må si at da dette begynte å rulle i pressen i helgen, trodde jeg i grunnen ikke på det jeg leste, at det rett og slett

var en straff for representanten Godskesen fra hennes parti. Jeg trodde ikke på det, kunne ikke ane at det var situasjonen, men etter å ha hørt Godskesen selv skjønner jeg at det er det som er situasjonen. Og det mener jeg faktisk ikke er mulig for Stortinget å være med på.

Det er én måte å ordne opp i dette på, det er én eneste måte vi kan gå fra hverandre her i kveld, eller i natt, med hevet hode og si at dette fant vi en løsning på, og det er at Fremskrittspartiet ordner opp i det og trekker begge forslagene, og at valgkomiteens innstilling dermed også trekkes og ikke lenger har relevans. Hvis ikke har Fremskrittspartiet satt Stortinget i en håpløs situasjon.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Arve Kambe (H) [19:32:03]: Som leder av arbeids- og sosialkomiteen, hvor Godskesen er medlem, vil jeg si at komiteen har hatt et veldig godt samarbeid med Godskesen. Vi registrerer at hun stort sett har vært varamedlem, når hun har vært i Nordisk råd og i Europarådet, og hun har vært svært aktiv i de to rollene. Så for å si det sånn: Vi har hatt et godt samarbeid med Godskesen, selv om hun har vært mye i Europarådet og mye i Nordisk råd, så mye at det nesten har vært en stående vits når det har vært komitémøter: Hvor er Ingebjørg? – Bare så det er sagt, slik at vi vet det. Vi skal ikke blande oss inn i viteringen på Stortinget i dag, men som leder for den komiteen Godskesen er medlem av, hadde jeg behov for å si det.

Bård Vegar Solhjell (SV) [19:33:06]: Eg teikna meg igjen fordi representanten Nesvik ikkje teikna seg igjen. No har han gjort det, og det er bra, for eg forventar at han gjev eit svar på dei spørsmåla vi stilte, og òg responderer på det representanten Myrli og andre tok opp herifrå, om å trekkje forslaget.

Harald T. Nesvik (FrP) [19:33:39]: Fremskrittspartiets stortingsgruppe har behandlet denne saken, og del én av dette forslaget blir stående. Det er bl.a. slik i Nordisk råd at der møter man i forskjellige partigrupper. Det er også slik at man må forvente, og ha tillit til, at de beslutningene som til enhver tid bl.a. tas i partienes egne organ, alltid følges opp. Fremskrittspartiet har i denne saken valgt å be om å få oppnevne et nytt varamedlem til Nordisk råd, etter behandling i vår stortingsgruppe. Det er ikke noen hevnaksjon i det hele tatt, men det er et ønske om å ha et nytt medlem der nå, som følger av den situasjonen som har oppstått, knyttet til tillit.

Freddy de Ruiter (A) [19:34:41]: Det er ingen tvil om at dette er en brutal straff og et hevnøkt. Jeg håper at hver og en representant spør seg om de kan være med på dette. Jeg håper det blir nedstemt av Stortinget. Dette er en ny praksis. Jeg tror at hvis en gransker historien, Stortingets historie, vil en ikke finne en parallell til dette at en representant fratas sine internasjonale verv som en konsekvens av en intern splid i et parti, under 48 timer – når viteringen skjer, er det vel 36 timer – før Stortinget går fra hverandre, i siste år av en fireårsperiode.

Dette er absurd, dette er pinlig, og jeg håper at det blir stemt ned av Stortinget. Dette blir lagt merke til. Det øker i hvert fall ikke interessen for og tilliten til politikken, og

det øker definitivt ikke rekrutteringen til politikken. Så la oss andre i hvert fall ikke bringe politikken i vanry.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 14 [19:36:02]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Terje Breivik, Abid Q. Raja og André N. Skjelstad om fremje av sosialt entreprenørskap (Innst. 465 S (2016–2017), jf. Dokument 8:82 S (2016–2017))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Dag Terje Andersen (A) [19:36:45] (ordfører for saken): Vi har til behandling en sak som det har vært enighet om, tør jeg si, i komiteen at er et godt initiativ fra flere representanter fra Venstre for å fremme sosialt entreprenørskap.

Dette er et tema jeg tror alle partier er opptatt av, og jeg synes også innstillinga bærer preg av det. På den bakgrunn var vår intensjon da jeg ble saksordfører, å fremme en ganske kort merknad – presumptivt samlende – og et forslag som nok var mindre detaljert, men, hadde vi håpet, mer samlende enn de fem enkeltforslagene som var lagt fram. Det oppsummeres i det som nå er forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, der vi sier:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen sak for Stortinget om fremme av sosialt entreprenørskap i tråd med intensjonen i Representantforslag 82 S (2016–2017).»

Det viste seg dessverre, synes jeg, at det ikke gikk an å få samlet enighet om vår forsøksvisе mening om at et så sentralt tema trenger en helhetlig og samlet behandling, men at Venstre ifølge innstillinga i stedet fremmer tre av de fem framlagte forslagene i Dokument 8-forslaget som mindretallsforslag.

Nå har jeg oppfattet det sånn at de forslagene kanskje ikke vil bli tatt opp av Venstres representant fordi vi i løpet av dagen i dag har fått omdelt et løst forslag som det står et flertall bak, Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. I tråd med den gode ånd og vår intensjon om å gå fra hverandre i en fredfylt og samlende stemning kan vi ikke se at det er noe i det forslaget som ikke ivaretar det som var intensjonen med vårt forslag, nr. 1. Med det tar jeg på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti opp vårt forslag, nr. 1, men vil samtidig informere om at vi kommer til å støtte det løse forslaget som nå er omdelt i salen, og håper at summen av Dokument 8-forslaget, det forslaget som har vært der, men som har blitt borte igjen, og de forslagene som til slutt

kommer til behandling, fører til at vi i fellesskap tar ansvar for å utvikle mulighetene i det sosiale entreprenørskapet.

Presidenten: Representanten Dag Terje Andersen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Stefan Heggelund (H) [19:39:50]: Sosialt entreprenørskap er viktig. Det er et viktig supplement til den velferdsstaten vi har. Jeg er glad for det som nå blir en rørende enighet om det løse forslaget som er levert inn av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, men det er ingen vits i å legge skjul på at det i denne tematikken er en ideologisk uenighet. Det er forskjell på dem som mener at alle gode krefter skal brukes i et velferdsarbeid, og på dem som mener at offentlig sektor skal ha hovedansvaret.

Vi ser i min hjemkommune, Oslo, hvordan man rekommunaliserer gode private tilbud hvor brukerne er fornøyd. Det gjør man av hensyn til én ting: ideologi. Man har ikke et ønske om å bruke alle gode krefter. Man mener at tilbydere er viktigere enn kvaliteten på tjenesten.

I velferdsstatens historie har man alltid sett sosial innovasjon ved siden av velferdsstaten. Det er det som er sosialt entreprenørskap – både ideelle og private har bidratt med dette. Sosial innovasjon utenfor velferdsstaten er viktig fordi ikke alle gode ideer kommer fra offentlig sektor. Offentlig sektor klarer ikke å gjøre alt, løse alle utfordringer, se alle utfordringer, og derfor er de sosiale entreprenørenes innsats så utrolig viktig.

Denne regjeringen har sammen med samarbeidspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre, økt og styrket ordningen for sosiale entreprenører. Med dette forslaget viser vi at det er noe vi har tenkt å fortsette med hvis det samme flertallet består etter valget. Det synes jeg er positivt. Det er hyggelig at også Arbeiderpartiet stemmer for dette forslaget, men skal man ha en garanti for satsing på sosiale entreprenører, må man også se på historien. Da ser man f.eks. at denne regjeringen er den første regjeringen som nevner sosialt entreprenørskap i en regjeringsplattform. Det sier litt om hvor viktig vi synes dette feltet er. Jeg tar opp forslaget.

Presidenten: Representanten Stefan Heggelund har tatt opp det forslaget han refererte til.

Sveinung Rotevatn (V) [19:43:05]: Venstre er for gründerar og for entreprenørskap ikkje berre i det ordinære næringslivet. Vi meiner også at entreprenørar og nytenkjarar har ei viktig rolle å spele i det vi kjenner som velferdssamfunnet vårt. Det gjer dei allereie i dag, og det har dei eigentleg alltid gjort. Ein kan eigentleg seie at opphavet til velferdssamfunnet og velferdsstaten var nettopp sosiale entreprenørar – folk som sette i gang, som regel ut frå ein ideell motivasjon, og ønskte å gje eit tilbod til sine medmenneske innanfor mange av livets område.

No er vi, og eg vil seie heldigvis, i ein annan situasjon, for i dag tek det offentlege – staten, kommunar – ein overveldande del av ansvaret for å tilby gode og trygge velferdstenester. Men framleis er det slik at det bør vere rom for entreprenørar, det bør vere rom for dei som klarar å tenkje nytt, har ein ny idé, har lyst til å prøve ut noko for å løyse det som er fellesoppgåver, på ein ny og forhåpentlegvis betre måte.

Det er bakgrunnen for at Venstre har levert dette representantforslaget. Eg vil seie at eg synest det har fått ei god mottaking, både gjennom gode og imøtekomande svar frå regjeringa og statsråden og gjennom eit godt samarbeid i komiteen. Som det går fram av innstillinga, har komiteen diverre ikkje klart å samle seg om nokon konkrete forslag, trass i at saksordføraren, Andersen, har gjort ein god jobb. Men i etterkant av at innstillinga vart lagd fram, har vi forsøkt å kome fram til noko det er mogleg å samle seg om, og då har i alle fall samarbeidspartia på Stortinget vorte einige om det som er det lause forslaget, nr. 5, som representanten Heggelund tok opp. Det meiner i alle fall vi frå Venstre er eit godt forslag, og det tek i stor grad vare på det som var intensjonen bak dei tre forslaga vi valde å fremje i innstillinga. Så eg vil med dette varsle om at vi ikkje kjem til å ta opp dei forslaga, og at vi kjem til å støtte det felles forslaget, nr. 5, som vi står bak.

Det var opphavleg to forslag til i representantforslaget, men dei synest vi i grunnen at statsråden gav gode svar på, så dei har vi valt ikkje å fremje i debatten i dag.

Eg er glad for at vi har fått gjort ein god del i denne stortingsperioden, ikkje minst at vi har auka midlane i tilskotsordninga til sosialt entreprenørskap. Det har vore ei viktig budsjettprioritering, og det håpar eg vil fortsetje. Og eg håpar at det som no blir vedteke, som etter mitt syn er konkret og legg tydelege føringar framover, vil bli følgt godt opp av regjeringa allereie i første budsjett til hausten. Det er viktig for å kunne fortsetje å heie fram dei som gjennom arbeidet sitt og ideane sine er med på å gjere samfunnet vårt endå litt betre.

Statsråd Anniken Hauglie [19:46:20]: Sosialt entreprenørskap handler om å utvikle og ta i bruk nyskapende og bærekraftige løsninger på sosiale og samfunnsmessige problemer. Regjeringen vil bedre betingelsene for bruk av sosiale entreprenører og frivillig sektor i velferdssystemet. For å få flere i arbeid og aktivitet ønsker vi et mangfold av leverandører og fagmiljøer. Vi har derfor tatt flere initiativ på området, og vi har satt i gang et arbeid om hvordan innsatsen for sosialt entreprenørskap kan videreutvikles.

Det fremmes fem forslag for å fremme sosialt entreprenørskap. Forslagene gjelder flere departementer, og mitt skriftlige svar er utformet i samråd med de berørte departementene.

Ett forslag er øremerking av statlige utviklingsmidler til tverrdepartementale prosjekter som involverer næringsliv og sosiale entreprenører. Her finnes det flere statlige utviklingsmidler som kan komme næringsliv og sosiale entreprenører til gode. At ordningene hører inn under ulike departementers ansvarsområder, er i utgangspunktet ikke til hinder for at aktører lokalt kan samarbeide om søknader.

Departementene kan i tildelingsbrev pålegge underliggende virksomheter å prioritere sosialt entreprenørskap. I tildelingsbrevet til Arbeids- og velferdsdirektoratet gis det føringer om å legge til rette for samarbeid mellom arbeids- og velferdsforvaltningen og sosiale entreprenører.

Som nevnt i representantforslaget lanserte regjeringen i februar et inspirasjonshfte om sosiale entreprenører som samarbeidspartnere i offentlig sektor. Dette skal gi informasjon og kunnskap om bl.a. anskaffelser for både innkjøpere og sosiale entreprenører. Det er likevel viktig å foku-

sere på hvordan vi ytterligere kan styrke kompetansen om offentlige anskaffelser og sosialt entreprenørskap. Her kan jeg nevne at det er på gang et arbeid med en stortingsmelding om offentlige anskaffelser, som etter planen skal være ferdig i 2018.

Når det gjelder utvidelse av målgruppen for tilskuddsordningen som Arbeids- og velferdsdirektoratet forvalter, vil jeg understreke at formålet med ordningen er å stimulere til utvikling av sosialt entreprenørskap rettet mot bekjempelse av fattigdom og sosial eksklusjon. Tilskuddsordningen treffer et bredt spekter av målgrupper, f.eks. barn og unge som står i fare for å falle ut av utdanning og arbeid, og personer med rus- og psykiske problemer. Selv om ordningen har vært styrket flere år på rad i vår regjeringsperiode, vil en utvidelse av formålet føre til at det blir færre midler til nyskapende virksomhet for bekjempelse av fattigdom.

Til slutt vil jeg framheve viktigheten av et godt samarbeid på tvers av offentlig, frivillig og privat sektor, slik at vi utnytter de gode ressursene i samfunnet smartere og mer effektivt. Mange av samfunnsutfordringene vi møter i dag, har sammensatte årsaker og krever løsninger på tvers av fag- og politikkområder, og sosiale entreprenører arbeider ofte på tvers av fagområder og sektorer og hjelper det offentlige med å møte behovene på nye og innovative måter. Jeg er opptatt av å bedre det arbeidet ytterligere. Vi har satt i gang et godt arbeid og vil videreføre satsingen framover.

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

Ketil Kjenseth (V) [19:49:51]: Jeg er klar over at jeg tar ordet på en lang dag, men over fire år velger jeg å bruke 3 minutter på dette, for jeg synes det er en svært viktig sak, og flertallspartiene har løftet sosialt entreprenørskap på ulike vis gjennom denne fireårsperioden.

Dette handler om innovasjon i både sivil og offentlig sektor. Vi står i et teknologiskifte, og det ble for meg veldig synliggjort med flyktningkrisen vi hadde for snart to år siden, da mange kom med smarttelefoner om bord, for å si det sånn, og en faktisk kunne bære helseopplysninger med seg. Det andre var at det var mange som ikke hadde vært deltakere i ideell virksomhet eller vært ansatt i det offentlige, som fikk anledning til å engasjere seg, delta, legge til rette og hjelpe andre.

Det er viktig for det norske samfunnet å integrere også på den måten, og det utløste stor skaperkraft. Jeg fikk gleden av å ta imot over hundre her på Stortinget, en gjeng som etter hvert kalte seg Guts to Change, og som har blitt sosialentreprenører, og noen av dem har også blitt reelle entreprenører etter den dugnaden.

Innenfor helsesektoren har vi jo puttet på en del til fontenehus – over 20 mill. kr til å etablere flere fontenehus i Norge. Det trettende er vi så heldig å få i min hjemby, Gjøvik, fra 2018. Der har Norske Kvinners Sanitetsforening for første gang valgt å gå inn i et fontenehus, og det viser også at de som etablerte litt av det sosiale entreprenørskapet i Norge for godt over hundre år siden, stadig er frampå, ser mulighetene og ser arenaene hvor de kan bidra, og også hjelpe andre inn.

Det blir et fontenehus som retter seg spesielt mot kvinner og unge kvinner, og det er også interessant at kjøpesenteret CC på Gjøvik, med mange kvinnearbeidsplasser, har

valgt å engasjere seg i det fontenehuset, for, som de sier: Vi har mange arbeidsoppgaver når vi ikke må stå ved kassaapparatet og møte mennesker ansikt til ansikt.

Dette er eksempler på hva som kommer ut av det sosiale entreprenørskapet, og på at aktører møtes på tvers av oppgaver i samfunnet.

Så til statsråden: Det er særlig viktig at departementene legger til rette for anskaffelser, for gjennom det sosiale entreprenørskapet, som fontenehus-modellen og andre, kommer det nye forvaltningsmodeller og organisasjonsformer som det offentlige har godt av – av og til så gode at vi bør betale for dem og kjøpe dem.

Lise Christoffersen (A) [19:53:07]: Det var egentlig bare en liten kommentar til representanten Stefan Heggelund, som viser til historien og til at det går dype politiske skillelinjer mellom høyre- og venstresida i norsk politikk når det gjelder sosiale entreprenører. Det vi har advart mot, er jo profitt på velferd. Når Heggelund er opptatt av historien: I 1819 ble Boktrykkernes sykekasse etablert i Christiania. Selv var jeg som jentunge og langt opp i tenårene så heldig å få lov til å feriere på Rødtangen, på feriehemmet til typografene. Kvinnebevegelsen til Arbeiderpartiet var med på å stifte de første barnehagene i Norge. Ledighetskasser i regi av fagbevegelsen er ikke noe nytt, det er mer enn hundre år gammelt. Siste taler nevnte fontenehusene, som Arbeiderpartiet også har vært aktivt med på å støtte.

Så det var bare en liten visitt til Heggelund: Når vi skal ta i bruk historien, så får vi gjøre det.

Stefan Heggelund (H) [19:54:21]: Det som representanten Christoffersen tar opp, er absolutt en viktig del av historien, og det skal vi huske på. Det minner oss for øvrig om at det velferdssamfunnet og den velferdsstaten vi har bygget opp i Norge, er en del av et fellesarbeid. Det tilhører ikke ett parti eller én bevegelse, det er noe som tilhører oss alle. Vi har bygget det skulder ved skulder. Sånn sett er jeg glad for at representanten Lise Christoffersen i sitt innlegg nå tok mer til orde for det som er – skal man si – den borgerlige virkelighetsbeskrivelsen av utviklingen av den norske velferdsstaten og det norske velferdssamfunnet, som sier at alle har en del i det, i motsetning til den «arbeiderpartiske» virkelighetsbeskrivelsen og historiefortellingen, som er at det hele skyldes Arbeiderpartiet.

Jeg har et eksempel fra nyere tid når det gjelder sosialt entreprenørskap, om hvordan dette er ideologiske forskjeller. Det er i et av forslagene som mitt parti har i sitt program for neste periode. Det dreier seg om velferdsobligasjoner, at vi ønsker å innføre noe sånt i Norge. Det er et viktig forslag, som sosiale entreprenører er opptatt av. Hva var Arbeiderpartiets reaksjon på Høyres landsmøtevedtak? Jo, da hørte vi det samme som vi alltid hører når det kommer kritikk fra Arbeiderpartiet mot Høyre, at dette var et forslag som bare gagnet rike investorer. Ærlig talt, der ser man de ideologiske forskjellene – istedenfor å lytte til de sosiale entreprenørene og finne ut hva som kan få flere til å investere i sosiale entreprenører, finne ut hvordan vi kan få flere bedrifter som ønsker å være sosiale entreprenører. Når Høyre har et tiltak på bakgrunn av samtaler man har hatt med – jeg holdt på å si – en samlet bevegelse innenfor sosialt entreprenørskap i Norge, blir det altså kri-

tisert for at det er et forslag som bare vil gagne de rikeste. Her ser man skepsisen til alle gode krefter fra Arbeiderpartiet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14.

Sak nr. 15 [19:56:42]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringar i statsbudsjettet 2017 under Helse- og omsorgsdepartementet (som følgje av endra takstar for legar, psykologar og fysioterapeutar) (Innst. 490 S (2016–2017), jf. Prop. 147 S (2016–2017))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sak nr. 15.

Sak nr. 16 [19:57:03]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tove Karoline Knutsen, Torgeir Micaelsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Freddy de Ruiter om en kommunal tiltaksplan for å styrke eldres psykiske helse (Innst. 452 S (2016–2017), jf. Dokument 8:89 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Olaug V. Bollestad (KrF) [19:57:50] (ordfører for saken): Jeg har først lyst til å takke forslagsstillerne for et viktig dokument. Dessverre er psykisk helse og psykiske helseutfordringer ennå tabu, selv om det er mer åpenhet nå enn før.

Det vil i framtiden være flere eldre, fordi vi lever lenger. Denne gruppen har også rett til å få sin psykiske helse ivarettatt. Jo eldre vi blir, jo mer sammensatt blir sykdomsbildet, som også vil få innflytelse på hele vår helse, fysisk og psykisk.

Mange opplever å bli isolert på mange måter. En mister ektefelle/partner, venner, en har ikke lenger kontakt med kolleger, og vi blir kanskje også isolert fordi vi mister fysiske forutsetninger.

Arbeidet med psykisk helse handler ikke bare om kommunale tjenester, men også om hvordan man satser på helsefremmende og forebyggende arbeid, med tanke på eldre menneskers totale livssituasjon. Eldre har et like stort behov som andre for opplevelser, sosiale møtepunkter hvor man spiser sammen, kultur og ikke minst aktivitet. En vet at dette kan være med og fremme helsetilstanden til eldre, både psykisk og fysisk. Kan ikke alle komme til åpne kulturtilbud, må det legges til rette for at kulturen kommer dit folk er. Som KrF-er er jeg glad for at vi klarte å redde Den kulturelle spaserstokken for eldre, som regjeringen ville

legge ned. En har behov for å få være med og oppleve profesjonelle kulturtilbud.

Samtidig skal vi ikke underslå at en del eldre også får vanlige psykiske lidelser, ikke bare som et resultat av at de opplever tap. Det er noen som – vi vet ikke hvorfor – i eldre alder får vanlige psykiske diagnoser, og de må ha rett til behandling og til å få den rette diagnosen.

Opptrappingsplanen for psykisk helse 1998–2008 var viktig for å gi bedre kompetanse og større økonomisk prioritering hos politikere og byråkrater, og psykisk helse ble ikke fullt så tabu.

Det som nå legges fram i et forslag, er å få en mer helhetlig helse rundt eldres psykiske utfordringer. Kristelig Folkeparti mener at det er behov for kompetanse om den psykiske helsen til eldre, som ofte har mye mer sammensatte og flere lidelser enn andre pasientgrupper. Så både som saksordfører og som KrF-er vil jeg nå, på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, ta opp det forslaget som vi er sammen om.

Presidenten: Representanten Olaug V. Bollestad har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Tove Karoline Knutsen (A) [20:01:17]: I dette representantforslaget fra Arbeiderpartiet ber vi regjeringa, som et ledd i den bebudede strategien for kommunalt psykisk helsearbeid, implementere en kommunal tiltaksplan for å styrke eldres psykiske helse, der man ser i sammenheng det helsefremmende og forebyggende arbeidet, bedre diagnostisering av psykisk sykdom hos eldre mennesker samt god behandling av eldre med psykiske lidelser. God forebygging og godt folkehelsearbeid skal bidra til at eldre mennesker kan bevare den fysiske og psykiske helsa og leve gode, sjølstendige liv.

Det er grunn til å merke seg det skriftlige innspillet til komiteen fra Norsk psykologforening, datert 8. mai. Psykologforeningen mener det må gjøres langt mer for å styrke eldres psykiske helse, fordi eldre mennesker med psykiske lidelser i dag er underprioritert i psykisk helsevern. Hvis Psykologforeningen har rett – og det tror jeg de har – trengs det en ekstra innsats for å gi de eldre god psykisk helsehjelp, bedre enn det de får i dag. Derfor er det synd at regjeringspartiene og Venstre ikke støtter vårt forslag om at en tiltaksplan for eldres psykiske helse blir en del av den strategien for kommunalt psykisk helsearbeid som regjeringen har meldt skal komme.

God psykisk helse dreier seg ikke bare om de kommunale helsetjenestene, men også om hvordan man satser på helsefremmende tiltak for å løfte eldre menneskers totale livssituasjon. Eldre har i like stor grad som yngre behov for opplevelser, kultur og aktivitet. Derfor ble det også massive protester fra eldre over hele landet da regjeringen i sitt aller første budsjettforslag foreslo å fjerne Den kulturelle spaserstokken, som har gitt så mange gode kulturopplevelser til eldre. Etter mye press ble ordningen delvis tatt inn igjen, men uten øremerking og uten krav til rapportering for bruk av midlene. Derfor kan ingen redegjøre for hvor mange som får et tilbud i dag. Dette bør endres, slik at man igjen kan få oversikt over hvordan midlene brukes. Det er, synes jeg, trist at regjeringa lar et så flott tiltak mer eller mindre seile sin egen sjø.

Dagaktivitetsplasser for hjemmeboende eldre med demenssykdom skal være en lovfestet rett innen 2020. Da er

det synd at regjeringa demper ambisjonene ved å kutte i tilskuddet til dagaktivitetstilbudet i budsjettet for 2017. Ved en inkurie er det kommet inn et feil beløp for dette kuttet. Det står i innstillinga at det kuttes 45 mill. kr, mens det korrekte tallet er i underkant av 19 mill. kr, så da er det rettet opp. Like fullt innebærer det at man demper ambisjonene for dagaktivitetsplasser, mens vi vet at behovet er stort, og at vi i realiteten trenger å forsere det viktige arbeidet med slike plasser.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [20:04:21]: Det er ingen tvil om at forslagsstillerne tar opp et viktig tema. Det er også årsaken til at dagens regjering sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre – fra dag én og i hele perioden – har løftet og prioritert psykisk helse og omsorg. En god psykisk helse gjennom hele livet har vært en hovedsatsing mellom samarbeidspartiene, der det viktigste målet har vært å løfte psykisk helse opp på linje med somatikken.

Ettersom vi fortsatt står overfor mange utfordringer som må løses på området psykisk helse, deler jeg forslagsstillerens intensjon med forslaget. Samtidig mener jeg at forslaget om en egen tiltaksplan for eldres psykiske helse i realiteten er å slå inn åpne dører, dette fordi strategien for psykisk helse som regjeringen skal legge fram i august 2017, vil omhandle alle aldersgrupper, også de eldre.

Psykiske problemer er ofte tett knyttet til risikofaktorer som f.eks. ensomhet og utenforskap. Dette er også en av grunnene til at regjeringen har valgt å gjøre psykisk helse og kampen mot ensomhet til en integrert del av folkehelsepolitikken. Det er derfor grunn til å minne forslagsstillerne om at regjeringen i «Folkehelsemeldingen: Mestring og muligheter» innlemmet tre nye innsatsområder i folkehelsepolitikken. Psykisk helse ble fra da av en likeverdig del av folkehelsesamarbeidet, samtidig som det ble fokusert sterkere på aktive eldre og helsevennlige valg. Et aktivt, trygt og godt liv som gammel utgjør derfor en viktig del av regjeringens folkehelsepolitikk.

Når det gjelder Arbeiderpartiets kritikk av regjeringens politikk på demensområdet, vil jeg også minne om at regjeringen har satset sterkt på å øke dagaktivitetstilbudet for personer med demens gjennom statsbudsjettet. At mange kommuner ikke søkte på tilgjengelige midler i 2016, er sterkt beklagelig. Jeg vil derfor på det sterkeste råde kommunene til å benytte seg av de øremerkede midlene i budsjettet for 2017, hvor det legges til rette for 750 nye dagaktivitetsplasser.

Det er også en glede å kunne minne om regjeringens nye reform, Leve hele livet, som er en kvalitetsreform for eldre. Også her inngår psykisk helse, med mål om flere gode leveår, der eldre beholder god helse lenger, blir mer sosiale og i større grad mestrer egne liv.

Reformen Leve hele livet bygger på en rekke tiltak som regjeringen allerede har igangsatt. Blant annet kan nevnes at regjeringen er i gang med en storstilt satsing på å heve kompetansen i den kommunale helse- og omsorgstjenesten. Det utdannes flere ledere og stilles tydeligere krav til ledelse. Det er innført nye kvalitetsindikatorer, og det etableres et kommunalt pasient- og brukerregister.

Regjeringen er allerede i gang med et løft på dette feltet, og Høyre finner derfor ingen grunn til å stemme på forslaget som fremmes i dag.

Bård Hoksrud (FrP) [20:07:43]: Vi vet at det i årene framover kommer til å bli flere eldre. Vi vet også at mange eldre sliter med psykiske plager, og at dette går ut over livskvaliteten til mange i hverdagen. Sosial isolasjon og ensomhet øker risikoen for å utvikle psykiske lidelser, og særlig depresjon. Vi vet også at antall eldre som får demens, vil øke betydelig i årene framover i takt med at det totalt sett blir flere eldre.

Psykisk helse og aktive eldre er derfor områder som er satt høyt på dagsordenen i vår folkehelsepolitikk, samtidig som det er igangsatt en rekke satsinger som vil være med og bidra til at kommunene allerede kan yte bedre helse- og omsorgstjenester til sine innbyggere. Dette vil forsterkes ytterligere framover.

For å nevne noe av det regjeringen arbeider med, vil jeg peke på pakkeforløpet innenfor psykisk helse og rusområdet, tiltak som skal bidra til gode, sammenhengende og tverrgående pasientforløp, økt forutsigbarhet og mer likeverdige tilbud. Siden flere av tiltakene som er igangsatt, er forholdsvis nye, blir det viktig å se effekten av disse før man eventuelt gjør som forslagsstillerne foreslår, å utarbeide en kommunal tiltaksplan for å styrke eldres psykiske helse.

Jeg mener også, som representanten Nørve, at forslaget slår inn åpne dører, siden regjeringen har signalisert at man legger fram en egen strategi for psykisk helse allerede i august i år, og at denne skal omhandle alle aldersgrupper – også eldre.

Jeg vil ta opp dette med dagaktivitetstilbud for personer med demens, noe Fremskrittspartiet, som en del av regjeringen, har vært med på å kjempe for. Det satses sterkt på å øke dagaktivitetstilbudet for personer med demens gjennom statsbudsjettene, men det at mange kommuner ikke søkte på midler til dagaktivitetstilbud i 2016, resulterte i at det er brukt mye mindre penger enn det som er avsatt i budsjettet. Det er svært beklagelig at mange kommuner ikke søkte om tilskudd, og jeg håper virkelig at kommunene nå vil benytte seg av de øremerkede tilskuddene i budsjettet for 2017, hvor det er lagt til rette for 750 flere plasser. Det er svært viktig å jobbe for å få på plass et tilstrekkelig utbygd aktivitetstilbud for mennesker med demens. Jeg vil også vise til at regjeringen vil fremme forslag til endringer i helse- og omsorgstjenesteloven for å fastsette en plikt for kommunene til å tilby et dagaktivitetstilbud til hjemmeboende med demens, gjeldende fra 1. januar 2020.

Helt til slutt vil jeg peke på Den kulturelle spaserstokken, som lever i beste velgående, og vise til at regjeringen i tillegg har midler til en ny tilskuddsordning som sikrer bruk av musikkterapi som en del av sykepleien i eldreomsorgen. Etter å ha besøkt sykehjem som har satset på denne typen kompetanse – til og med noen private, som sikkert noen i salen ikke er like glade for – ser vi faktisk at musikkterapeuter, i tillegg til å stimulere til gode musikkopplevelser i form av konserter og besøk på sykehjem, kan bruke musikk som miljøbehandling i individuell pleie til pasientene. Enten de bor på sykehjem eller hjemme, er det svært bra for mange eldre.

Jeg viser for øvrig til merknadene Fremskrittspartiet er med på i innstillingen.

Kjersti Toppe (Sp) [20:10:53]: Senterpartiet vil støtta dette veldig viktige forslaget frå Arbeidarpartiet om å få ein kommunal tiltaksplan for å styrkja eldres psykiske

helse, der ein både skal sjå førebygging og helsefremjande aktivitet i samheng og få betre diagnostisering av psykisk sjukdom hos eldre. Eg synest vi skal ta forslaget på største alvor, for sjølv om det er gjort mykje, er dette eit problem som får for lite merksemd i norsk helsevesen. Det er ganske alvorleg at ein ikkje oppdagar psykisk uheld hos eldre. Eldre menn over 85 år er gruppa av menn som har størst risiko for sjølv mord.

Opptrappingsplanen for psykisk helse vert omtalt i Dokument 8-forslaget. Planen var vellykka og førte til ei betydeleg utbygging av tenestetilbodet i kommunane. Evalueringa viste det, men ho viste òg at vi burde gjera meir. Norsk psykologforening har kome med viktige innspel som understøttar det. Eg reagerer når statsråden skriv – og representantar frå regjeringa her legg stor vekt på – at alt er som det skal vera. Som regjeringspartia, Kristeleg Folkeparti og Venstre skriv i innstillinga:

«(...) det er gjort så mye på dette feltet, og at det ikke er hensiktsmessig å gå inn for nok en tiltaksplan.»

Eg trur kanskje ikkje alle opplever det slik ute i tenesta. Det vert vist til den gylne regelen, men vi veit frå Samdata for 2014 og 2015 at det motsette har skjedd – somatikken har auka meir enn psykiatrien.

Dagaktivitetsplassar er viktig oppi dette. Det er gledeleg at det no skal verta ei plikt for kommunane å tilby det. Alle snakkar om at kommunane ikkje tar i bruk tilskotet. Ingen snakkar om kvifor. Det er fordi tilskotet er for dårleg innretta. Vi har fremja forslag om at ein må auka tilskotssatsen, men det er vorte stemt ned mange gonger, og det er beklageleg.

Eg vil til slutt visa til at Senterpartiet har fremja ein god del forslag som passar inn i dette – eit Dokument 8-forslag om å sikra rehabilitering og fysisk trening på sjukeheim, forslag om ein forpliktande opptrappingsplan for etablering av dagaktivitetsplassar, og ein femårig kommunal opptrappingsplan for psykisk helsearbeid i kommunane. Men vi støttar opp om dette forslaget frå Arbeidarpartiet i dag.

Ketil Kjenseth (V) [20:13:58]: For Venstre er innsats knyttet til psykisk helse og uheld svært viktig. Når vi ikkje støttar disse forslagene, er det fordi vi i fire år har hatt – jeg vil si – en eventyrlig mulighet til å gjøre en innsats og bringe Norge framover når det gjelder psykisk helse og uheld.

I «Folkehelsemeldingen: Mestring og muligheter», som jeg fikk gleden av å være saksordfører for, likestilte vi for første gang arbeidet med psykisk helse med annet folkehelsearbeid. Bare det i seg selv var et framskritt. Endelig ble psykisk helse tatt på alvor.

Vi har bevilget mye penger bl.a. til å ansette flere psykologer i kommunene. Jeg er veldig glad for å ha kunnet bidra med det gjennom fire år. Ganske mange flere kommuner har skaffet seg den kapasiteten. Det vil utvilsomt ha mye å si for kommunene som skal lage egne kommunale tiltaksplaner.

Vi har også lovfestet ergoterapeuter fra 2020. Det er jeg helt sikker på vil gjøre noe med både innovasjon og tilrettelegging i pleie- og omsorgsektoren i kommunene. I primær- og omsorgsmeldingen ble primærhelseteamene innført. Det er gjort mange strukturelle tilpasninger. Det er også satt inn betydelig økt faglig kapasitet, så kommunene er godt rustet for å møte den store utfordringen framover mot

2040. Det er nettopp i årene framover mot 2025 vi har anledning til å tilpasse oss den framtida vi vil møte med stadig flere eldre over 80 år. Da er det litt merkelig å tenke tilbake på at et stort mindretall her i salen stemte mot kommunereformen og ikke vil ha framtidens velferdskommuner som kan tilpasses den kapasiteten, i hvert fall ikke bidra til å strukturere dem for framtida. Det er nå vi må gjøre det, når vi har tidsvinduet med en ekstremt god økonomi og ennå ikke har fått den store veksten i antall eldre.

I forrige uke var den første innspillkonferansen for en nasjonal psykisk helsestrategi i Norge. Også den kommer til å omfatte eldre.

For Venstre sin del må jeg si at det er gjort mye for psykisk helse og styrking av det fagfeltet gjennom fire år. Jeg gleder meg til at vi kan få bidra i nye fire år for å bygge ytterligere opp. Derfor vil vi bruke ressursene og energien på andre tiltak enn å overprøve kommunenes arbeid.

Statsråd Bent Høie [20:17:13]: La det være helt klart: Eldre har på lik linje med andre krav på diagnostisering av både somatiske og psykiske helseplager, samt god og riktig tilpasset behandling. Vi har satt i gang en rekke tiltak på de områdene som forslagsstillerne i forslaget er opptatt av.

Vi har lagt fram en strategi for et aldersvennlig samfunn: Flere år – flere muligheter. Strategien viser at alle sektorer kan bidra til at eldre mennesker kan leve aktive og selvstendige liv og delta mer i samfunnet.

Helsedirektoratet skal lage en veileder om helse- og omsorgstjenestens arbeid med en helsefremmende og sunn aldring. I 2017 skal Helsedirektoratet også utgi nasjonale faglige råd om innhold og organisering av tilbud til eldre med psykiske lidelser, både i primær- og spesialisthelsetjenesten.

Sammen med samarbeidspartiene har vi økt tilskuddene til aktiviteter i regi av frivillige organisasjoner og seniorsentre som jobber for å motvirke ensomhet og passivitet og stimulere til sosiale og fysiske aktiviteter som en konkret oppfølging av folkehelsemeldingen. I august legger vi fram en strategi for psykisk helse som skal omfatte alle aldersgrupper, også eldre.

Vi har satset målrettet på økt kapasitet, kompetanse og kvalitet i omsorgstjenesten. Et viktig tiltak er å forsterke satsingen på kompetanseutvikling. Vi har styrket investeringstilskuddet til heldøgns omsorgsplasser og laget en egen demensplan i tett samarbeid med mennesker som har demens, og deres nærmeste. Vi har innført rett til sykehjemsplass eller tilsvarende bolig.

Det har vært helt nødvendig å få på plass disse endringene før vi nå går i gang med en kvalitetsreform i tjenesten til eldre, Leve hele livet. Målet med reformen er bl.a. at eldre skal få hjelp til å mestre hele livet, både med fysiske og psykiske utfordringer. Reformen vil bli til i samarbeid med dem som trenger tjenestene, dem som yter tjenestene, og dem som er ansvarlige for tjenestene. Vi skal ut i landet og lytte til dem som har behov for det – de som har skoene på.

Vi skal skape pasientens og pårørendes helse- og omsorgstjeneste, som vi skaper en kvalitetsreform for eldre. Jeg ser fram til å legge fram resultatene av dette arbeidet i en egen melding til Stortinget. Vi har styrket det psykiske helsearbeidet i kommunene, økt antall årsverk i pleie- og omsorgstjenestene, ikke minst fått til en kraftig vekst i an-

tall psykologer i kommunene, og innført og nylig fått vedtatt et lovfestet krav om at kommunene skal ha psykologkompetanse. Det vil gi et godt grunnlag for å gi et innhold også i tilbudet til psykisk helse for eldre mennesker.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tove Karoline Knutsen (A) [20:20:01]: Vi hører ganske ofte at når Arbeiderpartiet er i opposisjon og kommer med gode forslag, blir de avvist med den begrunnelsen at vi slår inn åpne dører. Gid det var så vel at vi gjorde det! Da hadde vi ikke trengt å drive med eldrepolitikk her i Stortinget, enten det gjelder kostholdsplaner, større satsing på aktivitet eller dette – satsing på eldres psykiske helse.

Det er ingen tvil om at Psykologforeningen har rett i at de tiltakene vi har, ikke treffer eldre. Heller ikke lovfesting av psykologkompetanse vil garantert treffe eldre – vi vet ikke engang hvor store disse stillingene blir. Så mitt spørsmål er: Ettersom helseministeren skal komme med en kommunal plan eller en helseplan for psykisk helse – jeg husker ikke hva han kalte det – i august, kan han si litt om hva det er der som vil rette seg spesifikt inn mot eldres psykiske helse? Og er det vesensforskjellig fra det vi nå legger fram som et forslag?

Statsråd Bent Høie [20:21:11]: Jeg tror nok at Psykologforeningen kanskje har en annen vurdering enn representanten når det gjelder lovvedtaket om å kreve psykologkompetanse i kommunene. Psykologforeningen la ut på sine nettsider at det var en historisk dag for psykisk helse. Jeg var da nødt til å minne Psykologforeningen om at ja, det er jeg helt enig i, men Arbeiderpartiet stemte imot.

Det å ha psykologkompetanse i kommunene – ikke minst strategisk – er nettopp en viktig forutsetning for at kommunene skal kunne ha både et godt forebyggende tilbud og et godt helsetilbud innen psykisk helse, helt uavhengig av aldersgruppe.

Det er en samlet strategi for psykisk helse som legges fram i august, som omfatter alle aldersgrupper, og ikke bare de kommunale tjenestene, men også spesialisthelsetjenesten. Det er en strategi som Norge ikke har hatt til nå, og som vi i utgangspunktet – etter vår oppfatning – også er forpliktet til å ha etter de beslutninger som er tatt i Verdens helseorganisasjon.

Tove Karoline Knutsen (A) [20:22:17]: Min henvisning til Psykologforeningen var ikke et spørsmål om lovfesting av profesjoner eller ikke – det er et faktum at loven ikke sier noe om størrelsen på psykologstillingene i kommunene.

Det er et faktum at man i dag ikke ser at eldre kan ha dårlig psykisk helse. Så jeg har lyst til å bore litt mer i det og høre om statsråden har noen tanker om det vi har lagt fram i dette forslaget – om det kan matche noe av det han tenker han skal legge fram i august, og om han kan gi noen eksempler på hva han tenker skal rette seg spesifikt inn mot eldre og eldres psykiske helse.

Statsråd Bent Høie [20:23:01]: Først: Jeg er helt enig i den beskrivelsen at eldre menneskers psykiske helse ikke får stor nok oppmerksomhet i dag. Det er en av grun-

nene til at regjeringen og samarbeidspartiene har vært så tydelige på å satse på psykisk helse i full bredde, selv om vi i fellesskap har sagt at det vi vil prioritere en opptrappingsplan for – som en oppfølging av den strategien som legges fram til høsten – er barn og unges psykiske helse.

Den strategien som legges fram til høsten, vil også matche godt det som er intensjonen i dette forslaget, nemlig å styrke tilbudet innen psykisk helse til eldre, for dette er en strategi som omfatter hele tjenesten, fra forebygging til behandling, og alle aldersgrupper.

Tove Karoline Knutsen (A) [20:23:50]: Det er interessant at statsråden sier at mye av det som er satset på i dette forslaget, kan bli en del av det han har tenkt. Men da er mitt spørsmål hvorfor regjeringspartiene og statsråden ikke kan åpne dørene og si at dette var en god idé, dette tar vi inn i strategien – for det er det vårt forslag går ut på, at en plan med tiltak for eldres psykiske helse skal inn i den bebudede strategien. Er det ikke litt fristende å si at det kan man være med på?

Statsråd Bent Høie [20:24:31]: Dette er egentlig en replikk som er en gjenganger hos Arbeiderpartiet, for – som representanten selv var inne på – veldig ofte fremmer representanter fra Arbeiderpartiet representantforslag som inngår i arbeid som er igangsatt av regjeringen og samarbeidspartiene, for å prøve å få markeringer av dem. Men vi har denne tradisjonen – og det samme hadde Arbeiderpartiet da de satt i regjering: En stemmer ikke for forslag knyttet til arbeid som allerede er i gang, og som en opplever egentlig er markeringsforslag for å prøve å markere at en er opptatt av det samme som regjeringen og samarbeidspartiene jobber med. Slike forslag blir ofte stemt ned i Stortinget – det ble de også da Arbeiderpartiet satt i regjering.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 16.

Sak nr. 17 [20:25:18]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy de Ruiter, Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Karin Andersen om en helhetlig plan for autisme (Innst. 451 S (2016–2017), jf. Dokument 8:90 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til replikkordskifte på inn- til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Ketil Kjenseth (V) [20:26:14] (ordfører for saken): Først av alt vil jeg takke representantene fra Arbeiderpar-

tiet for å ha fremmet dette forslaget og komiteen for et godt samarbeid om saken.

Det er viktig å trekke opp et litt lengre perspektiv her. Vi avslutter i disse dager nok en fireårig sesjon i Stortinget, og da vil jeg tenke litt tilbake og reflektere: Har jeg fått være med på å utgjøre en forskjell? Ja, det må jeg kunne si. Vi vedtar i denne saken i dag å få en utredning som det faktisk er 30 år siden sist vi fikk i Norge. For dem det gjelder, de som har en diagnose innenfor autismspekteret, og deres pårørende ikke minst, utgjør vi en viktig forskjell.

Underveis har vi nok vært litt utålmodige, for når det er snakk om en norsk offentlig utredning, tar det litt tid å nedsette et utvalg, og det tar litt tid å jobbe seg gjennom en slik utredning. Derest kommer det kanskje en stortingsmelding – ja, årene kan gå, og det er mye viktig hjelp vi skulle gitt til dem det gjelder.

Men utålmodigheten har gått over i tålmodighet. De som har kommet med innspill underveis i sakens behandling, har innstendig bedt oss om å ta oss tid. De har ventet såpass lenge at det er viktig at dette blir bra. Og vi kunne ta oss den tida. Det er mange aktører som skal samhandle, og derfor er det viktig.

Vi har begynt å etablere pakkeforløp innenfor ulike diagnoser i Norge. Det gjelder den enkelte pasient. I dette tilfellet vil jeg nok driste meg til å si at det kanskje er det offentlige Norge som trenger et pakkeforløp. Det er såpass mange ressurser og aktører som skal samhandle, og det er overganger i et sårbart liv der det ikke alltid er gitt at en finner fram uten å ha et ganske grundig veikart eller orienteringskart. Det blir mange oppgaver for de pårørende, og derfor ender en i mange tilfeller også opp med at den ene kanskje blir sykemeldt og på sikt uføretrygdet. Så vi er nødt til – både for dem det gjelder, og for de pårørende – å få disse ressursene til å spille bedre sammen, finne sammen og finne fram til de relativt få vi her snakker om, for det er gjennom et livsløp vi skal tilrettelegge. Når vi nå er kommet til 2017, forventer jeg egentlig, når vi har så store ressurser og så mye fagkunnskap, at vi er flinkere til å pakke disse ressursene sammen.

Freddy de Ruiter (A) [20:29:33]: Dette er politikk på sitt aller beste. Her har vi klart å bli enige. Det begynte i februar med en interpellasjon og det ender foreløpig her, men dette er jo bare begynnelsen – dette blir felles politisk tankegods. Det trenger barn, ungdom, voksne og eldre med autisme og Tourettes. Det trenger også de pårørende.

Tusen takk til hele komiteen og medforslagsstiller Karin Andersen, tusen takk til statsråden og ikke minst tusen takk til saksordføreren, Ketil Kjenseth, som har loset denne saken godt igjennom komiteen.

Det denne saken handler om, er at vi alle sammen ser at tilbudet til og oppfølgingen av barn, ungdom, voksne og eldre innenfor autismspekteret og Tourettes ikke holder mål, så vi må gjøre noe med det. Så målsettingen er at denne gruppa skal få en verdig og god individuell oppfølging, uavhengig av bosted. Sann er det dessverre ikke i dag. I dag er det ren bingo hvilken hjelp og oppfølging en får, og det kan vi selvfølgelig ikke sitte stille og se på.

En NOU er ikke en garanti for et godt resultat. Derfor er det viktig at vi nå skruer sammen et godt utvalg, finner et godt mandat, at det jobbes målbevisst i det utvalget, og at en legger noen politiske føringer for framtidens oppfølging

og tilbud til denne gruppa. Det har jeg god tro på at vi kan lykkes med, så lenge vi klarer å få et sånt felles politisk tankegods omkring dette temaet som vi får her i dag.

Det som gjør det litt komplisert, er selvfølgelig at dette ikke bare handler om helse. Dette handler om utdanning, dette handler om arbeid, dette handler om trygd, dette handler om fritid. Dette handler om en rekke instanser som skal samhandle for å gjøre livet best mulig for dem det gjelder, og for dem rundt, og det handler om en rekke etater, en rekke instanser som vi må tilføre mer kompetanse, og som vi må gi verktøy til å samarbeide bedre. Og ikke minst må vi styrke praksisfeltet, som vi ser svikter veldig ofte. Men alt i alt: Dette gir håp til alle dem som sliter der ute, og dem er det dessverre altfor mange av, som i dag ikke får et godt nok tilbud.

I tillegg har vi lagt inn et hastetiltak hvor vi er veldig tydelige på at vi forventer at det samarbeides bedre mellom spesialisthelsetjenesten og kommunene.

Morten Wold (FrP) [20:32:55]: Hvert år blir det i Norge født 50 barn med autisme, 50 barn som blir født med forandringer i hjernen som medfører en lang rekke utviklingsforstyrrelser. Felles for dem er uvanlig sosialt samspill og kommunikasjon og et begrenset, stereotypet atferdsmønster, interesser eller aktiviteter. Et sted mellom 3 000–5 000 barn og voksne har denne diagnosen i Norge i dag.

Ifølge Autismeforeningen finnes det ikke én enkelt årsak til autisme. Sannsynligvis er årsaken til autisme forskjellig fra barn til barn. Forskerne mener i dag at hovedforklaringen er forandringer i hjernen, og det er enighet om at arvelige og nevrobiologiske faktorer har stor betydning. Autismen er en diagnose som ofte krever livslang tilrettelegging og oppfølging. Det finnes dessverre ingen helbredende behandling, og behandlingen innrettes derfor mot å endre bestemte symptomer og tegn som barnet har. Målet for behandlingen ved autisme er å endre bestemte symptomer og tegn og avhenger av barnets alder og det enkelte barns behov.

Gjennom fritt behandlingsvalg er det teoretisk mulig å benytte seg av tilbud ved andre kompetansesentre og helseforetak, men praktisk sett kan det være vanskelig og nærmest umulig å reise bort for behandling. Etter hvert som aksepten for at barnet sannsynligvis har en funksjonshemming, vokser frem, følger også tanker, ønsker og håp om en god fremtid for barnet. Da oppleves det urettferdig å bli nektet den beste oppfølgingen på området fordi en tilfeldigvis bor i feil fylke.

Avslutningsvis: Både Fremskrittspartiet og Høyre synes derfor det er flott at en enstemmig komité nå går inn for at det skal utarbeides en helhetlig plan, en plan med flere mål, og hvor et av dem er å gi alle pårørende tilgang til den beste behandlingen for sine barn.

Olaug V. Bollestad (KrF) [20:34:59]: Jeg synes det er flott at en samlet komité nå sier at det er på tide med en ny gjennomgang av autismefeltet. Det er veldig bra.

I og med at autisme kan være et bredt spekter av uttrykk, flere ulike diagnoser som er beslektet med hverandre, kreves det kunnskap og kompetanse av de menneskene og de tjenestene som møter og ivaretar den enkelte. En fellesnevner for autister er uansett behovet for en helhetlig og livslang oppfølging, og det er helt nødvendig

med god og individuell tilrettelegging og hjelp på mange plan, både fra kommune, Nav og spesialisthelsetjenesten. Alle trenger og skal ha den individuelle oppfølgingen akkurat slik som de trenger den, helt individuelt.

Et grunnleggende prinsipp for norsk helsetjeneste er retten til likeverdige tjenester. Det skal ikke ha noe å si hvilken kommune man bor i, eller hvilket sykehus man tilhører, når det gjelder hvilken oppfølging man skal få. Alle skal få samme oppfølging uansett, uavhengig av diagnose, og har rett til likeverdige tjenester.

Men i innstillingen peker komiteen på at svært mange familier med barn med autisme opplever at hjelpeapparatet ikke tilbyr den hjelp og oppfølging som er nødvendig for at den enkelte skal kunne leve et verdig liv, og at det ofte handler om manglende prioritering, manglende kompetanse og manglende samhandling – og noen steder også dårlige holdninger. Det mangler ofte individuelle planer og en ansvarlig koordinator, og pårørende kan lete etter hvem det er som egentlig har hovedansvaret.

Kristelig Folkeparti håper dagens vedtak er starten på et arbeid som totalt sett gir et bedre tilbud til den enkelte i denne pasientgruppen: riktig og tidlig diagnostisering, økt samarbeid med spesialisthelsetjenesten, kommunen og pårørende, økt kunnskap og økt oppmerksomhet, både i kommune og spesialisthelsetjeneste, i årene som kommer.

Kristelig Folkeparti har lyst til å takke forslagsstillerne, som løfter opp en gruppe som ofte er nedprioritert og glemt. Det er et viktig og godt forslag, og Kristelig Folkeparti vil stemme for begge forslagene til vedtak.

Tone Wilhelmsen Trøen (H) [20:37:43]: Representanten Morten Wold redegjorde i sitt innlegg godt for Høyre og Fremskrittspartiets felles standpunkt i denne saken. Jeg har også på vegne av oss lyst til å takke spesielt for det engasjementet som kollega Freddy de Ruiters har hatt i denne saken, og vi er veldig glad for at det er en enstemmig komité som både støtter en NOU og et mer forpliktende samarbeid mellom spesialisthelsetjenesten og kommunene.

På mange måter viser denne saken Stortinget på sitt beste. Den viser også at engasjementet for å styrke og forbedre tilbudet til barn og unge og familiene som er berørt av autismespekterforstyrrelser eller Tourettes syndrom, er til stede hos oss alle i komiteen. Det er Stortinget på sitt beste.

Kjersti Toppe (Sp) [20:38:52]: Eg kan slutta meg til det som representanten Tone Wilhelmsen Trøen nettopp sa. Eg òg vil takka representanten Freddy de Ruiters for å ha vore ein pådrivar i denne saka, både med interpellasjonen, og no med å få til dette forslaget, og òg å få til det kunststykket som det egentleg er å få ein samla komité til å stå bak begge forslaga i tilrådinga.

Senterpartiet vil støtta forslaga. Vi synest at dei presiseringane som er gjorde i samband med komitébehandlinga, er kloke. Eg skal ikkje ta opp att det som er sagt om personar med autisme eller Tourettes syndrom. Eg synest det er bra at NOU-en og det utvalet som skal sjå på dette, òg utvider omgrepet litt og ser på det ikkje berre opp mot ein diagnose, men litt vidare. Det synest eg er fornuftig.

Forslag II i tilrådinga er vel det som ein kanskje skal merka seg først, der ein skal sjå på at helseforetaka og kommunane får til eit betre samarbeid, og at ein prioriterer tid-

leg diagnosesetting, oppfølging og rettleiing av autismespekterforstyringar. Eigentleg burde dette forslaget vera unødvendig, for det er helseforetaka si oppgåve å sørgja for eit samarbeid når det er ungar som har ein spesialisert sjukdom som treng oppfølging av både sjukehus og kommune. Men det er på sin plass, for vi veit at det er for mange, spesielt barn og barnefamiliar, som opplever hol i systemet akkurat på dette, at ein får for dårleg oppfølging og for sein diagnose – ein får i det heile ikkje det tilbodet som ein har behov for.

Så Senterpartiet kjem til å støtta opp om begge forslaga til vedtak i denne saka.

Statsråd Bent Høie [20:41:11]: Interpellasjonsdebatten i februar om tilbud til menneske med autisme viste stor enighet i Stortinget om dagens situasjon og tiltak for å forbedre tjenesten. Noen kommuner og sykehus har et godt samarbeid og fornøyde brukere, mens andre brukere opplever en hverdag som er krevende, hvor de selv blir koordinator for tjenestetilbudet. Ikke minst gjelder det pårørende. Brukerne opplever for stor variasjon i kompetanse og tilgjengelighet.

Autisme er en diagnose som krever livslang tilrettelegging og oppfølging, men hvor mange kan mestre hverdagen og ha høy livskvalitet hvis de får et kunnskapsbasert tilbud med trygghet og kontinuitet i tjenesteytingen. Andre brukergrupper med alvorlig medfødte eller ervervede funksjonsnedsettelser har også de samme behovene. Forbedringer må skje gjennom at tjenesteytere i stat og kommune samarbeider til beste for alle brukergrupper og gjennom endringer i reguleringen av tjenesteytingene. Personer med autisme skal motta et tjenestetilbud med utgangspunkt i deres behov.

Jeg har forståelse for at en samlet komité ber regjeringen nedsette et utvalg som skal foreslå tiltak som styrker autismefeltet. Autisme er en alvorlig tilstand som trenger spesiell oppmerksomhet, og jeg er enig i at arbeidet også bør inkludere beslektede diagnoser. Jeg vil informere Stortinget om mandat for et slikt arbeid, og for hvordan arbeidet kan sikre at Stortingets vedtak blir ivarettatt.

Regjeringen vil på lik linje også følge opp NOU-en og utarbeide en strategiplan for personer med funksjonsnedsettelse. Planen vil vise hvordan vi vil sikre samordning på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer, og den vil også inneholde konkrete tiltak.

Mange fagmiljøer og brukergrupper ønsker kvalitetsregister. Det er helseregionen som har ansvar for etablering, utvikling og drift av kvalitetsregistrene, og Nasjonal kompetanseenheter for autisme kan søke helseregionen om å etablere et slikt register.

Stortinget vedtar i dag også at helseforetakene må prioritere tidlig diagnostisering, oppfølging og veiledning og stimulere til forpliktende samarbeid mellom helseforetak og kommunene.

Jeg vil følge opp dette vedtaket og bruke data fra Norsk pasientregister for å få bedre oversikt over diagnostikk av autisme i tråd med mitt svar til komiteen og komiteens merknad.

Det er også grunn til i dag å gratulere representanten Freddy de Ruiters med et viktig gjennomslag, som kommer til å bli fulgt opp, og som også har tverrpolitisk oppslutning, og som er et viktig arbeid som nå skal igangsettes for

en gruppe som har behov for å få et bedre tilbud enn det de har i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Freddy de Ruiter (A) [20:44:09]: Jeg er veldig glad for at statsråden i det store og hele tenker på samme måte som meg. Bare et par små oppklaringsspørsmål: Når det gjelder det med strakstiltak, kan statsråden være enda litt mer spesifikk på hvordan han tenker det kan gjennomføres, med tanke på de forpliktende samarbeidsavtalene? Og hvilket tidsperspektiv tenker statsråden seg når det gjelder nedsettelse av et utvalg som skal komme med en NOU?

Statsråd Bent Høie [20:44:46]: Til det første spørsmålet: Det er naturlig å følge opp Stortingets vedtak i dag i kommende oppdragsdokumenter til helseregionene. Om det skjer i løpet av høsten eller i oppdragsdokumentet for 2018, får jeg nesten komme tilbake til. Det er viktig at den typen oppdrag forberedes på en god måte.

Når det gjelder den videre tidsplanen for NOU-en, er det for tidlig for meg å si noe om det i dag. Men det starter med et arbeid med et mandat og med en sammensetning. En vet at regjeringens arbeid i august er veldig konsentrert om budsjettarbeid, så framdriften for dette arbeidet må jeg nesten få lov til å komme tilbake til.

Freddy de Ruiter (A) [20:45:37]: I dag hadde vi et veldig hyggelig besøk. Det var Autismeforeningen i Norge og Norsk Tourette Forening som var her for å feire – på forhånd – Stortingets vedtak i kveld/natt, som etter all sannsynlighet blir enstemmig. Det var veldig hyggelig, og de hadde mange gode faglige innspill. Det de selvfølgelig er opptatt av, er at disse faglige innspillene blir tatt vare på, og at de også får en solid representasjon i en sånn type utvalg. Er dette noe som statsråden vil vurdere i forberedelsene til at dette utvalget skal settes ned, at en sikrer god brukermedvirkning både i utvalget og også når det gjelder innspill, og kanskje også med tanke på mandat?

Statsråd Bent Høie [20:46:23]: Ja, det kan jeg svare helt klart ja på. I det utvalget som vi har nedsatt, er det alltid god representasjon fra brukere og pårørende, og det vil det selvfølgelig også bli i dette arbeidet. Det er alltid et begrenset antall plasser til arbeidet med en NOU, så det betyr at ikke alle organisasjoner som har lyst til å være med, får være med. Men det er også veldig klart at i et NOU-arbeid er en ikke kun avhengig av kompetansen til dem som sitter i utvalget; en har også muligheten til å jobbe utadrettet, ha innspillsmøter og også dra inn organisasjoner og andre som en ikke har fått mulighet til å ha som medlem av utvalget. Og dette vil selvfølgelig også gjenspeile seg i et mandat, at en jobber med å få innspill fra brukere, det er en forutsetning for den typen arbeid.

Ketil Kjenseth (V) [20:47:25]: Først av alt: Takk til statsråden for velvillighet knyttet til denne saken, og – som han redegjorde for – utvalgsarbeidet som skal skje.

Mitt spørsmål er kanskje litt generelt: I Norge er vi relativt sent ute med å sette diagnosen på autismespekteret, spesielt for autister, eller for dem som har de mest vanlige formene for autisme. Min hypotese er at det er et symptom

som har overlevd fra at en tidligere antok at dette var et sykdomsspekter som tilhørte psykiatrien, mens det er somatikk, det er biologi. Så en henger litt etter. Min hypotese er at en har blitt hengende litt etter fordi en har vært i den kategorien og ikke i somatikken. Tør statsråden å bekrefte den hypotesen?

Statsråd Bent Høie [20:48:27]: Nei, det tør jeg ikke. Men jeg håper jo at utvalgsarbeidet kan bekrefte eller avkrefte den hypotesen, og eventuelt komme med nødvendige tiltak, for det er klart at tidlig og riktig diagnostisering er viktig for å kunne gi riktig hjelp.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 17.

Sak nr. 18 [20:48:55]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Ruth Grung, Tove Karoline Knutsen, Freddy de Reuter, Ingvild Kjerkol og Kjersti Toppe om forebygging og behandling av kroniske sår (Innst. 456 S (2016–2017), jf. Dokument 8:91 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Bård Hoksrud (FrP) [20:49:46] (ordfører for saken): Dette er absolutt en viktig sak og av stor betydning for de menneskene det gjelder. Derfor er jeg også veldig glad for at saken er kommet.

I dag finnes det rundt 50 000 mennesker med kroniske sår, og disse vil i stor grad trenge koordinert tverrfaglig hjelp. Kroniske sår defineres i to hovedgrupper: trykksår og ulike former for leggsår. Kroniske sår på føtter og legger er ofte forårsaket av sykdom og/eller livsstil, mens trykksår oftest ses hos eldre og sengeliggende.

Vi vet at helse- og omsorgstjenesten i årene fremover vil møte flere brukere med én eller flere kroniske lidelser som vil kreve langvarig oppfølging, og vi merker oss at f.eks. sår som følge av diabetes er økende.

Vi vet også at mange av disse sårene kan forebygges, og at det i alle tilfeller er viktig å satse på god behandling av den underliggende sykdommen. Det er også viktig å arbeide for bl.a. at man kan redusere overvekt, få mer fysisk aktivitet, ha god hygiene og riktig ernæring. Dette er viktige tiltak for å forebygge, og de minner oss på den enkeltes ansvar for å ta gode og sunne valg, jf. folkehelsemeldingen, som Stortinget også har behandlet.

Jeg vil videre vise til at det meste av den praktiske sårbehandlingen hos kronikere gjøres i kommunehelsetjenesten, og at primærhelseteam vil være et viktig tiltak med målrettet forebyggende arbeid, både primær- og sekun-

dærforebygging. Jeg mener også at det er viktig å vise til at noen kommuner og sykehus har utviklet spesielt gode tiltak innen sårbehandling, og at fagmiljøet etterlyser flere polikliniske sårsentre.

Jeg må si jeg er enig med forslagsstillerne i at kompetanseutvikling i sårbehandling er viktig for ansatte både i kommunehelsetjenesten og i spesialisthelsetjenesten. Jeg vil også vise til at nasjonal retningslinje for diabetes nylig er revidert, og at denne gir anbefalinger om forebygging av sår og sårbehandling.

Jeg regner med at de fleste partiene som har forslag i saken, kommer til å redegjøre for sitt syn i saken.

Ruth Grung (A) [20:51:54]: Den norske helsetjenesten bygger på viktige prinsipper, bl.a. retten til likeverdige tilbud og at de sykeste skal prioriteres.

Etter snart fire år i komiteen var Kjersti Toppe og jeg til stede på et oppsiktsvekkende seminar i desember der vi ble konfrontert med en gruppe – kroniske sårpasienter – som jeg i løpet av disse fire årene ikke hadde fått det innblikket i som jeg fikk i løpet av denne dagen.

Det er helt riktig som saksordføreren sa, de utgjør 50 000. Det forventes en økning som følge av at vi blir flere eldre, vektøkning i befolkningen og flere med diabetes. Kroniske sårpasienter har lav status i helsevesenet. De lever ofte med konstante smerter uten mulighet for lindring, med lite søvn, mye skyldfølelse og i en tilstand mellom fortvilelse og håp, med redsel for amputasjon. Sårne lukter, ser ille ut og kan være vanskelig å behandle. Det kan føre til sosial isolasjon, og pasientene opplever at mye av det aktive livet stopper opp.

Kroniske sårpasienter er en sterkt lidende pasientgruppe, men har god prognose med rett behandling. Behandling av kroniske sår er svært kostbart, men samfunnsøkonomisk er det åpenbart gunstig å gi sårpasienter et godt tilbud. Dagens tilbud er fragmentert. Bare på Haukeland universitetssykehus blir pasientene behandlet på 20 ulike klinikker, og kommunene har svært ulik kompetanse. Diabetesforbundet viser til at fotsår er blant de mest utbredte komplikasjoner som følge av diabetes, og altfor mange må amputere. I 2014 ble det i Norge gjort 413 amputasjoner hos personer med diabetes. Nye studier viser at med rett behandling kan antallet amputasjoner reduseres med hele 80 pst. Arbeiderpartiet mener det bør etableres regionale sårpoliklinikker, og at vi bør lære av Danmark, som bruker telemedisin for å nå sårpasienter via hjemmesykepleien og fastlegen. Sårbehandling bør også bli en del av pensum i helseutdanningene.

Kroniske sårpasienter opplever å være kasterbatter i systemet. Dagens finansiering av sårbehandlingsutstyr medfører at mange pasienter opplever å være en del av et svartepet-spill mellom hjemmesykepleien, fastlege og poliklinikker. Arbeiderpartiet mener det er behov for å ta et nasjonalt ansvar for å utvikle et helhetlig pasienttilbud for kroniske sårpasienter og redusere antallet amputasjoner. Vi registrerer at det i merknadsform er flertall for det, men i denne saken, som i de fleste i løpet av denne fireårsperioden, blir ett av støttepartiene stående utenfor slik at forslaget ikke får flertall i mer enn merknadsform. Det beklager vi. Kroniske sårpasienter hadde fortjent det.

Herved fremmer jeg fellesforslaget fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet.

Presidenten: Representanten Ruth Grung har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Olaug V. Bollestad (KrF) [20:55:06]: Som flere har sagt, antar vi at det er ca. 50 000 personer i Norge som har kroniske sår, og at ca. 15 000 av disse til enhver tid har aktive sår med pågående behandling. Gjennomsnittsalderen er 75 år for dem som har sår, altså godt voksne folk, og det er grunn til å tro at antallet vil øke når folk lever lenger. I tillegg har denne pasientgruppen lav status i helsevesenet, og mange av dem lever med konstante smerter. Mange har redusert livskvalitet, selv om de ville hatt god prognose med rett behandling.

Behandling av kroniske sår er kostbart, ofte fordi materialet er dyrt. Det koster den enkelte pasient som har sår, mye, men samfunnsøkonomisk er det åpenbart gunstig å gi sårpasientene et godt tilbud. Som flere har sagt, har Sverige, Danmark og Storbritannia et godt fagmiljø helt opp på universitetsnivå som driver aktiv forskning på sårbehandling. Vi bør ikke være dårligere.

Fra den landsdelen jeg kommer fra, har ulike kommuner valgt ulike måter å organisere sårbehandling på. Stavanger kommune har en sykepleierdrevet poliklinikk. I Eigersund har en egen faggruppe i hjemmesykepleien ansvar for sårbehandlingen. De har tett samarbeid med vel fungerende sårpoliklinikker og har på den måten redusert behandlingstiden, og andelen som får helet sårene sine, har økt betraktelig.

Et annet eksempel er samarbeidet mellom sårpoliklinikken på Flekkefjord sykehus og kommunene rundt. Det har vist at de har klart å lykkes med hele 90 pst. av alle sår, som har blitt helet på grunn av at de får rett behandling. Det er jo kjempebra.

Diabetesforbundet viser til at fotsår er blant de mest utbredte komplikasjonene i deres målgruppe. Diabetikere er også en økende pasientgruppe. Mange opplever å gå med uoppdagede sår over lang tid, og resultatet blir da amputasjon. Ofte er disse pasientene også kasterbatter i et system: Fastleger, hjemmesykepleie og spesialisthelsetjeneste – omsorgen er utrolig ulik, til tross for at det dreier seg om en stor pasientgruppe. Denne pasientgruppen fortjener en helhetlig tilnærming.

Kjersti Toppe (Sp) [20:58:00]: Det slår meg at med alle dei representantforslaga vi har i dag om dei forskjellige sjukdomane, er vi jo nesten inn i eitt semester i eit eller anna helseprofesjonsstudium. No høyrer eg dei som var på talarstolen før meg, så eg treng ikkje repetera nokon ting om sårpasientar i Noreg, og vi lærer jo litt alle saman. Det er sant, det representanten Ruth Grung sa. Eg og ho var på eit seminar, og eg òg lærte meir om denne pasientgruppa. For det er jo slik at om ein er her på Stortinget eller der og gjer andre ting, så er det nokre pasientgrupper som er svære, og som vi høyrer mindre om enn andre pasientgrupper. Sårpasientane er ei slik gruppe. Eg vart òg gjort oppmerksam på at dei kostar helsevesenet ganske mykje. I Sverige har dei rekna ut at dei står for 1,5 pst. av det totale helsebudsjettet. Eg har ikkje sett tilsvarende rekning for Noreg, men det kostar mykje både i menneskelege lidingar ved at ein ikkje kan vera i arbeid, treng pleie osv., men òg i bandasjemateriell, og det er langvarige sjukdomar som krev mykje.

Det som er bra, er at dette er det mogleg å gjera noko med, med at vi kan sørgja for meir system i behandlingsforløpa. I dag er det mange som har eit godt tilbod, og forskjellige representantar kan fortelja om eit godt prosjekt i sin kommune eller i sin region, og det kan eg òg fortelja om. Dei er gode på dette på Stord, det var med og redde lokalsjukehuset der, for dette hadde dei kompetanse på, men det må vera eit system for det, det kan ikkje vera heilt avhengig av lokale eldsjeler. Dette er eit ansvar helseforetaka må ta. Dette er det godt mogleg å laga desentraliserte tilbod om, der ein får eit godt samarbeid med kommunehelsetenestene der desse pasientane lever og må få oppfølging, og dei etterlyste sårklinikkane som burde vore eit tilbod i alle regionar, som alle pasientar kunne få. For poenget er at det er altfor mange sårpasientar som går altfor lenge med utilstrekkeleg behandling og som kunne ha vorte friske mykje før.

Så er det jo eit poeng med fotterapeutar, som i Noreg er for dårleg finansiert. Pasientane må betala det sjølve. Så er det òg eit problem med kven som skal betala bandasjemateriell, uavhengig av om ein går til heimesjukepleia eller til fastlegen. Det håper eg statsråden kan koma inn på i innlegget sitt.

Eg tar opp forslaget Senterpartiet står aleine om.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Kjersti Toppe har tatt opp forslaget hun refererte til.

Ketil Kjenseth (V) [21:01:29]: Mye er sagt om utfordringsbildet – og Venstre deler det. Når det gjelder kompetanse som er ulik, men også ulikt organisert, er det en helt riktig beskrivelse både det som skjer i kommunehelsetjenesten, som er ulikt, og det som skjer i sykehus, som også er overraskende ulikt. For Venstres del er det viktig at vi jobber med takstene for å endre dette, men at man også jobber med telemedisinen, sånn at den blir tatt i bruk. Det er ingen grunn til at det ikke skal bli tatt i bruk i større skala enn det vi har gjort til nå i Norge.

Et annet moment som jeg vil peke på, er f. eks. at Venstre har fått gjennomslag for at vi nå må få en diabetesplan. Den er i gang og vil også omfatte dette. For oss er det viktigere å dytte på der, sånn at man får gjort de tiltakene som skal iverksettes.

Så vil jeg også peke på ordningen med egenandelstak. Det er en utfordring ikke bare knyttet til bandasjer og materiell, men også til f.eks. næringsdrikker, som det ikke er så enkelt å få refusjon for – en vanlig fastlege kjenner knapt til hvordan dette skal refunderes, og pasienten må selv legge ut ganske lenge. Noen har vært og sett hvordan dette gjøres på gode sårpoliklinikker – Flekkefjord sykehus er blitt trukket fram, og Listersamarbeidet. Selv har jeg hatt – for å trekke fram flere vitnesbyrd – en sårpasient i huset, så jeg har fått følge forløpet. Det er mange ting som vi må gjøre.

Til egenandelstak: Når vi nå skal ha en gjennomgang med sikte på å samordne egenandelene til ett tak fra 2018, bør definitivt sårhjelpemidler, enten det er bandasjer, næringsdrikke eller hva det enn er, i større grad legges til rette for, sånn at det blir lettere å finne fram både for den enkelte pasient og også for fagfolkene som skal henvise.

Så vil jeg også peke på lokalmedisinske sentre – vi har bare tolv av dem i Norge så langt. Når vi snakker om sårpoliklinikker, er det en god anledning for lokalsmedisinske sentre til å ta i bruk den teknologien som vi så sår trenger å ta i bruk. Det handler også om disse takstene, og den kompetansen som ikke nødvendigvis trenger å være i alle kommuner eller i alle hjemmetjenester, og som fint kan samordnes regionalt også f.eks. i lokalmedisinske sentre.

Statsråd Bent Høie [21:04:28]: Regjeringen er opp-tatt av å bedre forebygging og behandling av pasienter med kroniske sår og sikre et helhetlig og sammenhengende behandlingstilbud for denne pasientgruppen.

Noen opplever at dekning av utgifter til materiell for sårbehandling kan virke tilfeldig og varierende. Det samme gjelder kompetanse og praksis både i kommunehelsetjenesten og i spesialisthelsetjenesten. Regjeringen arbeider for å unngå uønsket variasjon og øke kompetansen i tjenesten, men det er ikke grunnlag for å anta at sårbehandling i helsetjenesten generelt er uforsvarlig.

Det foregår mye aktivitet for å øke kvaliteten på sårbehandling. Forebygging og behandling av diabetiske fotsår står sentralt i den reviderte diabetesretningslinjen. De nasjonale retningslinjene for antibiotikabruk i spesialist- og primærhelsetjenesten har egne underkapitler om behandling av postoperative sår, diabetiske fotsår og infisert, venøst leggsår. Det er obligatorisk for alle sykehus å delta i Norsk overvåkingssystem for antibiotikabruk og helsetjenesteassosierte infeksjoner. Folkehelseinstituttet undersøker forekomsten av slike infeksjoner og antibiotikabruk i norske sykehus.

Forebygging av trykksår i sykehus og sykehjem er et innsatsområde i det nasjonale pasientsikkerhetsprogrammet. Det er utarbeidet en tiltakspakke for forebygging av trykksår i sykehus og sykehjem, og den har vært i bruk siden 2013.

Det er opprettet egne sår- og diabetespoliklinikker i mange helseforetak og i enkelte kommuner, og det avholdes kontinuerlig kurs om sårbehandling. Som forslagsstillerne selv nevner, finnes det etterutdanningstilbud i sårbehandling i Norge. Innholdet i utdanningene skal svare på behovene i helsetjenesten.

Finansiering og organisering i forbindelse med sårbehandling avhenger av hvor tjenesten ytes. Dette er en generell problemstilling for helse- og omsorgstjenesten og er ikke særegent for sårbehandling. Kommunen er ansvarlig for å yte nødvendige og forsvarlige tjenester, men står fritt til å organisere tjenestene sånn at de er tilpasset lokale behov. Gjennom oppfølging av primærhelsetjenestemeldingen blir det lagt til rette for økt kompetanse i de kommunale helse- og omsorgstjenestene, bedre ledelse og samarbeid innad og mellom nivåene i tjenesten.

Det pågår flere tiltak for å bedre kvaliteten og kompetansen på sårbehandling, og regjeringen kan ikke se at det på nåværende tidspunkt er grunnlag for å endre finansieringen for medisinsk forbruksmateriell.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ruth Grung (A) [21:07:02]: Som jeg nevnte i innlegget mitt, viser i hvert fall Diabetesforbundet til at det er gjennomført 413 amputasjoner i 2014. Det er et betydelig antall, og det viser seg også i forsøk i både Norge og an-

dre land at hvis man har et godt forebyggende arbeid, klarer man både å unngå sår og redusere antall alvorlige utfall som amputasjoner.

Norsk interessefaggruppe for sårheling viser til at da HELFO endret refusjonssystemet i 2012, opplevde flere av disse pasientene at de ble en kateball. Kommunen avviste å behandle dem i hjemmesykepleien og overførte dem til fastlegen, sånn at de selv måtte betale for bandasje- ne.

Er det ikke da åpenbart at vi bør ta en gjennomgang av finansieringssystemet, sånn at det støtter opp under det gode og helhetlige behandlingstilbudet rettet mot både forebygging og dem som er utsatt for sår?

Statsråd Bent Høie [21:08:07]: Jeg oppfatter at det er en generell problemstilling knyttet til refusjoner av ulike typer aktiviteter og materiell som ikke kan være styrende for tjenesten. Kommunene har et helhetlig ansvar for primærhelsetjenesten også på dette området.

Vi ser mange gode eksempler på at kommuner har organisert dette arbeidet på en god måte, f.eks. ved etablering av egne sårpoliklinikker for mennesker som har spesielle behov, noe som gir gode resultater. Jeg er opptatt av at kommunene tar det ansvaret de har på dette området, og ser til andre som har funnet gode løsninger.

Ruth Grung (A) [21:09:02]: Det er helt riktig at enkelte kommuner, kanskje en håndfull av det vi har fått innspill på – Haugesund er en av dem, Austrheim er en annen – har klart å tilrettelegge gode tilbud for denne gruppen.

Som vi var inne på i diverse innlegg, er det en veldig sårbar gruppe. Det er ikke en gruppe som veldig mange står opp for. Når de så tydelig sier at det er en sammenheng mellom finansieringssystemet og behandlingstilbudet, og at det er blitt forverret etter 2012, bør man ikke da gå inn og prøve å se om det er en sammenheng, om det går an å rette opp noe, i stedet for bare å holde fast på en endring? Det er tross alt en del år siden, og antall amputasjoner er fortsatt særdeles høyt.

Statsråd Bent Høie [21:09:45]: Jeg tror det vil være å trekke det for langt å si at denne endringen som ble gjort, for så vidt før jeg ble helseminister, er årsaken til det høye antallet amputasjoner. Det har vært et problem over lenge tid. Derfor er også forebygging og behandling av diabetiske fotsår nå blitt en veldig sentral del av den reviderte diabetesretningslinjen.

De fire helseregionene er også så sent som 22. mai i år blitt enige om fire veldig klare prinsipper for å bedre ansvarsforholdene når det gjelder behandling av sår, noe fagdirektørene er blitt enige om, og som nå også blir fulgt opp i de ulike helseregionene.

Kjersti Toppe (Sp) [21:10:40]: Senterpartiet fremjar eit forslag der vi ber regjeringa greia ut tiltak som gjer at fotterapi blir eit meir tilgjengeleg og inkluderande tilbod i den offentlege helsetenesta.

I innstillinga står det om Tyskland, der pasientar med diabetes har rett til tre konsultasjonar hos fotterapeut i løpet av eitt år. I Noreg er det inga slik ordning. Pasientane må betala dette sjølv, og det kjem ikkje inn under noko eigenandelstak. Vil statsråden vurdere om det skal skje noko

på dette området med tanke på det statsråden har sagt om at det skal bli meir fokus på forebygging, særleg hos pasientar med diabetes, men kanskje òg med andre kroniske sjukdomar, der ein er disponert for å utvikla kroniske sår?

Statsråd Bent Høie [21:11:34]: Sårbehandling er en av basistjenestene i en primærhelsetjeneste. Jeg forventer at de aller fleste som jobber i primærhelsetjenesten, enten det er i hjemmesykepleien eller en er fastlege, kan håndtere sårbehandling.

Jeg vil se med skepsis på å tenke at en skal etablere sårbehandling i primærhelsetjenesten som en særtjeneste finansiert ved siden av. Det tror jeg bare vil forsterke det som allerede er et problem i primærhelsetjenesten, nemlig siloorganisering. Da har jeg mye mer tro på å bygge opp rundt det som også Stortinget har sluttet seg til i primærhelsemeldingen, nemlig etablering av primærhelseteam og oppfølgingsteam i kommunene, noe som nettopp sikrer tverrfaglig oppfølging, ikke minst av kronikergruppen.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 18.

Sak nr. 19 [21:12:35]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Freddy de Ruiten om rekruttering av fastleger (Innst. 450 S (2016–2017), jf. Dokument 8:92 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Sveinung Stensland (H) [21:13:11] (ordfører for saken): Først av alt takk til komiteen for konstruktivt samarbeid.

Fastlegene er et viktig tema, og vi ser også at komiteen stiller seg enstemmig bak veldig mange av merknadene til denne saken. I den grad det er uenighet, gjelder det listelengdene. Flertallet i komiteen mener det ikke er hensiktsmessig å redusere fastlegelistene på generell basis, men en samlet komité stiller seg bak at en trenger en evaluering av fastlegeordningen. Denne og tidligere debatter viser at det er hensiktsmessig.

Vi bruker mye ressurser på helse i Norge, og primærhelsetjenesten er en viktig del av dette. Fastlegene er en av søylene i denne delen av helsetjenesten, og det er vesentlig å sikre en god dekning. Det kan vi selvfølgelig gjøre ved å rekruttere flere, men vi kan også få til mye med å jobbe annerledes. Oppgavene forandrer seg gradvis, befolkningsgrunnlaget likeså, og vi må derfor sørge for at også denne

delen av helsetjenesten omstiller seg, noe den selvfølgelig gjør hele veien.

En ting er sikkert, vi kan ikke møte alle utfordringene i helsetjenesten med utelukkende å ansette flere folk. Primærhelsemeldingen beskrev en lang rekke tiltak for å løse utfordringene. Utfordringsbildet og forslagene til en nødvendig videreutvikling har Stortinget sluttet seg til, og vi er gjort kjent med at regjeringen jobber med å følge opp dette.

Sammenligninger viser at Norge ligger bedre an enn mange med tanke på fastlegedekning. Men det er utfordringer, spesielt sliter en i noen deler av landet, i distriktene bl.a. Dette er ikke en ny problemstilling og har flere forklaringer. Det påhviler kommunene et spesielt ansvar når det gjelder å rekruttere fagfolk innen alle deler av primærhelsetjenesten, men vi har selvsagt et overordnet ansvar også her i Stortinget for å sikre tilgangen på helsepersonell i Norge.

Staten sitter på en rekke virkemidler som kan bidra til å legge forholdene til rette for bedre rekruttering, men til slutt er det kommunene som må ta de nødvendige beslutningene. Leger i primærhelsetjenesten utfører oppgaver på vegne av kommunene. Det er kommunene som må sørge for tilstrekkelig legedekning, for å oppfylle kravene som påligger kommunen i fastlegeforskriften og annet relevant regelverk. Det er imidlertid sånn at kommunene har samme ansvar for rekruttering av mange forskjellige typer helsepersonell, men vi ser at det med å få tak i fastleger er en spesiell utfordring.

Statsråden er tydelig i sitt svar til komiteen: Regjeringen vil stimulere til bedre rekruttering. Det skal igjen etableres en tilskuddsordning for rekruttering av fastleger og kompensierende tiltak i allmennlegetjenesten.

Høyre mener det viktigste ansvaret fastlegen har, er medisinsk behandling og medisinske avklaringer. Likevel vet vi at legene bruker mye tid på annet mer administrativt eller rutinepreget arbeid. Det er det et poeng å ta med seg i denne debatten, at når noen foreslår at andre yrkesgrupper skal ta over eller samarbeide om legeoppgaver, vekker dette fort motstand fra legehold.

Heldigvis er regjeringen godt i gang med tiltakene som er besluttet gjennom primærhelsemeldingen. Det vil hjelpe både pasienter og leger til en bedre hverdag.

Ruth Grung (A) [21:16:24]: Det er bred politisk enighet om at det er helsefremmende når pasienter får bedre oversikt over behandlingsforløpet, får mobilisert egne ressurser og får god veiledning om muligheter for å kombinere helse og arbeid.

Gode fastleger er selve navet mellom pasient og stadig mer komplekse helsetjenester. Men de siste årene har vi sett et økende problem med rekruttering av fastleger, ikke bare i distriktene, men også i byer som Stavanger, Bergen og Tromsø. En undersøkelse fra 2014 viser at hver femte kommune med under 20 000 innbyggere mangler fastlege eller legevaktslege og løser det med hyppige vikarstafetter. En av tre fastleger er over 55 år. Det er også en utfordring at hele 50 pst. av norske medisinstudenter utdannes i utlandet, hvor allmennmedisin som fag er gjennomgående lite prioritert.

90 pst. av helsetjenesten skjer utenfor sykehus. Det er et mål at pasientene i framtiden skal møtes nærmere hjemmet. Skal vi lykkes med bedre forebygging, tidlig og rett

helsehjelp og helhetlig oppfølging av kronikere og eldre, må vi sette inn tiltak for å bedre rekruttering av fastleger. Norge er et land med egen allmennutdanning, og det er kun de med allmennpraksis som må ta opp igjen utdanningen sin og resertifiseres hvert femte år. Det gir også muligheter for å sikre kvalitet.

Men det haster med å få på plass tiltak. Det er ikke tilstrekkelig bare å overlate det til kommunene alene, heller ikke bare å vente på evaluering av rekrutteringstiltakene som har vært de siste årene. Primærhelseteam vil heller ikke løse rekrutteringsutfordringene alene. Derfor har Arbeiderpartiet her fremmet forslag om tiltak om at vi må ha et helhetlig grep for å bedre og sikre rekrutteringen av fastleger i hele landet. Vi må sikre at framtidige leger får mer opplæring i allmennmedisin i løpet av studiene, og at halve praksisen blir hos fastlege, på helsestasjon, i sykehjem og på legevakt. Arbeiderpartiet mener vi bør vurdere å la praksisfinansiering følge studentene og styrke veiledningskompetansen.

Vi mener at utdanningsstillinger er et godt virkemiddel for at unge leger skal være trygge og gode forvaltere av portvokterrollen. Det gir rom for god veiledning i et faglig fellesskap. Å starte som fastlege kan også være en stor økonomisk byrde for mange unge leger. Prosjektet ALIS-Vest er et godt eksempel, der flere vestlandskommuner samarbeider om tilrettelegging for nyansatte leger i utdanningsstillinger med god veiledning og praksis både i distriktkommuner og i Bergen kommune.

Regjeringen hadde omtrent glemt fastlegene da den la fram primærhelsemeldingen. Det er synd at regjeringspartiene ikke ville være med på vårt forslag om å sikre rekruttering av fastleger, men det er gledelig at vi får flertallsmerknader i saken.

Vi fremmer forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

Presidenten: Representanten Ruth Grung har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Olaug V. Bollestad (KrF) [21:19:41]: Norge har en relativt god fastlegedekning. Allikevel er det ofte slik at på de stedene som ligger langt fra legevakt og sykehus, sliter en med å rekruttere fastleger. Dette viser at rekrutteringen til denne ordningen er under presse.

I tillegg har en den siste tiden endret en del i Helse-Norge når det gjelder hvordan en jobber. Før var det ofte slik at pasienten ble ferdigbehandlet i sykehus, og så skrev en ut pasienten. Nå er dette endret. Etter at samhandlingsreformen kom, er det ofte slik at pasienten er utskrivningsklar, men det betyr ikke at han/hun er ferdigbehandlet. Dette igjen betyr at pasientene som er i kommunene, kan være sykere enn før og, ikke minst, mer komplekse. Dette betyr at vi trenger mer og ikke mindre kompetanse i primærhelsetjenesten, og ikke minst den viktige rollen som fastlegene har.

Fastlegeordningen og kvaliteten på legevakter henger nøye sammen. Fylkeslegen i Sogn og Fjordane påpekte at da samhandlingsreformen ble innført, ble en forespeilet flere fastlegestillinger fordi det ble lagt flere oppgaver til kommunene. Denne utviklingen er blitt forsterket i form av flere oppgaver – uten så veldig mange flere hjemler.

Det er både et statlig og et kommunalt ansvar å legge til rette for god rekruttering til allmennmedisin. Det er også

en realitet at 50 pst. av norske studenter utdannes i utlandet, hvor allmennmedisin som fag er nedprioritert. Norge bør selv ta ansvar for å dekke en større del av utdanningen til våre studenter. Når vi vet at noen universiteter i Norge kan gi studenter en mulighet til å ta mastergraden i hjemme i Norge, kan vi selv sikre denne delen av utdanningen. Universitetet i Stavanger er blant dem som har en slik kapasitet, men vi har ikke gjort noe for å få lagt mer utdanning til Norge.

I tillegg må det legges til rette for flere utdanningsstillinger i allmennmedisin for å styrke rekrutteringen til disse. En har gode prosjekter i noen kommuner i Hordaland og i Sogn og Fjordane som viser at dette er nødvendig.

Medisinstudentforeningen mener også at turnusordningen først og fremst rekrutterer til sykehus. I og med at kompleksiteten i primærhelsetjenesten har blitt større, er det også slik at mange unge leger ønsker å være i et større kompetansemiljø, som sikrer et faglig og kollegialt miljø. Klarer vi å legge til rette for en god videreutdanning lokalt, vil det gjøre at flere kan bli værende lokalt. Det betyr til sjuende og sist at det må være politisk vilje nok til å gjøre noe med utfordringen med fastlegeordningen.

Kjersti Toppe (Sp) [21:22:47]: Å sikra rekrutteringa av fastlegar er eit veldig viktig forslag.

På ein måte er dette ein varsla katastrofe. Vi har i mange år høyrte at det er sviktande rekruttering av fastlegar, spesielt i distrikta. No er det òg i sentrumsnære kommunar, så det er eit aukande problem i heile helsetenesta. Det burde vi tatt på alvor. KS har varsla om at fire av ti kommunar slit i dag med å rekruttera fastlegar. Da bør Stortinget erkjenne dette problemet, og sjå på tiltak. Det er både eit statleg og eit kommunalt ansvar.

Det er kome mange innspel til dette representantforslaget som det er veldig viktig å sjå på, både dette med utdanningsstillingar og det å sjå på medisinstudenter. Det er ei kjensgjerning at ei stor overvekt av praksisen er på sjukehus og mykje mindre ute i kommunehelsetenesta. Dette betyr noko for rekruttering til kommunehelsetenesta seinare.

Det er ei utfordring at så mange av medisinstudentane vert utdanna i utlandet. Det er òg ei kjensgjerning at turnusordninga i dag verkar slik at turnuskandidatar vel vekk inngåtte avtaler med kommunane, og vel meir sentrumsnære tenestestader på Restetorget. Dette er eit stort problem for dei kommunane som gong på gong mistar turnuskandidaten sin. Listelengda meiner eg at vi er nøydd til å sjå på. Fastløn er ein annan ting som kan verka inn. Ein eigen distriktstakst er det òg nokre som tar til orde for.

Men éin ting som ein er nøydd til å snakke om når ein snakkar om rekrutteringa av fastlegar, er legevakt. Dette er som hand i hanske. Legevaktutfordringane og vaktbelastninga gjer at mange fastlegar, særleg i distrikta, får ein kvardag som er ekstremt slitande. Legevaktstenesta må styrkjast for at ein skal klara å rekruttera fastlegar.

Vi fremja for nokre månader sidan eit forslag om ein handlingsplan for tilgjengelegheit, kvalitet og kompetanse i fastlegeatenesta. Forslaget tok eg frå regjeringserklæringa, men det vart altså stemt ned. Heller ikkje Arbeidarpartiet, som no fremjar forslaget, stemte for det for nokre månader sidan. Det var litt oppsiktsvekkjande, men vi er ikkje verre enn at vi stemmer for Arbeidarpartiets forslag i denne sa-

ka, for det er veldig viktig at vi får gjort noko med fastlegerekrutteringa ute i kommunane.

Ketil Kjenseth (V) [21:25:59]: Denne debatten er viktig, men den bærer preg av å være litt umoden. For Venstres del er det aller viktigste innholdet i dette forslaget at vi evaluerer fastlegereformen. Det trengs når den nå har vært i funksjon i noe over 15 år. Det vil også kunne meisle ut alle de tiltakene som er brakt til torgs her nå, for det er jo et stort sett av virkemidler som en diskuterer.

I mitt hjemfylke, Oppland, diskuteres det akkurat nå i en av de største byene, Lillehammer, hvordan en skal rekruttere fastleger, mens i nabokommunen Gausdal, som har mer preg av å være distriktskommune i Oppland, har en gått over til flere kommunalt ansatte leger med fastlønn. Så her er det ulike virkemidler som blir tatt i bruk av kommunene selv.

Som flere har vært inne på, er legevakt en av elefantene i rommet som vi diskuterer. Det er god grunn til å diskutere hvordan en skal rekruttere også til legevaktene framover. Vi må sørge for at det i størst mulig utstrekning er allmennlegene som driver legevaktene, som kanskje også etter hvert skal bli helsevakter og skal samarbeide mer i team med annet helsepersonell. Men mange sier at det å ha legevakt er noe av det mest krevende i legegjerningen, og at en skal rekruttere til noe av det mest krevende, det krever sitt.

Da vil jeg inn på legeutdanningen og opptakskravene og om vi på sikt også må diskutere å differensiere ytterligere, for mange fastleger opplever å jobbe mye alene. Særlig når de kommer til legevakt, får de en forsterket følelse av det, og ute i distriktene jobber en kanskje enda mer alene. I Nord-Norge har en erfaring med å rekruttere på flere kriterier enn bare på karakterer; det er noen egenskaper en kanskje skal ta med i vurderingen når framtida blir at en skal jobbe mye alene og samle ressursene rundt seg når en noen ganger trenger det.

Det er en diskusjon som er nødt til å komme, også knyttet til antallet vi utdanner i Norge. Vi har jo en høy legedekning i Norge, så volumet skal kanskje ikke så mye mer opp, men vi må diskutere hva de som skal fases inn i Norge med utenlandsk utdanning, skal få av påfyll. Derfor må vi også diskutere de utdanningsstillingene.

Når 7 av 10 som starter på medisinstudenter i dag er kvinner – snart 8 av 10 – som altså skal stifte familie, drive fastlegepraksis, som i dag er en ganske omfattende næringsvirksomhet, og i tillegg ha legevakt, så er det en ganske utfordrende jobb vi leder dem inn i. Derav mener Venstre at den evalueringen av fastlegereformen er det vi trenger nå, for vi skal satse på å ha fastlegereformen slik den er lagt fram.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [21:29:18]: SV støtter forslaget om ei større utgreiing.

Fastlegemangelen er kanskje ei av dei største utfordringane vi har i distriktshelsetenesta. Nasjonalt senter for distriktshelsetenesta gjennomførte på 15-årsdagen for ordninga, altså i fjor, ei undersøking der dei kartla kva som var situasjonen. Det viser seg at ein femtedel av innbyggjarane i Noreg som har krav på det, manglar lege eller legevaktlege – ein femtedel. Dette problemet ser ikkje ut til å bli mindre, det ser ut til å auke. Mange kommunar har ikkje nok listeplassar til å dekkje eiga befolkning. Dette fører

oss inn i ein vond spiral som ofte blir sjølvforsterkande, ved at dei fastlegane som har krefter til å fortsetje, får for lange lister og for stor arbeidsbyrde og blir utbrente. Ein ser også at ein tredjedel av fastlegeheimlane med privat drift blir subsidiert av kommunane, og at dei fleste fastlegane ønskjer seg fast løn. Det er mange interessante funn i den kartlegginga.

Unge legar ser nok også annleis på fastlegeyrket enn det den eldre garde gjer. Dagar som strekkjer seg langt utover normal arbeidstid, og opplevinga av å vere evig på jobb blir ofte trekt fram som eit problem. I tillegg kjem aukande styring, oppgåver, funksjonar osv. Eit godt fagmiljø og tilgang på god infrastruktur blir også etterlyst og påpeikt som noko som det er viktig å få gjort noko med.

Uansett er det antakeleg på tide å tenkje nytt, eller sagt på ein annan måte: Vi må gjere ting annleis enn vi gjer i dag. Med samhandlingsreformen og dei auka utfordringane ho har gitt for kommunehelsetenesta, ser ein nok konturne av ei større oppgåve enn det som vi har tatt inn over oss, i alle fall gjennom praktisk politikk, til no.

Vi vil alle ha ei fastlegeuteneste som for det første dekkjer befolkninga. Vi vil at ho ikkje berre skal vere passiv, men at ho også skal vere retta utover og med på det førebyggjande arbeidet. Tenesta skal vere fagleg og inngå i alle relevante arenaer i kommunehelsetenesta og samtidig jobbe godt saman med spesialisthelsetenesta. Da er nok ikkje dagens system det som kan vere svaret på det – i så fall må ein gjere radikale grep.

SV har ikkje tenkt ferdig når det gjeld dette, men ein idé frå mi side kan vere – når ein skal diskutere dette meir opent – at ein kan sjå på ordningar ein har i andre land, f.eks. ordninga med «nurse practitioners» i Canada, der ein har hatt gode erfaringar med å utvide sjukepleiarrolla og dermed kunne avhjelpe fastlegen.

Statsråd Bent Høie [21:32:46]: I Norge brukes det mye ressurser på å sikre befolkningen gode helse- og omsorgstjenester. Det skal vi fortsette med. Utfordringsbildet for den kommunale helse- og omsorgstjenesten er utfyllende beskrevet i primærhelsetjenestemeldingen. Stortinget sluttet seg til både utfordringsbildet og regjeringens forslag til en nødvendig videreutvikling av tjenesten da meldingen ble behandlet. Flere av tiltakene er allerede gjennomført.

Det er selvfølgelig kommunene som må sørge for tilstrekkelig legedekning for å oppfylle kravene som påligger kommunen. Dette er en av grunnene til at det brukes plass i meldingen til å beskrive viktigheten av ledelse og planleggingskompetanse i kommunen. Kommuner som leder og planlegger tjenestetilbudet godt, vil håndtere eventuelle utfordringer knyttet til rekruttering på en bedre måte.

Norge har god fastlegedekning. Statistikken viser at vi har lyktes med å rekruttere flere fastleger enn det befolkningsveksten krever. Det er tegn som indikerer at rekrutteringen til fastlegeyrket er under press. Dette er noe som følges veldig nøye av Helsedirektoratet.

Regjeringen har iverksatt flere tiltak som vil bidra til å sikre god rekruttering til primærhelsetjenesten. Jeg har besluttet å reetablere en tilskuddsordning for kommuner til rekruttering av fastleger og kompetansehevede tiltak i allmennlegetjenesten. Regjeringen gir støtte til prosjekter for utdanningsstillinger til spesialisitet i allmennmedisin,

der målet er å bedre rekruttering og stabilitet. Etter det jeg har fått opplyst, er det stor interesse for å delta i dette prosjektet, som skal i gang til høsten. Prosjektet er vel også blitt styrket gjennom revidert nasjonalbudsjett og forhandlingene her i Stortinget.

Behovet for leger må ses i sammenheng med annet personell som jobber i tjenesten. Flere oppgaver som utføres av fastleger, kan også sykepleiere utføre. Etter planen skal det i løpet av 2018 settes i gang en treårig pilot med primærhelseteam i utvalgte kommuner. Erfaringene derfra vil gi oss kunnskap som peker ut retningen for framtidig organisering og finansiering av primærhelsetjenesten.

Det er viktig at utdanningen forbereder studentene på arbeidsoppgaver og arbeidsmetoder i dagens og framtidens helse- og omsorgstjeneste. Det gir bedre kvalitet, forutsigbarhet og stabilitet. Praksisdelen av utdanningen er en viktig læringsarena.

Kunnskapsdepartementet har nylig avsluttet en høring av forslag til nytt styringssystem for helse- og sosialfaglige grunnutdanninger og forskrift om felles rammeplan for disse. Målet er å sikre at tjenestene får økt innflytelse over det faglige innholdet og å sikre praksisnære og forskningsbaserte grunnutdanninger av høy faglig kvalitet og relevans.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ruth Grung (A) [21:35:42]: Som statsråden var inne på, behandlet vi de nye rammene da vi hadde primærhelsemeldingen til behandling. Det er ett og et halvt år siden. Primærhelseteam var et av tiltakene, og jeg vil plage helseministeren med diverse spørsmål og bl.a. etterlyse om primærhelseteamene er på plass. Spørsmålet er: Er det noe vedtak om innhold? Når starter piloteringen av primærhelseteam? Hvis det ikke er startet, hvorfor har det tatt så lang tid?

Statsråd Bent Høie [21:36:13]: Dette arbeidet er veldig godt i gang. Det har også vært et godt forankringsarbeid i alle fagorganisasjoner. Legeforeningen, Sykepleierforbundet, fagorganisasjonen Delta og Helsedirektoratet har gjort et godt arbeid med å forberede piloten, og en har en plan om å igangsette piloten i 2018.

Kjersti Toppe (Sp) [21:36:53]: Fastlegar jobbar i gjennomsnitt minst 46 timar per veke. Så kjem legevakt i tillegg. Vi veit at det er ein stor vekst – eigentleg altfor stor vekst – av kvinner på medisinstudiet no, som nok kanskje ikkje ser for seg ei slik vaktbelastning. Ser statsråden dette som eit problem? Meiner statsråden at det skal vera slik òg i framtida at den heilt grunnleggjande beredskapen som legevakta står for i lokalsamfunnet, skal dri- vast utanom normal arbeidstid?

Statsråd Bent Høie [21:37:41]: Nå tror jeg nok at det handler mer om generasjoner enn om kjønn. Jeg tror kanskje at heller ikke mennene som tar medisnutdanning, har interesse av å jobbe døgnet rundt. Jeg tror det handler mer om generasjoner enn om kjønn. Det er selvfølgelig en utfordring for helsetjenesten som ikke minst berører primærhelsetjenesten. En kombinasjon av det å drive egen praksis som en er økonomisk ansvarlig for, og samtidig ha plikt til å delta i legevakt betyr at en må jobbe veldig

mye. Det er noe av grunnen til at vi ønsker å prøve ut ulike modeller, bl.a. to ulike modeller for primærhelseteam. Men vi ser også på ulike piloter knyttet til helsevakt, og vi ser på om det finnes andre løsninger for å gi gode helsevaktordninger. Det er noe vi nå jobber med.

Jeg er enig i problemstillingen og synes debatten her i dag på mange måter gjenspeiler de utfordringene vi står overfor.

Kjersti Toppe (Sp) [21:38:44]: Eg er enig i at det handlar om generasjonar og ikkje om kjønn. Det var ei fin påminning. Likevel er det eit stort problem. Helsevakt inneber, slik eg har forstått det, at andre profesjonar skal overta litt av denne beredskapen. Eg vil igjen spørja: Uansett om det vert nye ordningar, skal det vel vera ei legevakt i kommunane. Vil statsråden snarleg sjå på korleis ein kan implementera dette i normal arbeidstid, laga pilotar på det? Og vil det koma ein handlingsplan, slik det står i regjeringsplattforma?

Statsråd Bent Høie [21:39:23]: Det er for tidlig for meg nå å gå inn på innholdet i ulike piloter for helsevakt, men hensikten er selvfølgelig at det også skal være legetjeneste tilgjengelig for befolkningen. Det er helt åpenbart.

Jeg er kanskje mer opptatt av handling enn av handlingsplaner på dette området, og jeg mener det er tatt viktige grep, f.eks. det at vi nå stiller krav om at skal en være fastlege, så skal en enten være under utdanning til spesialist eller være spesialist i allmennmedisin. Det tror jeg også vil være positivt for rekrutteringen, for en er avhengig av å sikre at de som tar medisinerutdanning i Norge eller utlandet, og som ønsker å jobbe i Norge, ønsker å jobbe i denne viktige delen av helsetjenesten. Jeg synes debatten i dag har vist at det er sammensetningen av ulike grep som sannsynligvis er løsningen, og at det ikke bare handler om f.eks. antall fastleger.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 19.

Sak nr. 20 [21:40:35]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anne Tingelstad Wøien og Kjersti Toppe om å implementere musikkterapi i helsetenesta og auke den nasjonale utdanningskapasiteten (Innst. 449 S (2016–2017), jf. Dokument 8:97 S (2016–2017))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det innenfor den fordelte taletid blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Tove Karoline Knutsen (A) [21:41:21] (ordfører for saken): Det er en samlet komité som slår fast at musikkte-

rapi er en viktig behandlingsform for mange pasientgrupper, og at vi i større grad må ta i bruk et breiere spekter av metoder og verktøy i behandling av og terapeutisk arbeid overfor ulike pasient- og brukergrupper.

Kunst og kultur har en helt egen evne til å berøre mennesker – ikke minst i sårbare situasjoner. Det er musikkens kvaliteter og iboende egenskaper som tas i bruk av musikkterapeuter, når målet er å skape bedre helse og livskvalitet.

Musikk har alltid hatt stor betydning i menneskers liv. Opp gjennom tidene har man også forstått at musikken har helsefremmende virkning. Musikk og legeskunst har lange forbindelseslinjer i historien. Barn, unge, voksne og eldre med psykiske problemer og lærevansker, mennesker med hukommelsestap og demens og personer med rusproblemer eller andre fysiske og mentale problemer kan alle ha nytte av musikkterapi. I dag er musikkterapeuter i arbeid innen ulike fagområder og i forskjellig sammenhenger, som f.eks. i Kulturskolen, psykisk helsevern, sykehus, barnehager og på eldresentre og hospicer.

Helse- og omsorgsministeren sier i sitt svarbrev av 8. mai til komiteen at musikkterapi bare er én av mange anbefalinger i retningslinjene for behandling, og statsråden – støttet av regjeringspartiene – sier videre at kommunene alt har incentiver til å vurdere å benytte musikkterapi integrert i tjenestene, og viser til at det er bevilget 5 mill. kr til opplæringsprogram, miljøbehandling og integrert bruk av musikk og sang i helse- og omsorgstjenestene. Det har fått instituttleder Frode Thorsen og professor Brynjulf Stige ved Griegakademiet til å sende komiteen et brev der de påpeker at den aktuelle støtten på 5 mill. kr per år går til musikkbasert miljøbehandling, ikke til musikkterapi. Argumentet som flertallet – altså komiteens flertall – framfører, kan således sidestilles med at en ser støtte til fysisk aktivitet innen miljøbehandling som respons på et forslag om utvikling av fysioterapitjenester.

Dette må vel kunne karakteriseres som en skikkelig refs fra et kompetent akademisk miljø og er en viktig påminning om at musikkterapi er en behandlingsform som er akademisk basert, og som man i dag kan studere ved Universitetet i Bergen og ved Norges musikkhøgskole – henholdsvis en femårig integrert master og et årsstudium og en toårig master bygd på relevant grunnutdanning. Det gis også tilbud om en femårig profesjonsutdanning med master både i Oslo og Bergen.

Det er viktig med musikkbasert miljøbehandling. Det er det ingen som er uenige i, heller ikke Griegakademiet, men det er noe annet enn musikkterapi. Så da tar jeg opp de forslagene som vi fremmer sammen med Senterpartiet og Kristelig Folkeparti om en breiere satsing på utdanning og behandling innen musikkterapi.

Presidenten: Representanten Tove Karoline Knutsen har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Tone Wilhelmsen Trøen (H) [21:44:36]: Jeg skal ikke synge, det er for sent på dagen til det. Men «Bedre og bedre dag for dag» var sangen som møtte meg og kollega Bård Hoksrud da vi besøkte Lambertseter alders- og sykehjem for noen uker siden. Det er musikkterapeuter på sykehjemmet, som har beboerkor for demenspasienter og andre pasienter.

Det er godt dokumentert at musikkterapi i demens- og eldreomsorgen fungerer svært godt, mot uro, mot depresjon og mot utagering. Det øker livskvaliteten for den enkelte, og det kan definitivt redusere bruk av beroligende medisiner.

Som en del av Kompetanseløft 2020 ble det for 2017 bevilget 5 mill. kr for å videreutvikle og spre opplæringsprogrammer om bruk av musikk i omsorgstjenestene. Jeg hadde selv gleden av å være til stede da Nasjonalt kompetansesenter for kultur, helse og omsorg hadde ett av sine store opplæringsseminarer om dette på Gardermoen for noen uker siden. Dette nasjonale kompetansesenteret skal bidra til utvikling og spredning av miljøterapeutiske behandlingstiltak og ivareta samspillet mellom forskning, utdanning og praksis.

Musikkterapi er også et viktig terapeutisk virkemiddel i behandlingen på andre helseområder, bl.a. innenfor rus og psykisk helse. I den nasjonale faglige retningslinjen for utredning, behandling og oppfølging av pasienter med psykoselidelser er musikkterapi en av mange anbefalte terapi- og behandlingsformer.

Så er det slik at dersom en vil øke den årlige utdanningskapasiteten for musikkterapeuter, som er en del av forslaget som forslagsstillerne fremmer, er det først og fremst et anliggende for Kunnskapsdepartementet.

I Høyre synes vi det er gledelig at det begynner å bli norsk, relevant forskning på bruk av musikkterapi. Vi ønsker slik forskning velkommen, og vi ønsker mer av det. Det er midler til slik forskning gjennom Forskningsrådet, og det fordrer selvfølgelig at norske forskere søker om disse midlene og når opp i konkurransen.

Musikk brukt riktig kan være som medisin for mange pasienter. Når det brukes som en integrert del av helsehjelpen, kan vi oppleve å møte pasienten mer på hans eller hennes banehalvdel. Det krever kartlegging av musikkpreferanser og selvfølgelig riktig kompetanse hos det helsepersonellet som skal utøve den terapeutiske behandlingen.

Høyre stemmer ikke for forslagene fra mindretallet i denne innstillingen. Det er begrunnet i at regjeringen fokuserer, og har fokusert, på dette, at forskningsinnsatsen er økende, og at det er et faglig lederansvar at musikkterapi og andre terapeutiske behandlingsmetoder tas i bruk, både i spesialisthelsetjenesten og – særlig – i kommunehelsetjenesten.

Kari Kjønaas Kjos (FrP) [21:47:47] (komiteens leder): Jeg har gjennom de siste årene vært svært opptatt av musikkterapi som behandlingsform – fra den spede begynnelsen, hvor de fleste bare så litt rart på meg når jeg sa at dette ville være en del av fremtidens behandlingsform, og frem til i dag. Mye har skjedd, og mange har hatt glede av et slikt tilbud, og jeg har møtt mange av dem. Alle høringsssvarene vi har fått, viser at musikkterapi i dag ses på som en del av det totale helsetilbudet.

Innen helse finner vi i dag musikkterapeuter i psykisk helsevern, innen rusomsorgen, i sykehus, eldrecentre, sykehjem og fengsler.

Det har gjennom flere år vært etterspurt medikamentfrie behandlingstilbud, noe denne regjeringen har sørget for at har blitt en realitet, i alle helseregioner. Det betyr at medisinerne må erstattes av noe annet, og forskning har vist at musikkterapi kan være en av disse erstatningene. I nasjonal faglig retningslinje for utredning, behandling og

oppfølging av personer med psykoselidelser er musikkterapi nå en del av anbefalingene. De medikamentfrie behandlingstilbudene er innrettet på forskjellige måter og har ulike innhold. Det blir spennende å følge utviklingen på dette feltet etter hvert som vi kan høste erfaringer av disse nye tilbudene.

Jeg har forståelse for at musikkterapeutene som de siste par årene har fått mye oppmerksomhet, er utålmodige og vil videre. Det er likevel slik at vår helsetjeneste er mangfoldig, nettopp fordi pasienter er forskjellige og trenger forskjellige ting. Ved å innføre fritt behandlingsvalg har vi lagt til rette for at etterspørselen i stor grad vil være med og styre hvor mye og hvor kjapt tilbudet om musikkterapi må økes.

Til slutt vil jeg si litt om musikkterapeuter i de kommunale helse- og omsorgstjenestene.

Musikkbasert miljøbehandling som en integrert del av omsorgen har vi fått i enkelte kommuner, og regjeringen har gitt særskilte bevilgninger for å få dette på plass.

Å bruke musikk, sang og bevegelse, særlig innen demensomsorgen, har vist seg svært verdifullt. Vi vil nok aldri komme dit at vi har en musikkterapeut på hvert eneste sykehjem, men å bruke musikkterapeutene i kommunene til å veilede og tilrettelegge for musikkbasert behandling vil også være et stort fremskritt.

Så er det også mulig å misforstå merknader, hvis man ønsker det. Jeg går ikke noe mer inn på å kommentere akkurat slike påstander.

Kommunereformen med større kommuner vil gi oss nye muligheter for flere profesjoner som i dag mangler i kommunene, inkludert musikkterapeutene, og jeg ønsker det veldig velkommen.

Olav V. Bollestad (KrF) [21:50:47]: Kultur og kunst har en egen evne til å berøre mennesker i sårbare situasjoner, og musikk spesielt ser ut til å kommunisere på en måte som når inn til den enkelte. Den enkelte har sin musikkform, og musikken gjenskaper følelser, opplevelser og minner. Å sitte sammen med mennesker som har mistet språket på grunn av f.eks. demens, og som plutselig får ord og begynner å synge, er en ufattelig opplevelse. Jeg opplevde det selv med min egen mor, som var dement i flere år. Når musikken var der, kom ordene, og sangene kom trillende som perler på en snor. Jeg fikk mor tilbake i gode øyeblikk.

På NKS Olaviken alderspsykiatriske sykehus bruker de musikkterapi for å hente fram ressurser og skape deltakelse, spesielt når kognitive evner og språk er svekket. De bruker altså musikkterapi som et viktig redskap i behandlingen. Vi vet hva musikk betyr for barn i mors mage, at barn gjenkjenner musikken etter at det er født, så musikk er et eget instrument fra vugge til grav. Målet må være flere musikkterapeuter for å fremme opplevelser, få bedre livskvalitet og bedre helse. Musikkterapeutene forsvinner ofte i de store helseprioriteringene, og derfor mener Kristelig Folkeparti at dette feltet bør løftes opp og fram i helsepolitikken. Dette gjelder både i spesialisthelsetjenesten og i kommunehelsetjenesten.

Internasjonalt er musikkterapiet en drivkraft når det gjelder forskning og utvikling av kunnskap på dette feltet. Musikkterapeuter sitter ofte med kompetanse som annet helsepersonell i større grad kan nyttiggjøre seg i sitt arbeid. For flere pasientgrupper ser vi at medikamentbruken

kan gå ned når musikkterapien kommer inn som en del av behandlingen. Dette ser vi innen både rus, psykisk helse og behandling av kognitive lidelser. Musikkterapi er dokumentert et effektivt supplement til medisinerings og samtaleterapi.

Skal vi i framtiden løse dette på en bedre måte enn i dag, tror Kristelig Folkeparti at en av løsningene er flere musikkterapeuter – i tillegg til å bruke oss vanlige til å være med og syngje sammen med våre egne, men det er noe annet enn musikkterapi. Derfor har Kristelig Folkeparti satt fram forslagene sammen med andre.

Kjersti Toppe (Sp) [21:53:43]: Norsk musikkterapi står sterkt akademisk, men implementeringa i tenestene våre er mangelfull – og her ligg Noreg langt etter land vi kan samanlikna oss med. Difor har Senterpartiet fremja dette representantforslaget, der vi ber regjeringa i dialog med helseføretaka føreslå stimulerande tiltak for kunnskapsbasert implementering av musikkterapi i tenestene. Vi ber òg om å auka den nasjonale utdanningskapasiteten i musikkterapiutdanninga og å styrkja ordninga som er i Helsedirektoratet til stillingar og prosjekt innanfor kunnskapsbaserte behandlingsmetodar, som f.eks. musikkterapi, slik at dei kan nå ut til fleire kommunar og helseføretak, og om fleire ressursar til følgjeforskning og anna relevant forskning på implementering av musikkterapi i tenestene, med fokus på brukarerfaring og samarbeidsmåtar.

Desse forslaga får ikkje fleirtal, men Arbeidarpartiet støttar dei – delvis òg Kristeleg Folkeparti. Så om det vert ei anna regjering etter valet, er dette kanskje eit område vi kan sjå eit litt anna engasjement for. Det håpar eg.

Musikkterapi har kome inn i dei faglege anbefalingane for både psykose, rus, palliasjon og demens. Eg føler det vert bagatellisert både i brevet frå statsråden og i innstillinga, at det berre er eitt av mange tiltak. Poenget er at når det ikkje finst nok musikkterapeutar, er det eit politisk ansvar å sørgja for at dei faglege retningslinjene som finst, kan gjennomførast ute i tenestene.

Saksordføraren har tatt opp at fleirtalet ikkje har forstått forskjellen på musikkterapi, miljøbehandling og integrert bruk av musikk og song i helse- og omsorgstenestene. Vi skal ha begge delar – både satsing på å læra opp eksisterande helseprofesjonar i bruk av musikk og parallelt ei satsing på den profesjonen som er spesialisert i kunnskapsbasert bruk av musikk.

Når det gjeld utdanningskapasiteten, er det viktig å føreslå nettopp fordi det er nøkkelen til å få dette ut i tenestene. Ifølgje Norsk forening for musikkterapi er det behov for minst 1 200 musikkterapeutar på landsbasis om vi skal oppfylle dei faglege retningslinjene som no gjeld ute i tenestene. Det betyr 900 nye musikkterapeutar dei neste åra. Med ein utdanningskapasitet som i dag, på 24 studentar årleg, vil det ta 50 år før vi har nok musikkterapeutar til å realisera dei faglege anbefalingane for dei nemnde områda. Det er altfor lenge. Difor harstar det med å få eit større politisk engasjement for musikkterapi i helse- og omsorgstenestene.

Statsråd Bent Høie [21:56:59]: Det er viktig å ta i bruk et bredt spekter av verktøy og metoder både i behandling og i terapeutisk arbeid overfor ulike pasientgrupper, som også komiteen er inne på. Jeg er enig med komiteens flertall i at pasienter som ønsker det, skal få

mulighet til å velge medikamentfrie behandlingsalternativ.

Musikkterapi er et av tiltakene som blir anbefalt i Nasjonal faglig retningslinje for utredning, behandling og oppfølging av personer med psykoselidelser fra Helsedirektoratet i 2013. Senere er musikkterapi anbefalt som behandlingsform i nasjonale faglige retningslinjer også innen rusbehandling og palliasjon, og det vurderes i retningslinjene om utredning av demenssykdom og oppfølging av personer med demens og deres pårørende.

Nord universitet og Nasjonalt kompetansesenter for kultur, helse og omsorg er hovedsamarbeidspartnere i utvikling av opplæringsprogram for musikkbasert miljøbehandling for ansatte i helse- og omsorgstjenesten. Nå videreutvikles opplæringsprogram tilpasset demensomsorgen, og det utvikles videreutdanningsmoduler for mastergradsnivå. Dette er viktige bidrag for at musikkterapi kan bli utdanningsvei for flere enn i dag.

Jeg legger til grunn at aktuell nasjonal faglig retningslinje er kjent i tjenesten. Videre vil jeg påpeke at ledere i helsetjenesten har ansvar for å tilrettelegge virksomheten slik at anbefalinger gitt i nasjonale faglige retningslinjer kan følges.

Helsedirektoratets retningslinjer og innholdet i kunnskapsbaserte anbefalinger bør være sentrale i arbeidet med kvalitetsforbedring i helse- og omsorgstjenesten. Anbefalingene er ikke rettslig bindende, men ved å støtte seg til dem kan helsepersonell være trygge på at de oppfyller lovverkets krav til faglig forsvarlig helsehjelp. Det bør dokumenteres når helsepersonell velger løsninger som i vesentlig grad avviker fra anbefalingene i den nasjonale retningslinjen. Når Helsetilsynet vurderer om det er handlet i samsvar med god praksis, tar de utgangspunkt i anbefalingene som er utviklet systematisk og kunnskapsbasert.

I innstillingen pekes det på flere eksempler på at musikkterapi benyttes i behandlingen av forskjellige grupper pasienter. Dette er etter min mening gode eksempler på at retningslinjene fungerer som de skal når helsepersonell tar dem i bruk. Jeg mener også det er eksempler på at det ligger til rette for at anbefalingene og retningslinjene kan følges.

Min holdning er at politikere på nasjonalt nivå må se det som positivt at vi ikke må treffe detaljerte politiske beslutninger for at helsepersonell skal følge faglige anbefalinger.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tove Karoline Knutsen (A) [21:59:40]: Som musiker har jeg vært mye rundt på institusjoner, sunget og spilt, og har hatt mange fabelaktige opplevelser. Jeg tror at det av og til har vært viktig, i alle fall har det vært opplevd sånn.

Men jeg er ikke musikkterapeut. Det vil jeg aldri kalle meg, for det er en akademisk profesjon. Da er mitt spørsmål til helseministeren om han kan forstå det innlegget som var i Aftenposten, og brevet som har kommet fra Griegakademiet hvor det minnes om den forskjellen det er på musikkbasert miljøbehandling – som er veldig viktig i seg sjøl – og den musikkterapeutprofesjonen som de utdanner folk til.

Statsråd Bent Høie [22:00:33]: Jeg vet veldig klart forskjellen på dette. Når jeg har hørt representanten synge – og det er veldig flott – oppfatter jeg derfor ikke det som musikkbasert miljøterapi. Det er kultur og underholdning. Derfor er heller ikke musikkbasert miljøterapi det samme som å synge for pasientene. Det er kunnskapsbasert og utføres av helsepersonell som har en utdanning. Det samme gjelder musikkterapi, som utføres av musikkterapeuter.

Disse skillelinjene er helt klare. Jeg ser likevel at det å ha gode kulturelle innslag der musikk er til stede, er viktig, men jeg synes også at musikkbasert miljøterapi og musikkterapi er viktig i tjenesten. Det kommer også fram bl.a. i retningslinjene som jeg viste til i mitt innlegg.

Tove Karoline Knutsen (A) [22:01:33]: Mitt oppfølgingsspørsmål er da: Kan helseministeren se at det ville være viktig å få implementert noen av de forslagene som vi har lagt inn sammen med Senterpartiet og Kristelig Folkeparti i denne saka? For eksempel er det slik at i min landsdel utdannes det ikke musikkterapeuter. Sjøl om det ikke er helsestatsrådens departement, ber jeg ham likevel svare på om han kan se at det er helt nødvendig at vi får utdannet flere musikkterapeuter, og at den utdannelsen også kan etableres andre steder enn i dag, f.eks. i den landsdelen jeg kommer fra.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Bent Høie [22:02:25]: Som representanten er inne på, er utdanningskapasitet ikke mitt ansvarsområde, men jeg har sammen med Kunnskapsdepartementet etablert en rekke ordninger og satt i gang mye arbeid nettopp for at det skal bli en tettere og bedre dialog mellom helsetjenesten og utdanningsinstitusjonene for å sikre at utdanningsinstitusjonenes utdanningskapasitet og utdanningens innhold bedre samsvarer med det som er tjenestens behov, og det er helt klart at tjenesten har behov for flere musikkterapeuter framover.

Kjersti Toppe (Sp) [22:03:12]: Eg har lese svaret som statsråden har gitt til komiteen når det gjeld forslag nr. 2, om å auka den nasjonale utdanningskapasiteten i musikkterapiutdanninga. Eg må innrømme at eg vert overraska over at ein er så avvisande til at dette er noko som ein som helseminister skal bry seg med. Ein viser til at dette er noko som utdanningsinstitusjonane sjølve må prioritera, eller kunnskapsministeren, og at det er eit leiingsansvar ute å sørgja for at dette vert implementert.

Spørsmålet mitt er: Synest statsråden at dette er å detaljregulere noko? Er det ikkje samarbeid mellom helsestatsråden og kunnskapsstatsråden? Vil statsråden ta initiativ til å få vurdert behovet for fleire studieplassar innan musikkterapi – frå regjeringshald?

Statsråd Bent Høie [22:04:15]: Jeg ser ikke på dette som en detalj, men jeg tror at hvis representanten tar en samtale om dette med sin kollega i utdanningskomiteen, vil hun fort oppdage at det er en annen måte å styre utdanningsinstitusjonene på i Norge enn slik vi styrer f.eks. spesialisthelsetjenesten. Utdanningsinstitusjonene har i Norge en betydelig selvstendig rolle, de definerer både omfang og innhold i ulike utdanninger.

Det som jeg har vært opptatt av, er å få til et bedre samarbeid på alle nivå, og med Kunnskapsdepartementet, men

ikke minst mellom tjenesten og utdanningsinstitusjonene, for å sikre at det er bedre samsvar mellom kapasitet og innhold i utdanningene, slik at de stemmer bedre overens med tjenestens behov, og det er et arbeid som er godt i gang.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Tove Karoline Knutsen (A) [22:05:16]: Det er sent på kvelden, men når jeg tar ordet nå, er det fordi dette er min siste sak i Stortinget etter tolv år. Fabelaktig nok havnet jeg på musikk: back to basic. Det har vært tolv fantastiske år, en reise i lag med gode kollegaer både innenfor og utenfor mitt eget parti, og ikke minst har det vært en stor ære å kunne være ombud og tillitskvinne for folk som har stemt på meg og mitt parti i valg.

Men litt malurt i begeret må jeg komme med, for jeg syns at det i løpet av disse fire årene har utviklet seg en slags tradisjon for at enkelte statsråder har gjort spørreinstitutet til en slags verbal brytering. I den siste ordinære spørretimen ble det en fotballkamp, hvor statsråden fant fram en imaginær dommerfløyte, blåste for filming og delte ut gule kort mens han kritiserte Arbeiderpartiets program.

Jeg tar dette opp fordi jeg tenker at det kan være morsomt en og annen gang, men det er med på å undergrave det som skal være viktig med spørreinstitutet, i alle fall én av de tingene som er viktige: at opposisjonen skal kunne stille tøffe og utfordrende spørsmål, og så skal statsrådene svare utfyllende og informerende overfor Stortinget. Jeg håper at den tradisjonen kanskje kan endre seg litt til høsten.

Men de store, opprivende, flotte, heidundrende debatterne, der vi har vært veldig uenige, har vært deilige! Noe av det fineste med demokratiet er jo at vi kan ha denne uenigheten, og så kan vi neste dag, som representanten Wilhelmsen Trøen sa, stå sammen, skulder ved skulder, slik vi gjorde med autismeforslaget i dag, og være enige og løfte viktige saker.

Jeg vil bare si takk til alle sammen, til Stortinget, og til mine flotte folk i Troms, som har vist meg tillit tre ganger i valg – og siden det handler om musikk og helse, en liten tekst med melodi til, som går sånn:

«Mjuk vind, mjuk vind, åpner du døra di,
åpner du døra di, ber du han inn,
mjuk hand, mjuk hand, lar du ho stryke deg,
lar du ho stryke deg no
mens ho kan.»

Takk, president!

Presidenten: Tusen takk for sangen! (Applaus i salen)

Neste taler er representanten Kjersti Toppe – som jeg regner med tar det i tale.

Kjersti Toppe (Sp) [22:08:41]: Eg skal ikkje syngja, men takk til Tove Karoline, og for alle åra vi har hatt saman i helse- og omsorgskomiteen.

Eg har berre ein liten replikk, men det er kanskje kjedeleg no, etter den fine avslutninga til representanten Knutsen. Det går på utdanningskapasitet og replikken til statsråden. Eg vil berre minna om at dei to utdanningsinstitusjonane – dette står i representantforslaget – har spelt inn til departementet både i fjor og i år behovet for å få auka utdanningskapasitet, og med omsyn til tilvisinga til vår re-

presentant i kunnskapskomiteen, står vi begge bak dette forslaget. Så vi veit korleis det fungerer, men vi har ein vilje no til å løfta opp dette og behovet for å få fleire utdanningsplassar. – Det var berre det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 20.

Den reglementsmessige tiden er nå omme. Presidenten foreslår at vi fortsetter møtet til sakene på dagens kart er ferdigbehandlet.

– Det anses vedtatt.

Fra Høyres stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Bengt Morten *Wenstøb* fra og med 19. juni kl. 22 til og med 21. juni.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten Tone *Damsleth* innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Tone Damsleth er til stede og vil ta sete.

Sak nr. 21 [22:10:26]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Janne Sjelmo Nordås, Per Olaf Lundteigen og Geir Inge Lien om oppfølging av Kvinnsland-utvalgets rapport og erstatte helseforetaksloven med en helseforvaltningslov og innføre folkevalgt styring og stedlig ledelse av norske sykehus (Innst. 466 S (2016–2017), jf. Dokument 8:140 S (2016–2017))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Kristin Ørmen Johnsen (H) [22:11:30] (ordfører for saken): Representanten Kjersti Toppe med flere fremmer forslag om å erstatte helseforetaksloven med en egen helseforvaltningslov, der flertallet i et sykehusstyre skal settes sammen av representanter fra fylkestinget. Senterpartiet vil også endre finansieringen av sykehus, med et mål om at alle sykehus i all hovedsak skal rammefinansieres.

I 2015 oppnevnte regjeringen et offentlig utvalg, Kvinnsland-utvalget, som fikk i oppdrag å utrede hvordan det statlige eierskapet i spesialisthelsetjenesten skulle organiseres. Utvalget ble bedt om å vurdere tre alternativer til dagens organisering:

1. et eget foretak, direkte underlagt departementet
2. et nytt direktorat til erstatning for dagens helseforetak
3. et nasjonalt helseforetak som erstatter dagens fire regionale foretak

13 av utvalgets 16 medlemmer mente at det fortsatt bør være et regionalt beslutningsnivå. En av begrunnelsene fra utvalget er at et regionalt forankret nivå gir større legitimitet. Regional forankring vil gi en bedre regional planleg-

ging og dimensjonering av spesialisthelsetjenesten. Kvinnsland-utvalget hadde altså ingen bedre alternativer enn dagens modell.

Jeg må si meg enig i Arbeiderpartiets merknader om at en omfattende omorganisering av foretakene vil kreve både økonomiske og personellmessige ressurser, og at man må være ganske sikker på at en ny organisering gir et bedre og mer effektivt resultat når det gjelder å drive helsetjenester, enn det som gjelder i dag. Det konkluderte altså utvalget med at det ikke gjør.

Modellen Senterpartiet foreslår, skaper egentlig et inntrykk av at fylkesting og fylkespolitikere har et direkte ansvar for sykehusdriften. Men i realiteten må disse styrene forholde seg til de styringssignalene som kommer fra regjeringen og fra Stortinget. Modellen skaper egentlig uklare ansvarsforhold.

Et sentralt virkemiddel for gjennomføring av helsepolitikken er finansieringsordningene, og spesialisthelsetjenesten er finansiert dels gjennom en basisbevilgning og dels gjennom ulike aktivitetsbaserte finansieringsordninger. Denne såkalte ISF-ordningen ble innført i 1997. Den er altså ikke ny, og i motsetning til rammefinansiering stimulerer ordningen til en mer kostnadseffektiv pasientbehandling. Dette var en av grunnene til at regjeringen økte andelen innsatsfinansiert styring fra 40 pst. til 50 pst.

Kvinnsland-utvalget så på mange ulike problemstillinger i tillegg til styringsmodell. Jeg er glad for at regjeringen ønsker å se disse i sammenheng, og den har varslet at den vil gi en samlet framstilling av retningen for den videre oppfølgingen i statsbudsjettet for 2018.

Ingvild Kjerkol (A) [22:14:54]: Hvordan vi organiserer sykehusene våre, er selvsagt av betydning for vår felles helsetjeneste. Arbeiderpartiet mener at Kvinnsland-utvalgets rapport gir en god beskrivelse av dagens sykehusmodell, og den peker på en del vesentlige områder for forbedring.

Helsetjenesten er i stadig endring, og det vil også være behov for å forbedre måten vi organiserer driften på, fra tid til annen. Kritikken mot dagens foretaksmodell omfatter flere områder. Avstand mellom ledelse og den pasientnære virksomheten, manglende legitimitet hos toppledelsen, at det fokuseres for mye på markedsprinsipper på bekostning av pasientbehandling, og at det ofte er for liten tillit på tvers av sykehusene, er noen av hovedmomentene som ofte kommer fram i kritikken.

Kvinnsland-utvalgets konklusjon var at ingen av modellene de utredet, var åpenbart bedre enn foretaksmodellen, og flertallet i utvalget foreslo at dagens modell skulle opprettholdes, med visse justeringer.

Det er stort rom for å gjøre nødvendige forbedringer innenfor dagens helseforetaksmodell, og Arbeiderpartiet legger den til grunn for forbedringer i driften av sykehusene våre. Vi mener det er grunn til å dempe markedsfinansieringen av sykehusene, slik at det blir en bedre balanse mellom hensynet til kvalitet i pasientbehandlingen og økonomiske krav. Det må også avspeiles i hvordan man omtaler spesialisthelsetjenesten, f.eks. ved at et sykehus er et sykehus og ikke et helseforetak.

Arbeiderpartiet mener altså at det er hensiktsmessig å beholde styrene på de ulike nivåene, og at styrene må ha både tung fagkompetanse og god samfunnsforståelse. God

ledelse og tillit mellom de ulike leddene i tjenesten er en forutsetning for en god tjeneste, og vi mener at reell stedlig ledelse skal være en hovedregel.

Jeg vil også si at Arbeiderpartiet står inne i komiteens tilråding, og vi støtter altså ingen av de forslagene som jeg regner med blir fremmet i den videre debatten, av litt ulike mindretall.

Morten Wold (FrP) [22:17:34]: Det er ikke alltid Senterpartiet og Fremskrittspartiet er enige, men vi forener noen av våre gode tanker når det gjelder behandling av dette Dokument 8-forslaget. Vi er nemlig enig i at det er riktig å legge ned de regionale helseforetakene. Men våre veier skilles når vi kommer til Senterpartiets ønske om at det er folkevalgte fylkespolitikere som skal styre sykehusene våre. Til det er norske sykehus altfor viktige.

Fremskrittspartiet mener Kvinnsland-utvalget ikke har levert på den bestillingen det fikk. Utvalget skulle nemlig komme tilbake med en modell til erstatning for RHF-ene, som skulle legges ned.

I 2002 kom sykehusreformen. Da overtok staten eierskapet til sykehusene – i og for seg en god Fremskrittsparti-modell. Det vi erkjenner i etterkant av denne, er at de regionale helseforetakene er blitt store, overhengende og fordyrende mastodonter. Det er dette vi må bort fra. Sykehusene skal først og fremst drive med pasientbehandling, og all deres energi og fokus bør også konsentreres om dette.

På folkemunne kalles Helse Sør-Øst for Helse Størst, av den enkle grunn at 2,8 millioner nordmenn hører til i dette foretaket. Det er ca. halvparten av landets befolkning.

Jobben med å fjerne makt fra RHF-ene er allerede startet av dagens regjering. Det er nemlig opprettet nasjonale selskaper for sykehusbygging, innkjøp og IKT. Jeg mener det er en god start, og det bør ikke være vanskelig å legge dem ned, siden jobben med å flytte oppgaver allerede er påbegynt.

Den norske legeforening vedtok støtte til ønsket om å legge ned de regionale helseforetakene, da de hadde spørsmålet til behandling på sitt landsstyremøte den 31. mai i år. Legeforeningen mener at beslutningene må flyttes nærmere pasientene. Jeg kunne ikke vært mer enig.

Helt til slutt vil jeg minne Senterpartiet om at Arbeiderpartiet er for å beholde de regionale RHF-ene. Det kan kanskje være verdt å huske på når vi går inn i neste stortingsperiode.

Jeg tar opp forslaget Fremskrittspartiet har sammen med Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Morten Wold har tatt opp det forslaget han refererte til.

Olaug V. Bollestad (KrF) [22:19:50]: Aller først vil jeg takke forslagsstillerne for forslaget. Kristelig Folkeparti er i stor grad enig med forslagsstillerne, og vi fremmer i innstillingen noen forslag som er i tråd med representantforslaget.

Kristelig Folkeparti mener at det må være politisk styring av sykehusene. Det er ikke en for stor oppgave å ha politisk styring av, og vi vil avvikle de regionale helseforetakene. Når Kristelig Folkeparti går inn for en avvikling av de regionale helseforetakene, handler det om at vi vil ha

mer politisk styring av sykehusene. Kristelig Folkeparti vil ha en overføring av makt fra byråkrater til de folkevalgte.

Kristelig Folkepartis modell innebærer en videreføring av statlig eierskap til sykehusene og at ansvarlig statsråd står for den overordnede styringen av de lokale helseforetakene på bakgrunn av føringer gitt av Stortinget. Stortinget skal stå for en overordnet, langsiktig styring gjennom en rullerende nasjonal helse- og sykehusplan, etter mønster av Nasjonal transportplan, som vi kjenner godt til etter en syv-åtte timers debatt i Stortinget i dag. Vesentlige endringer i sykehusstruktur og sykehusfunksjoner skal avgjøres av Stortinget gjennom denne planen.

For Kristelig Folkeparti er det viktig at det er de folkevalgte i Stortinget og styrene i de lokale helseforetakene som skal bestemme. Ved at de folkevalgte i kommunene og regionene sitter i de lokale helseforetaksstyrene, og ved å ha en langsiktig sykehusplan for å gi en helhetlig og forutsigbar styring fra Stortinget vil vi sikre at det er folket – gjennom politikerne de velger på alle tre nivåer – som bestemmer hvordan Sykehus-Norge skal se ut framover.

Dette er bakgrunnen for Kristelig Folkepartis votering i dag. Vi stemmer for forslagene vi fremmer i innstillingen, nr. 1–7. Forslagene 8, 9 og 10 er vi mye enig i, men vi ønsker en helhetlig tilnærming til hele finansieringssystemet og voterer derfor ikke for konklusjonene i denne sammenhengen. Men ingen skal være i tvil om at Kristelig Folkeparti er kritisk til den store andelen av ISF-finansiering som foregår i norske sykehus.

Dermed tar jeg opp de forslagene Kristelig Folkeparti er en del av.

Presidenten: Representanten Olaug Bollestad har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Kjersti Toppe (Sp) [22:22:24]: Så var det dette det enda opp med, regjeringslovnaden om at ein skulle avvikla dei regionale helseforetaka – ein 3-minuttarsdebatt på enden av dei fire åra.

Senterpartiet meiner at spesialisthelsetenesta som vert utført ved norske sjukehus, er grunnleggjande viktig for folks tryggleik, og at norske sjukehus i dag er overadministrerte og underleia. Difor har vi fremja dette representantforslaget om å avvikla helseforetaksmodellen, og vi er glade for at vi kom fram til eit forslag som alle parti som er imot denne måten å styra sjukehusa på, kunne samla seg om. Kvinnsland-utvalet skulle jo føra til ein brei politisk debatt om dette, men den oppfølginga vart avlyst av statsråden sjølv fordi partiet Høgre hadde ombestemt seg.

15 år med føretaksmodell har vore 15 år med ein kontinuerleg politisk og fagleg debatt om denne måten å organisera og styra sjukehusa våre på. Vi meiner modellen er udemokratisk, og at han svekkjer moglegheita for folkevald styring og politisk kontroll. Det same meiner no Den norske legeforening. Vi føreslår at modellen vert avvikla, og at vi får ei demokratiserings- og leiingsreform for norske sjukehus der vi tar sjukehusa tilbake til offentleg forvaltning og folkevald styring.

Vi meiner at alle tilrådingane frå Kvinnsland-utvalet betyr demokratisk underskot i styring av sjukehusa også i framtida, men vi meiner at det eine forslaget, om å greia ut ei ordning med færre helseforetak direkte underlagde styring frå departementet, burde vore utgreidd i heile si breidde. Det er det ikkje. Vi føreslår ein modell der staten fram-

leis skal eiga sjukehusa, men der vi delegerer til lokale sjukehusstyre, tilsvarende dagens lokale helseforetak, å drive sjukehus der det er eit fleirtal i styret som er vald av og blant fylkestinget, eller av medlemene i dei nye regionane, der sjukehusa i større grad vert rammefinansierte, og der det òg er stadleg leing ved alle sjukehus.

Eg forstår at f.eks. Arbeidarpartiet ikkje stemmer for forslaga våre her, men det er uforståeleg at ein ikkje kan slutta seg til at ein ikkje skal vidareføra ISF-finansieringa ned på avdelings-/klinikk-/sjukehusnivå, og det er uforståeleg at ein ikkje kan slutta opp om at AD-møta bør vera opne, og at ein skal la strategiske avgjerder om IKT koma under politisk behandling og avgjerder.

Med dette tar eg opp Senterpartiet sine forslag i saka.

Presidenten: Representanten Kjersti Toppe har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Ketil Kjenseth (V) [22:25:51]: Venstre er aller mest opptatt av å bygge tillit innen sykehussektoren og helse-tjenesten, det være seg mellom pasienten og det offentlige, mellom pasienten og de ansatte eller mellom ansatte og det offentlige.

Pasientens helsetjeneste i Norge i dag er svært god når blålysene kommer på, men før og etter oppleves det ofte vanskelig både å nå fram og å finne fram. Samtidig blir folkehelsearbeidet nedprioritert til fordel for reparering, samt at somatikk gis for mye oppmerksomhet sammenlignet med rus og psykiatri. Et todelt helsevesen må få mindre preg av å være delt.

Venstre går i sitt program for perioden 2017–2021 inn for et forsøk med en samling av all helsetjeneste på ett nivå og en større innsats i folkehelsearbeidet. Det bør stimuleres til at kommuner som ønsker det, kan velge å inngå samarbeid med sykehusforetak om oppgaver innen spesialisert pleie og omsorg, øyeblikkelig hjelp og legevakt – som et alternativ til å inngå stadig mer interkommunalt samarbeid. Venstre er åpne for å samle de fire regionale helseforetakene til ett nasjonalt foretak, med vekt på å styre de nasjonale behandlingstjenestene og drive nasjonalt utviklingsarbeid og nasjonal standardisering av både pasientsikkerhet, kvalitet og IKT-infrastruktur. Dette må følges av en ny organisering av dagens 20 sykehusforetak.

Venstre er bekymret over at stadig større og stadig flere beslutninger i norsk sykehussektor samles i et økende antall fora, bestående av kun de fire direktørene i de fire regionale helseforetakene. Et økende antall store beslutninger om anskaffelser blir forsøkt holdt unna offentlighet og brukere, som priser på dyre medisiner og outsourcing av store IKT-kontrakter til utenlandske selskaper. Både mangel på åpenhet og usikkerhet rundt digital pasientinformasjon reduserer tillit.

Venstre ønsker flest mulige ressurser nærmest mulig pasienter og helsepersonell. I dag er det et nasjonalt konglomerat av aktører med noe uklare mandater og for små ressurser til å drive nasjonal standardisering og utvikling av nasjonal infrastruktur. Vi etterlyser en utredning og debatt om reelle alternativer til dagens fire regionale helseforetak. De få ideelle aktørene i Norge ser ut til å drive sykehus mer effektivt og med lavere konfliktnivå enn de offentlige. Dette må vi ta lærdom av.

Det har vært litt snakk om nye regioner og folkevalgte aktører på det nivået. I Spania, i regionen Valencia, med

240 000 innbyggere, har en privat aktør fått ansvaret for etter hvert både primærhelsetjenesten og spesialisthelsetjenesten. Ribera Salud har ett IKT-system, de har satset spesielt på kronikerne, de monitorerer legene. Dette er et eksempel på at det er fullt mulig å drive én helsetjeneste og ikke holde seg med den dobbelte bokføringen vi har i Norge. Det skaper mye byråkrati, og det drar mange ressurser bort fra den pasientnære behandlingen.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [22:29:16]: I det siste innlegget var eg usikker på om Venstre tok til orde for å privatisere heile sjukehusdrifta – at det var det som var poenget.

«Slik vi har en Nasjonal transportplan for samferdsel, bør vi få en nasjonal helseplan for sykehusene. Da vil vi lytte til lokale innspill, faglige råd og la Stortinget ta avgjørelsene.»

Det er etter kvart blitt ei ganske berømt utsegn som er veldig godt sagt. Det var statsministeren vår, Erna Solberg, som dagar før valet i 2013 sa desse berømte orda.

Klarare kan det ikkje seiast. Det var det Høgre gjekk til val på. Ein skulle få ei demokratisk styring av sjukehusa. Bak det låg ein ganske hard kritikk av dagens foretaksmodell, som gjer at det politiske ansvaret er veldig uklart. Vi veit korleis det har gått med den saka. Ingenting er levert. Ein har falle inn i eit reint forsvar av dagens foretaksmodell.

SV vil ha ei folkevald styring av sjukehusa. Vi vil avvikle foretaksmodellen, og vi vil sikre at styringa av sjukehusa blir gjort av folkevalde i full openheit. Kvart fjerde år, har vi skissert, skal vi på Stortinget behandle ein nasjonal sjukehusplan, der sjukehusstruktur, funksjonar og føringar blir lagde. Vi ser også føre oss sterke regionar, der bl.a. sjukehus, men også andre funksjonar, som transport og ressursforvaltning, inngår som ein del av oppgåvene til regionen. Slik får regionane faktisk innhald, mens det regjeringa la opp til i sitt forslag, var regionar utan innhald og å vidareføre sjukehusdrifta på den måten ein gjer i dag.

Så oppsummert: SV går inn for forslaga nr. 2–10. Primært er det forslag nr. 7 som ligg nærmast vår modell. Eg vil understreke at forslag nr. 1 stemmer vi for subsidiært.

Statsråd Bent Høie [22:31:49]: Regjeringen har gjort en rekke vesentlige endringer i styringsmodellen for spesialisthelsetjenesten. For det første er Nasjonal helse- og sykehusplan etablert som et styringsverktøy. Den første nasjonale helse- og sykehusplanen er vedtatt i Stortinget og virker nå. Arbeidet med å utvikle grunnlaget for den andre nasjonale helse- og sykehusplanen er i gang, i tråd med de føringene som ble gitt av Stortinget, der utviklingsplanene lages etter samme mal i de fire regionene, og der også lokalmiljø, kommuner, involveres i arbeidet. Det vil etablere et godt grunnlag for å lage den neste nasjonale helse- og sykehusplanen.

Styrene er gjort mer profesjonelle, og en har også redusert antallet styringskrav til helseregionene. Samtidig er det etablert flere nasjonale selskaper som sikrer sterkere nasjonal koordinering på viktige områder som innkjøp, IKT og bygg. Det er også slik at en større del av de politiske beslutningene er flyttet opp og tas som et politisk ansvar, f.eks. nedleggelser av sykehus og lokalisering av nye sykehus.

Spørsmålet om alternativ organisering og nedlegging av de regionale helseforetakene er utredet i et bredt sammensatt utvalg, Kvinnsland-utvalget. Deres forslag har vært ute på høring, og flere modeller har vært utredet. Regjeringen har varslet at retningen for en videre oppfølging av Kvinnsland-utvalget vil bli gitt i statsbudsjettet til høsten, men en kan allerede nå konstatere at det i høringsrunden var svært liten støtte til Kvinnsland-utvalgets flertallsforslag. Jeg oppfatter heller ikke at noen partier har støttet det forslaget. Det er også veldig liten støtte til noen av de alternative forslagene som Kvinnsland-utvalget utredet.

Jeg konstaterer også at i denne debatten – selv om mange partier fortsatt tar til orde for å legge ned helseregionene – opplever jeg at de ulike partiene har ganske ulike beskrivelser av alternativet. Senterpartiets forslag vil jeg advare meget sterkt mot, der en tenker seg at en helseminister skal sitte ansvarlig for sykehusene, og at en samtidig skal ha styrer sammensatt av politikere fra regionen og kun kunne velge regionale politikere til sammensatte styrer. Det vil være en modell som pulveriserer det politiske ansvaret, og som gjør denne styringsmodellen mindre demokratisk, ikke mer demokratisk. En risikerer at en til slutt går tom for styrerepresentanter å oppnevne hvis ikke styrene fører regjeringens politikk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Torgeir Micaelsen (A) [22:35:08]: Det hadde vært fristende å bruke det lille minuttet nå til å se bakover, for det er ingen tvil om at hvis man ser i bakspeilet, har Høyre og særlig helseministeren hatt et mildt sagt friskt og annerledes syn på den styringsmodellen som nå ser ut til å overleve nok en gang. Men det skal jeg ikke gjøre, for jeg synes faktisk – og jeg har sagt det før – at det står respekt av både partier og folk som tør å innrømme at det man sto for før, mener man ikke lenger, og man har en begrunnelse for det.

Det jeg derimot synes det hadde vært spennende å høre helseministeren si noe om, er når han – og kanskje noen andre sentrale folk i Høyre – begynte å tenke at dette kanskje ikke var så gærent som man hadde sett for seg at det var, og hva konkret som bidro til den erkjennelsen?

Statsråd Bent Høie [22:36:09]: Jeg har ikke tenkt å begynne å skrive mine memoarer fra Stortingets talerstol, så det får jeg komme tilbake til.

Men jeg vil si at når regjeringen valgte å nedsette Kvinnsland-utvalget, var det nettopp fordi alternative modeller ikke var utredet tilstrekkelig. Jeg sa allerede på det tidspunktet at jeg var veldig opptatt av at Kvinnsland-utvalgets arbeid skulle bli ferdig i desember 2016, sånn at det arbeidet – og høringen – også kunne skape et grunnlag for en god diskusjon i partiene knyttet til hvilke alternative modeller de ulike partiene da kunne gå inn for i sine valgprogrammer for neste stortingsperiode. Jeg tror at Kvinnsland-utvalgets arbeid og diskusjonen rundt det har vært avgjørende for det som Høyres landsmøte valgte å gjøre når det gjaldt programmet for neste periode.

Torgeir Micaelsen (A) [22:37:04]: Jeg takker for svaret.

Jeg vil si – tro det eller ei – at selv ikke for Arbeiderpartiet er denne modellen hugget i stein, og jeg vil si at flere

av de endringene som dagens regjering også har gjort for å utvikle modellen videre, har vært gode og føyer seg inn i en tradisjon med at den modellen for styring av sykehusene som gjelder i dag, er veldig annerledes fra den modellen som ble vedtatt her i Stortinget for over 15 år siden.

Det jeg derimot synes jeg kan tillate meg, er et lite, velment råd tilbake. Når man karakteriserer andre partiers modeller og modellvalg, hvordan andre partier nå ser for seg at man skal foreslå ganske dramatiske endringer i styringsstrukturen, er ikke det så veldig mye mer dramatisk og annerledes enn det statsrådets eget parti gikk inn for, for snart fire år siden, og når man kombinerer det med retorikk som «ansiktsløse byråkrater» og «glavalaget», og at det nå skal beholdes, ja, til og med er nedfelt i Høyres program, vil mitt råd være å ta det litt mer piano i karakteristikk av andre partiers forslag.

Statsråd Bent Høie [22:38:11]: Jeg opplever ikke at jeg har gitt noen spesielt kraftig karakteristikk av andre partiers program, men at jeg bare har vært veldig tydelig på at en modell der en setter begrensningen til styrerepresentasjon fra personer som er folkevalgte, og der de tydelig skal representere et annet folkevalgt nivå enn dem som faktisk har ansvaret for spesialisthelsetjenesten, nemlig storting og regjering, vil være en sammenblanding av roller som jeg mener er veldig krevende. Og jeg mener det er riktig å gi beskjed om at det er en modell som vi mener vil bidra til å pulverisere ansvar, og ikke tydeliggjøre politisk ansvar. For politisk ansvar er en vesentlig del av diskusjonen rundt styringsmodell.

Kjersti Toppe (Sp) [22:39:07]: Eg skal vekk frå sånne kosereplikkar frå to parti som eigentleg er ganske einige, til kva denne saka eigentleg handlar om. Det er politisk usemje om korleis vi skal styra sjukehus, og korleis ein kan få best mogleg demokratisk styring. Og ein tar inn over seg den kritikken som er, både frå fagpersonar og frå folk, om at sjukehusa er styrte på ein måte som ikkje gir tillit.

Eg kan akseptera at Høgre og statsråden har skifta syn. Eg vil spørja om det er ei moglegheit for at statsråden vil ta initiativ til endringar innanfor modellen. Og da vil eg spørja om spesielt den utingen og «upraksisen» som er med at ISF-systemet og finansiering vert vidareført frå dei regionale helseføretaka ned til helseføretaka og ned til kvar einaste sjukehusavdeling og klinikk: Vil statsråden ta initiativ til at den ordninga vert endra?

Statsråd Bent Høie [22:40:12]: Hvis representanten opplever replikkvekslingen mellom meg og representanten Micaelsen som kos, har hun en annen oppfatning av kos (munterhet i salen) enn det jeg har.

Kvinnsland-utvalget har utredet veldig mange forhold utover bare styringsmodellen. Som jeg sa i mitt innlegg: Regjeringen vil komme tilbake til oppfølging av Kvinnsland-utvalget i statsbudsjettet for 2018. Det foregår også et arbeid knyttet til å se på kostnad per pasient, som er en modell som allerede er iverksatt, og også med å se på andre modeller for å få bedre oversikt over kostnader knyttet til pasientbehandling og ikke minst pasientforløp. Så dette er et spørsmål som vi må komme tilbake til.

Presidenten: Replikkkordskiftet er omme.

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

Ketil Kjenseth (V) [22:41:26]: Jeg tar ordet spesielt fordi representanten Knag Fylkesnes fra SV har lagt seg til en uvane med å tolke innlegg i verste mening. Verken jeg eller Venstre har tatt til orde for å privatisere norsk sykehussektor. Hvis representanten Knag Fylkesnes hørte etter, sa jeg i mitt innlegg at det å avvike de fire regionale helseforetakene til fordel for ett, er kanskje per i dag Venstres primærmodell. Det vi er aller mest opptatt av, er de 20 sykehusforetakene som driver sykehusene i praksis. De er svært ulike – alt fra Sykehuset Innlandet, som ble opprettet til å dekke to fylker, som har åtte sykehus i seg, til Helse Fonna, som har betydelig færre ansatte og betydelig færre og små sykehus. Så hvorfor skal vi i lengden holde oss med så store variasjoner? Når man startet med det utgangspunktet, skulle man tro at man hadde en intensjon om å evaluere – kanskje samle og strukturere dette mer likt. Det har altså ikke skjedd i noen særlig grad. Så vi har utviklingsmuligheter, for å kalle det det, innenfor det offentlige eierskapet.

Når jeg pekte på Ribera Salud, er det fordi de har turt å ta et sprang og hoppe over noe. Det er noe å lære av det. Det er sikkert også derfor Arbeiderpartiet går inn for tilsvarende forsøk som Venstre ønsker å gjøre, å samle primærhelsetjenesten og spesialisthelsetjenesten i én helse-tjeneste. Det var kanskje det aller viktigste jeg sa i mitt innlegg: Vi må få et mindre todelt helsevesen i Norge. Hvordan vi skal komme dit, gjaldt det tredje jeg sa i mitt innlegg: Vi må gjøre noen større forsøk. Jeg ønsker faktisk at av alle de 48 sykehusene i Norge, skulle vi kanskje ta sjansen på å ha ett privat drevet sykehus, for å få noe å måle alle de offentlige mot. Vi har en utfordring hvis vi driver 48 sykehus på sparebluss i Norge, og måler dem likt mot hverandre – at alle prøver å gjøre det samme, med så ulike utgangspunkt, eller at vi i større grad måler mot de ideelle aktørene. Som jeg også sa i mitt innlegg: De ser ut til å drive med mindre «glava», men også mindre gnisninger mellom ansatte og ledelse, og med en mindre ledelse og større grad av åpenhet. Så vi har noe å lære.

Ribera Salud har tatt digitaliseringen på alvor. Det er 245 000 innbyggere i den regionen – bare litt større enn Oppland fylke, som bare har to sykehus. Ribera Salud driver fire sykehus i sin region, med 100 primærhelsetjenester. Men de har tatt digitaliseringen på alvor og har ett IKT-system, mens vi i Norge har ca. ti statlige aktører som ligger utenpå de regionale helseforetakene og de 20 sykehusforetakene. Så vi har noe å gå på.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 21.

Sak nr. 22 [22:44:41]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Olaug V. Bollestad, Hans Fredrik Grøvan og Kjell Ingolf Ropstad om arbeidsvilkår for sykehusansatte (Innst. 463 S (2016–2017), jf. Dokument 8:122 S (2016–2017))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletiden begrenses til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Ketil Kjenseth (V) [22:45:42] (ordfører for saken): Dette er en forlengelse av den saken vi nettopp har diskutert, knyttet til organisering og strukturering av sykehusene særlig, og hvor det er en utfordring i tillitsforholdet mellom de ansatte i sykehusene. Noen kaller det vel en overlevning fra «new public management», målstyring og tellekanter, og at dette brukes i betydelig grad i de 20 sykehusforetakene som driver sykehusene, og at de ansatte opplever at man blir målt i overkant mye.

Det andre forholdet er gjennomstrømmingen av utdanningsstillinger i disse systemene. Den siste tida har det særlig vært rettet blikk mot Oslo Universitetssykehus, som er en stor aktør når det gjelder utdanningsstillinger. Det har vært stilt betimelige spørsmål knyttet til hvor mange utdanningsstillinger som er i omloop ved Oslo Universitetssykehus. Når vi ser at det gjennom vinteren og våren har tatt mange spørsmål og måneder for å få det reelle antallet på plass, vitner det om at personalavdelingen enten sliter med å ha et system for å telle, eller ikke vil bringe til torgs hvor mange det reelt sett er, og så holder informasjon unna offentligheten og de fagorganiserte. Det er noe av det tillitsforholdet, som vi diskuterte litt i forrige sak, som vi er nødt til å utvikle og gjøre bedre. Vilkårene for ansatte i sykehussektoren må iallfall være forutsigbare – hva man går inn i.

Ingvild Kjerkol (A) [22:48:32]: Det tilbudet som pasientene møter i våre sykehus, er summen av kompetanse, faglig styrke, motivasjon og arbeidsglede som de ansatte besitter. Alle ansatte spiller en rolle i vår felles helsetjeneste, og sammen bidrar de til at pasientopplevelsene blir gode. De ansatte skal føle seg verdsatt og sett, og de skal være en del av det samme laget. Gode vilkår og faste og hele stillinger, forutsigbarhet i arbeidshverdagen og rom for å varsle når ting ikke er som det skal, er alle deler som må være på plass.

Det er viktig at sykehusledere innbyr til tillit og skaper tillit, både oppover og nedover i systemet. Mange ansatte i norske sykehus melder om en hardt presset arbeidshverdag. Tidspress, krav til effektivisering, økte rapporteringskrav, mindre tid til hver enkelt pasient og lite forutsigbare arbeidsforhold er noe av det som nevnes. Tillitssvikt og konflikter preger også enkelte sykehus og avdelinger, samtidig som en rekke sykehus i Norge drives på en god måte gjennom tydelig ledelse, godt medarbeiderskap og arbeidsglede.

Det er likevel verdt å merke seg de faresignalene helsepersonell og fagforeninger varsler om. Flere saker viser behovet for en tydelig og god arbeidsgiverpraksis i norske sykehus. Det er behov for å danne et felles og omforent virkelighetsbilde, og det påligger helseministeren, som landets øverste ansvarlige for landets sykehus, å ta initiativ til slike prosesser. Å etablere tillit mellom ledelse og de

ansatte i sykehusene er vesentlig for arbeidsmiljøet, for motivasjonen og samarbeidet, og til syvende og sist er det avgjørende for god pasientbehandling.

Vi har en solid norsk tradisjon der det er partene i arbeidslivets rett og plikt å forhandle om lønns- og tariffspørsmål. Trepartssamarbeidet er navet i den norske samfunnsmodellen. Derfor står Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet sammen om et forslag som ble fremmet i komiteens innstilling, hvor man ber regjeringen «gjennom trepartssamarbeidet sikre samarbeid og tillit mellom partene i sykehussektoren». Jeg vil ta opp det forslaget.

Presidenten: Representanten Ingvild Kjerkol har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Morten Wold (FrP) [22:51:26]: La det ikke være noen tvil: Ansatte og deres kompetanse er helsetjenestens – og vår – viktigste ressurs. De gleder, støtter, behandler og følger opp både unge og gamle. De holder hjulene i gang dag, kveld og natt, ferier og helligdager 365 dager i året. Uten dem stopper Norge.

Derfor er det spesielt viktig at vi legger til rette for at de orker å fortsette, og at nye velger å begynne. Takk til forslagsstillerne for å ha satt dette viktige temaet på dagsordenen.

Vi vet at fremtidens helsetjeneste byr på utfordringer, og at vi må ruste oss for den. Ifølge SSB vil vi i 2030 oppleve en fordobling av antall eldre, noe som gir både fordele og utfordringer. Helsemessig vil en fordel være at flere holder seg friske og jobber lenger, mens vi på utfordrings-siden vil få mange flere eldre med kompliserte og multiple sykdommer.

Hovedvekten av helse- og omsorgsoppfølgingen skjer og vil fortsatt skje i kommunene, nærmest brukerne, men vi vil også se en økning i behovet for sykehusbehandling – ikke bare for sykdom som følge av alderdom, men også nye og kompliserte sykdommer som krever stor ekspertise.

I forrige uke behandlet vi kommunereformen. Fremskrittspartiet er ikke i tvil om at vi har behov for større og sterkere kommuner som kan få flere oppgaver og mer ansvar, også for å gi sykehusene rom for alle oppgavene de skal ivareta.

I dag snakker vi om sykehusansatte. Debatten kunne like gjerne dreid seg om ansatte i kommunehelsetjenesten. Det er viktig at alle ansatte opplever glede i en tøff hverdag, at ansatte opplever gode arbeidsvilkår, og at ansatte opplever å bli hørt – bli lyttet til – og at tiltak blir iverksatt når det er nødvendig.

Så hva gir egentlig glede og gode arbeidsvilkår?

Vi tror at glede oppstår gjennom opplevelsen av å mestre jobbhverdagen, gjennom den gode kontakten med pasienter og kolleger, gjennom tilførsel av kunnskap og ikke minst gjennom trygghet, respekt og tillit – og det å bli sett. Derfor har denne regjeringen fra første dag prioritert flere tiltak nettopp for å rekruttere og beholde de ansatte:

- Vi har styrket kompetansemulighetene.
- Vi har jobbet for heltidskultur og fleksible, alternative arbeidstidsordninger.
- Vi har fokusert på lederutdanning.
- Vi har tilbudt sykepleiere masterutdanning innen avansert klinisk sykepleie.

- Vi har styrket kommuneøkonomien, spesielt den forebyggende delen, og oppgaver knyttet opp til samhandlingsreformen.
- Vi har styrket retten til varsling og vedtatt forbud mot gjengjeldelse.

Forslagsstillerne mener at staten som eier og øverste ansvarlige må sikre trivsel og gode arbeidsforhold, og ønsker at Stortinget skal ta en ordentlig debatt om hvilke verdier og overordnede prinsipper som skal prege landets sykehus og helsetjenester. Det gjør vi hver eneste dag når vi behandler helserelaterte saker i Stortinget.

Olaug V. Bollestad (KrF) [22:54:20]: Sykehusene våre har ansatte som gjør en kjempejobb hver eneste dag. Dette er helsearbeidere som redder liv og forbedrer folks livskvalitet med sitt daglige virke. Det er personer som tar samfunnsansvar, og som strekker seg så langt som mulig for å bidra mest mulig. Det er helsepersonell som arbeider døgnet rundt uker og året igjennom – og ofte på tider da andre har fri – for å ivareta samfunnets behov for helsehjelp.

Flere ansatte melder imidlertid om en arbeidshverdag som er presset. Mange opplever en hverdag preget av tidspress, arbeidspress og forventning om effektivisering, og at det ikke er tid til å gjøre en skikkelig jobb. Det er for kort hviletid, og det er arbeidsforhold som oppleves som lite forutsigbare – og med liten grad av medbestemmelse. Mange opplever det utfordrende å kombinere arbeidet med fritid og familieliv. Presset er ofte begrunnet i økonomiske innstramminger.

Det snakkes om tillitssvikt og energilekkasje. Det pågår mange konflikter som tar oppmerksomhet vekk fra pasientbehandling og fra kvalitet i utviklingen av helsesektoren. Vi ser at det er fundamentalt forskjellige virkelighetsforståelser av dagens situasjon, og svært ulike synspunkter på hvordan sentrale deler av organiseringen av selve arbeidet i sykehuset skal foregå.

Tillit og godt samarbeid er helt avgjørende. Jeg mener det er politikernes ansvar å sikre gode arbeidsforhold – som eiere av norske sykehus.

Kristelig Folkeparti vil ha en sterk offentlig helsetjeneste. Vi vil at helsetjenesten skal være for alle, og som i alle andre deler av norsk arbeidsliv skal det være trygge, gode og forutsigbare arbeidsvilkår. Framtidens utfordringer i spesialisthelsetjenesten kan bare løses gjennom samarbeid. Vi må finne fram til hva som skal til for å bygge ny tillit og en felles forståelse av forholdene.

Trivsel forutsetter gode arbeidsforhold, samarbeid, tillit, forutsigbarhet og mulighet til å kunne påvirke sin egen arbeidshverdag, ha medbestemmelse. Historier om gravide som ikke får tilrettelagte arbeidsforhold, om vanskelig uttak av foreldrepermisjon, om leger som må gå i årevis for å få fast stilling, om endring av avtaler i avtaleperioden, om utfordringer av avtaleverket – alt dette er beskrivelser av arbeidsforhold som jeg synes det er vanskelig å se at vi kan forsvare.

Et annet viktig perspektiv er retten til å kunne kombinere arbeid med fritid og familieliv. Det er avgjørende at vi sikrer en arbeidsgiverpolitikk som ikke skremmer vekk dagens og framtidens ansatte, dersom vi fortsatt skal ha god rekruttering til våre sykehus.

Det handler om ressursutnyttelse: Konflikt lager energilekkasje.

Kristelig Folkeparti tar på alvor den uroen som formidles av mange om arbeidsvilkår i sykehusene.

Jeg tar med dette opp Kristelig Folkepartis forslag.

Presidenten: Representanten Olaug V. Bollestad har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Kristin Ørmen Johnsen (H) [22:57:34]: Bare noen kommentarer til saken.

Høyre deler forslagsstillernes syn – at de ansatte skal ha gode og trygge arbeidsforhold. Det skal være en god kultur for varsling og, ikke minst, en kultur for å sette pasientsikkerhet høyt på dagsordenen.

Vi vet at gode arbeidsforhold og godt miljø på avdelingene smitter over på pasientene. Sykehus med høyt konfliktnivå – avdelinger med det vi kan kalle et surt arbeidsmiljø – kommer heller ikke pasientene til gode. Det er helt klart et ledelsesansvar å sørge for god ledelse helt nede på avdelingsnivå. Det er der samhandlingen skjer, mellom pasienter og den enkelte sykepleier eller lege – eller laborant, for den saks skyld.

Vi er enig i at trepartssamarbeidet skal sikre samarbeidet mellom partene i sykehussektoren. Statsråden har også skrevet i brev av 15. mai at det å sikre samarbeid og tillit mellom partene er «godt ivare tatt» i våre sykehus. De ansatte er selvsagt med i styrer og med på utarbeidelse av planer og strategier.

Når det gjelder ledelse i sykehusene, har Stortinget diskutert Nasjonal helse- og sykehusplan, og i flertallsmerknader i forbindelse med den påpeker man viktigheten av at nettopp åpenhet, kvalitet og tillit skal være bærende prinsipper i sykehusene.

Styrene har ansvar for å følge opp statens – ministerens – forordninger i foretaksrådet. Slik sett er det en rød tråd fra ministeren og ned til det enkelte sykehus når det gjelder å fokusere på ledelse. Og det synes jeg sannelig denne salen har gjort. Vi har vært opptatt av ledelse. I forbindelse med Nasjonal helse- og sykehusplan diskuterte vi også viktigheten av nærhet til sin leder og det å vite hvem den overordnede er. Et resultat av det var nettopp at vi ønsket at det i all hovedsak skal være stedlig leder i det enkelte sykehus.

Arbeidsmiljøet er viktig. Vi snakker om ledelse, men vi vet også at man må akseptere å bli ledet i sykehus. Det er ikke alltid det er enighet når det gjelder ledelsens mål og det som de ansatte har. Da har vi tillitsvalgtordningen, som skal være en meklingsordning. Den fungerer godt.

Kjersti Toppe (Sp) [23:00:56]: Dette representantforslaget er veldig viktig og veldig interessant, og det hadde fortent ein annan og meir inngående debatt enn det får i dag.

I fjor haust var vi vitne til den lengste sjukehusstreiken i historia, og utan tvil er trepartssamarbeidet ved norske sykehus trua. Streiken viste oss at samarbeidet og tilliten mellom tilsette og leiinga ved norske sykehus ikkje er godt nok varetatt. Streiken var eit viktig signal om at det er ein tillitskrise mellom leiinga og dei tilsette ved norske sykehus.

Eg har i merknad vist til funn frå Helsedirektoratet i Pasientsikkerhetsprogrammet, der 44 pst. av einingane ved norske sykehus på landsbasis har ein høg risiko for uønskete hendingar grunna umodent sikkerheits- og/eller teamar-

beidsklima. Det er klart at dette er eit leiingsansvar, men det er alvorleg når vi gong etter gong berre seier at det er slik, utan at det fører til endringar.

Det har lenge vore peika på at vi har eit problem med ytringskulturen i norsk helseteneste, at tilsette på sjukehus fryktar negative reaksjonar og represalier ved å ytra seg, og at mange vel å la vera. Eg har i merknadene òg vist til Medbestemmelsesbarometeret 2016 frå Høgskolen i Oslo og Akershus, der 45 pst. av dei som vart spurde, seier at norsk arbeidsliv bevegar seg i autoritær retning, og dei som kjem aller lengst ned i denne undersøkinga om kven som har minst medbestemming på arbeidsplassen sin, er helsevesenet, og særleg staten. Berre utanlandske arbeidsgivarar har ei meir autoritær leiing enn staten og helse- og omsorgstenestene. Så det er ikkje rart at det vert konflikthar og streik.

Når vi likevel ikkje stemmer for forslag nr. 2 frå Kristelig Folkeparti, er det fordi vi ikkje trur ei sjukehuseigarmelding vil ha ein funksjon, i og med at vi har ein helseføretaksmodell som er ein del av problemet. Det er å gi falske forhåpningar om kva ei eigarskapsmelding vil kunna gi. Men vi stemmer for det andre forslaget.

Når det gjeld dette med stadleg leiing, reagerer eg på at representanten Kristin Ørmen Johnsen fortel så flott om den stadlege leiinga som kom i Nasjonal helse- og sykehusplan. I Møre og Romsdal er ikkje stadleg leiing innført trass i Stortingets vedtak.

Kenneth Svendsen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [23:04:11]: Dette er ein veldig stor og viktig diskusjon, som vi skal ta omtrent ved inngangen til midnatt – men han er like viktig uansett. Eg vil ta opp forslaget vårt i saka.

Det er ei veldig negativ utvikling ved norske sykehus som berre verkar å gå i stadig meir negativ retning. Sjølv har eg etter kvart fått ganske god erfaring gjennom mitt eige sykehus, Universitetssykehuset Nord-Norge i Tromsø, og har jamleg kontakt med dei tilsette der. Eg får høyre forteljingar og prøver å sjekke dei bl.a. ved å forhøre meg med leiinga om dette stemmer, og får ulike typar forteljingar. Men det som sit igjen, er ganske sterk kost. Det er tilstandar som eg ikkje trudde var mogleg i norsk arbeidsliv. Det er forteljingar om makt og autoritetsmisbruk, der tilsette som melder frå, mister vakter og blir stengde ute, der aktive tillitsvalde mister framtidsmoglegheiter, der alvorlege avvik ikkje blir melde av frykt for konsekvensane for tilsette, sist påpeikt av fylkeslegen i Troms, og ei HR-avdeling som fungerer som leiingas forlenga arm i interne konflikthar. Alt dette er påstandar som eg verkeleg har forsøkt å etterprøve og etter beste evne kan bekrefte.

Berre for å illustrere med eit eksempel: Rett før jul avslørte avisa i Tromsø at Universitetssykehuset Nord-Norge hadde leke sensitive personopplysningar på Snapchat. Ideen var at ein frå infoavdelinga skulle sende eit mobilkamera rundt omkring blant dei tilsette, så skulle ein ta snaps, og så skulle det sendast ut på Snapchat og på den måten vere ei kul og moderne framstilling av sjukehuset. Da måtte det uunngåelege skje, at personopplysningar kom ut. Det som var responsen frå UNN-leiinga, var å starte etterforskning, ved ein eigen sikkerheitssjef, av kven som hadde

varsla dette. Dette er ganske illustrerende for korleis tilstanden er på UNN. Det toler rett og slett ikkje dagens lys.

Så til vårt forslag. På St. Olavs Hospital føreslår ein å effektivisere vaktbytta mellom sjukepleiarar ved å kutte overlappingstida med eit kvarter. Vi meiner det er eit ganske alvorleg angrep på kontinuiteten, som vi veit er ekstremt viktig, spesielt når pasientbelegget er så høgt som det er. Difor føreslår vi at Stortinget seier klart frå om at dette kan ein ikkje gjere av omsyn til pasientsikkerheita.

Presidenten: Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Bent Høie [23:07:27]: I eierstyringen av sykehusene har jeg eksplisitt uttrykt at det skal legges vekt på åpenhet, kvalitet, trygghet og respekt i arbeidslivet og en god meldekultur som bidrar til utvikling og læring.

Det er stilt krav i foretaksmøtet om at sykehusene skal videreføre arbeidet med å bedre pasientsikkerheten og se dette i sammenheng med helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid. Det er også stilt krav om å øke andelen faste stillinger, utvikle en heltidskultur og redusere vikarbruken der det er mulig.

Ledelsens ansvar er tydeligere i en egen forskrift om ledelse og kvalitetsforbedring i helse- og omsorgstjenesten som trådte i kraft 1. januar i år. Forskriften er tydelig på toppledelsens ansvar for at virksomheten planlegges, gjennomføres, evalueres og korrigeres.

Helseforetaksmodellen er basert på at det skal være en klar rolle- og ansvarsfordeling for styringen av spesialisthelsetjenesten. Staten har det overordnede ansvaret og skal som eier av helseregionene sette disse i stand, oppfylle sine plikter og fastsette overordnede helsepolitiske mål. Stortinget har lagt de politiske rammene for utviklingen av spesialisthelsetjenesten ved behandlingen av Nasjonal helse- og sykehusplan.

Representantene foreslår at regjeringen sikrer samarbeid og tillit mellom partene i sykehussektoren gjennom et trepartssamarbeid. Jeg mener dette er godt ivare tatt ved at både arbeidsgiverorganisasjonene, forbund og foreninger involveres på mange områder og på mange nivåer. Det er også naturlig at de involveres i forbindelse med det arbeidet som pågår for å sikre samarbeid, tillit, åpenhet og pasientsikkerhet i sykehusene.

Når det gjelder forslaget om en sykehusmelding, minner jeg om at Stortinget har hatt og vil få mange anledninger til å gi overordnede politiske styringssignaler for utviklingen av spesialisthelsetjenesten, ikke minst gjennom behandlingen av Nasjonal helse- og sykehusplan og de årlige statsbudsjettene. Regjeringen vil gi retninger for oppfølgingen av Kvinnsland-utvalget i statsbudsjettet til høsten.

Jeg tror alle er enige om at det er viktig å fortsette med å sikre gode arbeidsvilkår for de sykehusansatte. Det er viktig å balansere hensynet mellom tydelige forventninger, om verdier og styringsprinsipper. Samtidig må ledelsen i sykehusene og foretakene få handlingsrom og tillit til å være ansvarlig arbeidsgiver og utøve god ledelse. Arbeidsgiverrollen er lagt til sykehusene og helseregionene, og det er viktig at de også har muligheten til å utvikle den rollen.

Jeg har satt i gang et betydelig arbeid på dette området i helseregionene, ikke minst knyttet til å se helse-, miljø og sikkerhet i sammenheng med pasientsikkerhetsarbeidet.

Jeg har senest i dag hatt et oppfølgingsmøte om det med alle styrelederne og direktørene i helseregionene for å få på plass like undersøkelser om arbeidsmiljø og ledelse for å få bedre data i dette arbeidet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Torgeir Micaelsen (A) [23:10:45]: Den ikke lenger fullt så aktuelle årsaken, men den som er mest opp i dagen, er konflikten mellom Spekter og Akademikerne i fjor høst, som, som flere har vært inne på, ledet til en lang legestreik – den lengste streiken i sykehusenes historie, eller i hvert fall på veldig mange år.

Det er ikke unormalt at det går en kule varmt, og at det er intenst og til dels også høylytt mellom ulike parter når man står i en forhandlingssituasjon og er ved streik. Det som er uheldig nå, er at det over lang tid har utviklet seg en vedvarende dårlig stemning ved enkelte sykehus og mellom de ulike partene som representerer de ulike aktørene.

Helseministeren er ikke direkte part i denne saken, men er den øverste ansvarlige for ledelsen av norske sykehus og eier dem. Spørsmålet er: Hvilke konkrete initiativer vil helseministeren iverksette, utover det han pekte på, for å få tilbake tilliten?

Statsråd Bent Høie [23:11:52]: Jeg mener veldig klart at når en konflikt om tariffavtale må avgjøres av Rikslønnsnemnda, er det ikke en vinner eller taper, da er det bare tapere.

Jeg ser at alle har tatt ansvar og samarbeider for å ivareta pasienten etter at streiken er avsluttet, og at alle er opptatt av det som er det beste for pasienten. Det er jeg glad og takknemlig for. Jeg håper også at partene kan møtes for å snakke om hvordan samarbeidet kan bygges opp igjen, og hvordan en får jobbet godt med arbeidsmiljøet ved sykehusene, slik at det kan ivaretas.

Som jeg sa i mitt innlegg, er det også satt i gang et systematisk arbeid i helseregionen knyttet til å sikre et bedre samarbeid og inkludering av helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet og pasientsikkerhetsarbeidet, og til å sikre god åpenhet og ledelse.

Torgeir Micaelsen (A) [23:12:49]: Jeg takker for svaret. For å utdype mitt første spørsmål er det min klare oppfatning at det som har fått utvikle seg over lang tid, er det jeg kaller parallelle virkeligheter blant enkelte av aktørene.

Mine år i politikken og innenfor andre områder har vist meg at én ting er å være uenige om en sak, men hvis man ikke engang klarer å bli enige om det som er grunnlaget for uenigheten, og om hva som er den reelle situasjonen, er det ofte veldig vanskelig å komme nærmere hverandre og finne en løsning.

Jeg mener likevel det er mange gode ting i det statsråden tar opp, men på tross av at det er mange som har ansvaret for at ting er som de er, på tross av at det er gjennomført både rikslønnsnemndsavgjørelser, rettssaker og streik som er avsluttet, er vi der vi er. Jeg er enig i at partene har klart å ta ansvar ute på sykehusene, men dette er en uheldig situasjon. Vil helseministeren selv ta konkrete initiativer til samtaler rundt et bord, slik at partene kunne kommet et steg videre?

Statsråd Bent Høie [23:13:55]: Jeg tror representanten er kjent med at dette i utgangspunktet er partenes ansvar, og hvis jeg tar initiativ på det området, tror jeg ikke jeg skal greie ut om det i forkant fra Stortingets talerstol. Da tror jeg ikke hensikten med den typen initiativ vil virke.

Olaug V. Bollestad (KrF) [23:14:34]: Det er ulike virkelighetsbeskrivelser av hvordan tilstanden i norske sykehus er. Ansatte melder om at de ikke får faste stillinger, de opplever refs, de opplever at de ikke får mulighet til karriere hvis de sier fra, gravide sier at de ikke får lagt arbeidsforholdene til rette. Vi vet også at åtte av ti som blir leger i dag, er kvinner, og en stor andel av sykepleierne er også kvinner. Spekter har sin beskrivelse av hva som har vært i norske sykehus, og ledelsen på sykehusene har sin beskrivelse. Hvilken historie, virkelighetsbeskrivelse, tenker statsråden er den rette virkelighetsbeskrivelsen? Har ansatte noe rett i det de sier?

Statsråd Bent Høie [23:15:35]: Det er helt klart at ulike forhold og ulike eksempler trekkes fram i denne diskusjonen, og det er ingen grunn til å tvile på at noen av eksemplene er riktige. Men det å skape en felles forståelse av hva som er den faktiske situasjonen, er viktig.

Derfor har jeg også, som jeg har vært inne på, gitt helseregionen et oppdrag om å gjennomføre samordnede undersøkelser av pasientsikkerhetskultur, arbeidsmiljø og HMS. Det arbeidet ble presentert for meg i dag, og er klart for å gjennomføres i 2018. Da vil vi få et bedre kunnskapsgrunnlag for å kunne se hva som er situasjonen, og få sammenlignbare undersøkelser mellom sykehusene. Bakgrunnen for det er at pasientsikkerhetsundersøkelsen viste at 44 pst. av sykehusavdelingene har en kultur som er en risiko for pasientsikkerheten. Det mener jeg er helt uakseptabelt for en virksomhet som driver med så mye som har så høy risiko, og som omfatter så mange mennesker som det sykehusene gjør.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 22.

Sak nr. 23 [23:16:45]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø, Karin Andersen og Audun Lysbakken om strakstiltak for å sikre en trygg fødselsomsorg (Innst. 462 S (2016–2017), jf. Dokument 8:118 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Tone Wilhelmsen Trøen (H) [23:17:29] (ordfører for saken): Komiteen har behandlet forslag fra SV om å sikre en trygg fødselsomsorg, et tema komiteen har vært opptatt av og diskutert jevnlig i denne stortingsperioden. Vi er tverrpolitisk enig om at vi har gode resultater i Norge på dette området. Så når SV fremmer forslag om strakstiltak for å sikre en god fødselsomsorg, er det viktig at vi ikke etterlater et inntrykk av at fødselsomsorgen i Norge er i krise.

De viktigste politiske føringer for fødselsomsorgen ble lagt i St.meld. nr. 12 for 2008–2009, En gledelig begivenhet. Stortinget var den gang som nå opptatt av at fødetilbudet ved norske sykehus ikke skulle svekkes av økonomiske årsaker.

I regjering har Høyre og Fremskrittspartiet aktivt arbeidet for en trygg fødselsomsorg, også en trygg svangerskaps- og barselomsorg. I budsjettene har vi sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre sørget for gode rammer når det gjelder både sykehusøkonomi og det som skjer ute i kommunene. Vi har lagt til rette for en høy vekst i pasientbehandlingen i sykehusene på våre fire år. Enkelte politiske debattanter har i media fremstilt budsjettforliket i fjor høst som et kutt i sykehusenes økonomi. Det er en feilaktig fremstilling. Gjennom budsjettet for 2017 legger regjeringen og samarbeidspartiene opp til aktivitetsvekst i sykehusene også i 2017.

Gjennom media er vi kjent med at Akershus universitetssykehus stenger flere fødestuer. Som nevnt tidligere skal ikke økonomiske årsaker brukes som argument for å redusere fødetilbudet. I Høyre og Fremskrittspartiet forventer vi derfor at Akershus universitetssykehus gjør sine omorganiseringer uten at dette svekker tilbudet til de fødende eller gjør at de ansatte ikke kan møte de krav til kvalitet som er stilt i fødselsomsorgen.

Jordmødrene er sentrale for en trygg barseltid etter fødsel. Hjemmebesøk skal fange opp utfordringer med amming og annet som opptar en nybakt familie. Regjeringen har økt bevilgningene til helsestasjons- og skolehelsetjenestene med nær 1 mrd. kr siden 2013. Nå ser vi resultater. Bare fra 2015 til 2016 viser KOSTRA-tallene en vekst på 12 pst. i antall jordmørårsværk i kommunene. På våre fire år har regjeringen virkelig levert resultater. De fire siste rød-grønne årene ble det kun ansatt 20 flere jordmørårsværk i kommunene. På våre fire år er tallet 83.

Nå har vi også lovfestet jordmor som en pålagt helsepersonellgruppe i kommunene. Med kommunereformen, som sikrer sterke, stabile fagmiljøer, vil svangerskaps- og barseloppfølgingen få enda bedre vilkår i årene fremover. Dette er viktig i lys av forskning som viser at jordmorstyrt oppfølging av gravide gir svært gode og positive resultater.

Ingvild Kjerkol (A) [23:20:53]: Vi har jevnt over en trygg og sikker svangerskaps-, fødsels- og barselomsorg i Norge. Som saksordføreren sa, ble de viktigste politiske føringene på dette området lagt i St.meld. nr. 12 for 2008–2009, En gledelig begivenhet, som ble behandlet av Stortinget i 2009. Den gang var hovedkonklusjonen at tilbudet til gravide, fødende og barselkvinner skulle styrkes betydelig, og Stortinget ba helse- og omsorgsministeren stille krav til de regionale foretakene om at det ikke skulle foretas økonomisk motiverte omstillinger som fører til et dårligere fødetilbud. Videre har nåværende regjering også

fulgt opp, og i 2014 kom det også nye nasjonale retningslinjer.

Arbeiderpartiet mener det er viktig at norske fødeavdelinger følger opp de skjerpede kravene, og at dette også omfatter kravet om å følge opp kvinner i aktiv fase av fødselen. Representantforslaget tar opp problemstillinger som er godt kjent i helsetjenesten og på Stortinget. Det er et stort problem at fødeklinikkene i deler av året er overfylt: Hver sommer melder media om kvinner som er avvist i døra. Liggetiden på sykehusene er blitt kortere, men tilbudet i kommunen er ikke bygd opp tilsvarende. Det er også kjent at kun 11 pst. av Norges barselkvinner bor i en kommune som tilbyr hjemmebesøk av jordmor i samsvar med retningslinjene fra Helsedirektoratet.

Mange kommuner forklarer manglende oppfølging med at tallet på jordmorstillinger ikke har økt etter at retningslinjene kom i 2014, og at det å gjennomføre barselbesøk vil gå ut over svangerskapsomsorgen. Andelen som ammer har også gått ned, og dette forteller oss at verdens beste fødsels- og barselomsorg ikke er en skanse som står av seg selv, den må forsvares hver eneste dag i helsetjenesten lokalt og på våre sykehus, i kommuner, i regjering og fra Stortinget.

Jeg vil med det ta opp det forslaget Arbeiderpartiet står inne i i innstillingen fra komiteen.

Presidenten: Representanten Ingvild Kjerkol har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Olaug V. Bollestad (KrF) [23:23:11]: Jeg har først lyst til å takke forslagsstillerne for dette forslaget. Fødselsomsorg vil aldri gå av moten, og vi er nødt til å holde fokus på det hele tiden. Selv om mye er bra i fødselsomsorgen i Norge, vet vi alle godt at det er mye som trenger forbedring, og at utviklingen ikke alltid går i riktig retning. Vi vet at det ikke er alt som i praksis er det samme som det som står på papiret, og vi er nødt til å få til forbedringer. På grunn av dette fremmer Kristelig Folkeparti ett forslag sammen med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i dag og de andre forslagene sammen med Senterpartiet.

Vi vet at det ikke er slik at fødekvinne har en egen jordmor til stede til alle tider når de føder i Norge i dag. Det skjer transportfødsler som følge av avstander, og det skjer også i de store byene, noe som bl.a. forklares med at fødende venter for lenge hjemme når klinikkene er blitt fulle eller andre klinikker er stengt. Vi vet at langt fra alle får den oppfølgingen av jordmor etter fødselen som de egentlig har rett på, noe som også er viktig spesielt for mor og barn når vi vet at utskrivningen skjer raskere og raskere. Vi vet at veldig mange ikke får i gang ammingen før de reiser hjem fra barselavdelingen. Mange er utslitte og sårbare mødre som må tilbake igjen til sykehuset og ta prøver enten av seg selv eller av ungen etterpå, og de klarer det nesten ikke, fordi de er slitne og har blitt utskrevet fort, og hadde gjerne trengt en jordmor å snakke med. Dette skjer fordi utskrivningspraksisen har endret seg så dramatisk. Vi hører også jordmormiljøenes bekymring og de ansatte på føde- og barselavdelingene som forteller om effektiviseringspress, om for få ansatte og liten tid til den enkelte.

Vi som har vært gjennom en fødsel, vet hva det betyr. Det ikke å ha jordmor rundt seg hele veien, det ikke å kjenne på trykgheten, det å være usikker førstegangs fødende – det er en periode i livet som jeg tror blir mer dramatisk enn

nødvendig, og en kunne gjort det mye bedre hvis en hadde hatt jordmor med seg på det mest dramatiske. Kristelig Folkeparti tror jordmortjenesten vil ha en sentral rolle framover, både i kommunehelsetjenesten og i fødeavdelingene. Jeg tar med dette opp de forslagene Kristelig Folkeparti er sammen med andre om.

Presidenten: Representanten Olaug V. Bollestad har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Kjersti Toppe (Sp) [23:26:11]: Takk til forslagsstillerne som fremja dette forslaget, det kom i heilt passende tid. Vi har jo en debatt kvar vår med bekymring for at fødetilbudet om sommaren vert for dårleg, særleg på dei store fødeklinikkane og når det gjeld ferieavvikling, men ikkje berre på grunn av det: òg fordi føretaka vel å leggja ned nokre av fødestuene for å spare pengar. Så er det slik at fødsler ikkje kan planleggjast, dei kjem når dei kjem, og det er grunnen til at jordmødrene og kvinnene som ventar, vert bekymra for tilbødet.

Ja, vi har ei god fødselsomsorg i Noreg, men det er òg slik at ho er trua av eit hardt produktivitetskrav ved norske sjukehus. Vi har nasjonale faglege retningslinjer, som kom i 2010, som ikkje har vorte følgde opp. Dersom det hadde vore kvalitetskrav til ei lita fødeavdeling, til samanlikning, hadde den vore nedlagd på dagen. Men dei store fødeklinikkane har fått lov til å vidareføra ein slik praksis, utan at helsemyndigheitene har reagert. Det er ein stor urett mot alle dei fødande kvinnene som føder på ein fødeklinikk, og det er dei aller, aller fleste. Liggjetida har gått ned, vi har fått barselretningslinjer om heimebesøk, som kommunane heller ikkje har fått pengar til å klara å sørgja for.

Det er ein debatt i innstillinga om transportfødsler – om dei har gått ned, eller om dei har auka. Dersom eg vurderer dei tala, har fødsler utanom sjukehus auka. Transportfødsler har kanskje ikkje auka, men poenget er at dei vert bedne om å vera heime lenger, slik at ein kanskje har fleire uplanlagde heimefødsler. Slik kan ein ikkje ha det, det er ein altfor hard praksis for fødande kvinner på dei store fødeklinikkane, fordi ein har eit stort press på seg, med høg beleggspresen og krav til at ein skal ha dei fødande kvinnene minst mogleg inne.

Finansieringa av fødetilbudet har Senterpartiet tatt opp før. Vi meiner at fødetilbudet bør rammefinansierast. Vi kjem til å støtta alle dei forslaga som vi er med på i innstillinga, og vi meiner det er veldig viktige forslag som SV kjem med her i dag.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [23:29:20]: Eg vil takke komiteen for – i ein kritisk heftig innspurt på Stortinget – å ha tatt representantforslaget vårt på alvor, og det er jo ei viktig sak vi behandlar.

Utviklinga i fødselsomsorga er bekymringsfull. I media får vi stadig høyre historier om kvinner som blir sende i retur frå fødeavdelinga, om for dårleg oppfølging og om jordmødrer som vurderer å slutte og til og med átvarar kvinner mot å føde på avdelinga. Vi er nok alle einige i at kvinner som føder, har rett til god omsorg, tid til å kome seg, kome i gang med amming og livet som mor, og at det er viktig for oss alle. Mor–barn–forholdet er ein grunnstein i samfunnet, på mange måtar, og da er jo den utviklinga vi no ser, ganske alarmerande.

Folkehelseinstituttet har dokumentert at eit betydeleg tal uplanlagde fødslar skjedde utanfor fødeinstitusjon i 2016. Vi veit at sentraliseringa forsterkar denne utviklinga, at meir skjer under transport, meir skjer uplanlagd, utanfor institusjon. Dette aukar risikoen og skapar utryggleik. Og i institusjonane varslar fleire om utfordringar med å gi ein-til-ein-omsorg av jordmor til kvinner i aktiv fase på grunn av kapasitets- og ressursproblem, altså at institusjonar i større og større grad har problem med å skape dette ein-til-ein-forholdet mellom jordmor og kvinne i kritisk fase av fødsel. Så samla sett: Både sentraliseringa og situasjonen på institusjonane bør bekymre oss alle.

I tillegg blir det tilsett for få jordmødrer, rekrutteringa til jordmoryrket er kritisk dårleg, og det er også ei aldring blant aktive jordmødrer som gjer at denne utviklinga kan slå som ein hammar ned i helsevesenet. Vi har i dag ca. 300 jordmødrer i Noreg som skal dekkje meir enn 60 000 gravide i året. Så situasjonen er veldig utfordrande, ein situasjon vi verkeleg må ta på alvor. Eg tenkjer at dette er eitt steg i ei retning – vi får håpe at vi etter valet kan få skaffe eit fleirtal som gjer at vi verkeleg klarer å få fart på satsinga på fødselsomsorga, som er så grunnleggjande.

SV støttar alle forslaga i innstillinga. Eg tek opp våre eigne forslag. Forslag nr. 4 er eit forslag som vi ikkje primært går inn for, men vi kan støtte det subsidiært dersom dei andre forslaga fell.

Presidenten: Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har tatt opp de forslagene han refererte til.

Statsråd Bent Høie [23:32:32]: Vi har en trygg fødselsomsorg i Norge. Barne- og mødredødeligheten er blant de laveste i verden.

Nasjonale retningslinjer for barselomsorgen stiller tydelige krav til helseforetakene og kommunene og til samarbeidet mellom dem. Jeg forutsetter at både sykehusene og kommunene legger de faglige anbefalingene til grunn for utviklingen av barseltilbudet.

Fra 1970- til 1990-tallet ble antall fødeinstitusjoner i Norge nærmest halvert. Fødsleene ble flyttet fra fødestuer til sykehus, delvis på grunn av økende krav til medisinsk beredskap, men også fordi de fødende ønsket et bredere tilbud, f.eks. smertelindring. Noen steder blir antall fødeavdelinger redusert når sykehus blir slått sammen, slik som i Østfold. Det er ingen pågående sentralisering av fødetilbudet, men noen små fødestuer blir fortsatt nedlagt på grunn av synkende fødselstall.

Heldigvis finnes det populære fødestuer i distriktene, som i Alta, på Finnsnes og på Tynset. I Odda, i Lærdal og i Nordfjord er det opprettet gode startenheter med jordmorberedskap og mulighet for å gjennomføre fødsler hvis det er risiko for at den fødende ikke rekker fram til fødeavdelingen i tide. Nasjonal helse- og sykehusplan slår fast at fordelingen av mindre fødeavdelinger og fødestuer må sikre nærhet til fødetilbud også utenom de store kvinneklinikkene.

Det har vært hevdet at antall transportfødsler er stigende, men statistikken viser at antallet er halvert de siste 15 årene, mens uplanlagte fødsler utenfor sykehus har ligget stabilt på 0,6–0,7 pst. av alle fødsler. En betydelig andel av uplanlagte fødsler skjer i sentrale områder, så det må være andre årsaker enn avstand som har betydning.

Det er helseforetakene som har ansvar for forsvarlig bemanning ved fødeinstitusjoner, og de må utvikle systemer for bemanningsplanlegging som gjør det mulig å håndtere store svingninger i aktivitet. Å ha jordmor til stede under fødselen gir større sannsynlighet for normal fødsel og mindre behov for smertelindring. I oppdragsdokumentet for 2017 ba jeg derfor helseforetakene dokumentere når anbefalinger ikke blir fulgt opp, og bruke resultatene til kvalitetsforbedring.

Representantene har foreslått en gjennomgang av finansieringsordningene i primærhelsetjenesten. Flere av oppfølgingspunktene i primærhelsetjenesten innebærer at en ser nærmere på hvordan tjenestene finansieres, men vi har styrket helsestasjonene og skolehelsetjenesten i kommunene med over 1 mrd. kr i denne stortingsperioden for å gi barn, unge og familier bedre og mer tilgjengelige helsetilbud. Et av de konkrete resultatene som representanten Wilhelmsen Trøen var inne på, er at det siste året er årsverksutviklingen på 418 flere årsverk – 640 flere i løpet av denne perioden – og at siste år var det en økning i antall jordmorstillinger i kommunene på 12 pst.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjersti Toppe (Sp) [23:35:49]: Statsråden har tatt inn i oppdragsdokumentet til føretaka for at dei skal følgja dei faglege retningslinjene om ein-til-ein-omsorg i den aktive fasen av fødselen. Det var eg glad for da det skjedde, for det var eit problem at dette ikkje vart målt ute i tenestene, og da fekk vi ikkje vita korleis dette eigentleg hang saman.

Men det er mange andre ting i dei faglege retningslinjene som er like viktige krav – både til fødeavdelingar, til fødeklinikkar og til jordmorstyrte tilbod. Vil statsråden ta dette også inn i eit oppdragsdokument, eller er statsråden heilt sikker på at dei andre kvalitetskrava vert etterfulgte i tenestene, slik som det står i retningslinjene?

Statsråd Bent Høie [23:36:51]: Jeg har bedt helseforetakene dokumentere når anbefalinger knyttet til tilstedeværelse ved fødsel ikke blir fulgt opp – dette for å bruke resultatene til en kvalitetsforbedring. Men jeg vil advare mot å gjøre oppdragsdokumentene slik at vi ber om rapportering på alle kvalitetskrav til tjenesten, for det vil bli helt uoverkommelig. Det vil sannsynligvis heller ikke bedre situasjonen, for da blir alt like viktig, og en jobber ikke systematisk med det. Dette var et konkret krav som kom i 2017, fordi jeg mener som representanten at det er behov for mer oppmerksomhet rundt det, men jeg legger selvfølgelig til grunn at de kravene som stilles faglig til tjenestene, følges opp, men det betyr ikke at vi må ha et system der alt rapporteres.

Kjersti Toppe (Sp) [23:37:43]: No er det kortare liggetid for fødande, og dei skal følgjast opp i kommunehelsetenesta, i tråd med retningslinjene for god barselomsorg. Men mange kommunar har jo ikkje jordmødre nok, og liggjetida er blitt korta ned utan at kommunane har fått meir pengar. Spørsmålet mitt er om statsråden synest det er fornuftig at ansvaret for barselkvinner vert skyvd frå sjukehus til kommune utan at det har følgt pengar med.

Statsråd Bent Høie [23:38:25]: Kommunene har fått flere penger til å ansette flere jordmødre. Det har også gitt en betydelig vekst, ikke minst med det denne regjeringen har fått til med en betydelig satsing i kommunene på dette området. Det er helt nødvendig, som representanten er inne på, for at kvinnene skal få bedre oppfølging i barseltiden og en bedre tjeneste. Jeg er glad for å se at den satsingen, som ikke minst våre samarbeidspartier Kristelig Folkeparti og Venstre også har vært opptatt av, nå gir veldig gode resultater i kommunene.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 23.

Sak nr. 24 [23:39:04]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jonas Gahr Støre, Torgeir Micaelsen, Trygve Slagsvold Vedum, Kjersti Toppe, Knut Arild Hareide, Olaug V. Bollestad, Audun Lysbakken og Rasmus Hansson om daglig fysisk aktivitet i skolen og en handlingsplan for fysisk aktivitet (Innst. 461 S (2016–2017), jf. Dokument 8:113 S (2016–2017))

Presidenten: Presidenten vil foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det innenfor den fordelte taletid blir gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [23:39:58] (ordfører for saken): Komiteen er enig med forslagsstillerne i at det er viktig å legge til rette for fysisk aktivitet i skolen, og at fysisk aktivitet er avgjørende for en god oppvekst og mestring gjennom hele livet. Å være fysisk aktiv bidrar også til god funksjonsevne og selvhjelpenhet i eldre år. En funksjonsfrisk befolkning – ung som gammel – er ganske enkelt en viktig ressurs for samfunnet. Forskning viser at det å være aktiv, bli svett og virkelig «herje» litt hjelper, ikke bare på fysikken, men det beskytter også mot depresjon og andre psykiske plager.

Høyre mener derfor at fysisk aktivitet er et viktig område som fortjener forsterket oppmerksomhet og innsats. Jeg er glad for at regjeringen allerede har tatt flere grep for å legge til rette for mer fysisk aktivitet i befolkningen – ja, faktisk så bredt og på så mange områder at det er vanskelig å nevne alle her. Jeg viser derfor til statsrådets svarbrev til komiteen.

Som varslet i regjeringens politiske plattform og omtalt i «Folkehelsemeldingen – Mestring og muligheter», har regjeringen også lagt fram en stortingsmelding om friluftslivspolitikken, «Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet». Regjeringen jobber også med en handlingsplan for friluftslivet, som tar sikte på å styrke det samlede friluftslivsarbeidet og friluftslivets rolle i folkehelsearbeidet. Jeg vil også minne om at Opptappingsplanen for rusfeltet legger økt vekt på bruken av fysisk aktivitet som både forebyggende faktor og i behandling og ettervern.

I tillegg til at regjeringen har lansert et program for folkehelsearbeid i kommunene som skal bidra til å styrke kommunenes systematiske folkehelsearbeid, er også tilskuddet til etablering av frisklivs-, lærings- og mestrings-tilbud videreført. Nevnes bør også regjeringens nye satsing Leve hele livet, hvor det særlig legges vekt på betydningen av bevegelse og aktiv bruk av kroppen for godt voksne og eldre – viktig for god funksjonsevne og mestring også i eldre år.

Det foregår også mye bra på området fysisk aktivitet i barnehagene rundt omkring i landet. Også når det gjelder fysisk aktivitet i skolen, har regjeringen fulgt opp regjeringsplattformens mål på området. Det pågår derfor mye godt arbeid i norske skoler med å legge til rette for daglig fysisk aktivitet. Erfaringer fra flere skoler rundt i landet viser at man ved å utnytte det lokale handlingsrommet finner lokale tilpasninger i tilretteleggingen av fysisk aktivitet utover obligatorisk tid.

Etter flere år med forsøk og arbeid for å spre god praksis ønsker Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre å forsterke dette viktige arbeidet ved å foreslå følgende:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt fysisk aktivitet i grunnskolen i flere fag enn kroppssøving og for mer mental trening i skolen.»

Jeg har et stort ønske om å få lov til å takke hjertelig for meg. Dette er mitt siste innlegg fra denne talerstolen etter 14 år her på Stortinget. Tusen hjertelig takk for meg!

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Ingvald Kjerkol (A) [23:43:40]: For mange nordmenn er for lite fysisk aktive. Vi vet at det er en klar sammenheng mellom fysisk aktivitet som ung og helse som voksen. Derfor må vi starte tidlig. Å legge til rette for mer fysisk aktivitet er en investering i ungenes helse og et viktig grunnlag for en sunn livsstil senere i livet.

På skolen når vi alle ungene, og derfor er skolen en viktig arena for å sikre at alle barn har mulighet til å være i fysisk aktivitet. Gode gang- og sykkelveier bidrar også til at unger har mulighet til å gå og sykle til skolen, men Arbeiderpartiet vil i tillegg innføre en times fysisk aktivitet daglig. Fysisk aktivitet gir både bedre læring og bedre helse. Flere skoler i Norge har vist at det er fullt mulig å få til fysisk aktivitet hver dag uten at det må bety store økninger i kostnader. De har f.eks. fått på plass mer aktivitet gjennom god praktisk organisering av uteskole i ulike fag, en lengre pause med aktivitet midt på dagen eller samarbeid med lokale idrettslag og skolefritidsordninger.

«Den daglige fysiske aktiviteten i skolen er utrolig viktig, det er ingen tiltak som treffer bedre.»

Dette er et sitat. Ordene er fra Jan Åge Fjørtoft, som ledet det såkalte Fjørtoft-utvalget, som denne regjeringen satte ned ved kulturministeren. Det gjør det for meg enda mer underlig at Høyre og Fremskrittspartiet kjemper imot dette, og at Venstre sikrer dem flertall for ikke å gjøre de mest effektfulle grepene for folkehelsen.

Arbeiderpartiet ønsker en helsepolitikk som forebygger effektivt, og som treffer bredt. Derfor vil jeg ta opp vårt forslag, som Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, med støtte fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, står sammen om, nemlig å innføre en time fysisk aktivitet i skolen, finansiert som et folkehelse-

tiltak. Det er ikke min siste gang på talerstolen, men det er et veldig godt forslag!

Presidenten: Representanten Ingvild Kjerkol har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Bård Hoksrud (FrP) [23:46:11]: Fysisk aktivitet er kjempeviktig. Det er viktig for barn, det er viktig for voksne, og det er viktig for eldre. Fysisk aktivitet har ingen aldersgrense, og vi vet at aktivitet på tvers av generasjoner utvilsomt er positivt. Det er derfor vi må se på disse sammenhengene når vi utformer handlingsplaner for fysisk aktivitet. For aktivitet i skolen trenger ikke være en time der barn blir satt til å løpe rundt skolebygningen eller blir sendt til gymsalen for en ordinær gymtime. For mange barn vil dette bare oppleves som en ekstra påkjenning heller enn å fremme positive opplevelser rundt det å være aktiv. Dette vil derfor virke mot sin hensikt. Vi må tenke større og se på mulighetene som finnes i nærmiljøet. Det handler om å se potensialet og mulighetene for aktivitet utenfor skolens gjerde.

Aktivitet i skolen kan kombineres med f.eks. aktivitet på sykehjem eller i eldreboliger. Det er få ting eldre på sykehjem setter så stor pris på som besøk, og særlig fra barn. Det skapes en helt spesiell stemning når disse generasjonene møtes.

Vi vet også at alle barnehager har skolestartere. Hvorfor kan vi ikke i større grad la førsteklasingene på barne-skolen få være aktive sammen med skolestarterne? Førsteklassingene vil få lære om det å være forbilder, og skolestarterne vil oppleve trygghet ved å få venner i skolen.

Mulighetene er mange, men skal vi få til dette, må vi lage planer som favner helheten, ikke planer som er «stykkevis og delt», for å sitere fra NTP-debatten litt tidligere i dag. Derfor er det viktig med en handlingsplan som omfatter både barnehage, skole, nærmiljø og fritid. I denne planen må vi tørre å tenke nytt og annerledes. Vi må sørge for at denne aktiviteten ikke hovedsakelig blir en ekstra påtvunget gymtime for elevene. Det vil med stor sannsynlighet bare virke negativt for barn og unges syn på aktivitet, og kanskje spesielt for dem som ikke er så glad i det, men som vi gjerne vil at skal være mer aktive.

Aktiviteten i skolen bør også kunne kombineres med andre fag, og vi må sørge for at dette er noe elevene ser fram til. Mange skoler har klart det, de har tatt med matematikkundervisningen ut i skogen og samtidig klart å la fysisk aktivitet bli en del av matematikktimen. Det har vært svært vellykket. Når aktivitet blir en naturlig del av undervisningen, det er da man har lyktes. Det gir barn et naturlig og sunt forhold til det å være aktiv, og det er nettopp dette som må være målet for vår handlingsplan.

Jeg skal ikke synge, som representanten Knutsen gjorde, men jeg vil likevel takke komiteen for det gode samarbeidet og de gode debattene. For dette er – i hvert fall høyst sannsynlig – den siste helsedebatten i denne perioden.

Olaug V. Bollestad (KrF) [23:49:03]: Når jeg som helsepolitisk talsperson for Kristelig Folkeparti og nestleder i partiet sammen med partileder Hareide velger å fremme et representantforslag, er det fordi vi vil vise hvor viktig fysisk aktivitet er for folkehelsen.

Vi er glade for at et samlet storting i dag ber regjeringen fremme en ny handlingsplan for fysisk aktivitet med kon-

krete tiltak på flere samfunnsområder og arenaer, og der partene i arbeidslivet, Norges idrettsforbund og friluftslivets organisasjoner trekkes aktivt med i arbeidet.

Jeg vil også peke på at en samlet komité spesielt understreker behovet for utvikling av lavterskeltilbud og planen om å inkludere mål om å styrke det samlede friluftsarbeidet og friluftslivets rolle i folkehelsearbeidet.

Friluftsliv er en god og gratis kilde til aktivitet i mange av alders- og befolkningsgruppene. Naturen er tilgjengelig for de fleste de fleste steder i Norge hele året. Lavterskelaktivitet i naturen er et unikt virkemiddel for å fremme fysisk aktivitet i befolkningen. For de minst aktive gruppene er god tilrettelegging, trygghet og enkel og nær tilgang til rekreasjonsområder viktig. Planprosessene i kommunene blir kjempeviktige.

Komiteen mener at en handlingsplan for fysisk aktivitet må inneholde konkrete tiltak for å styrke det samlede friluftsarbeidet og friluftslivets rolle i folkehelsearbeidet. Dette er føringer og signaler som vi i Kristelig Folkeparti kommer til å følge opp, og vi ser fram til det videre arbeidet med akkurat dette.

Vi er alle enige om at folkehelse og fysisk aktivitet er viktig. Vi er enige om at det forebyggende perspektivet er viktig, og vi er enige om mye mer. Men så er spørsmålet: Hvordan skal vi nå de målsettingene vi setter oss? Hvordan bruker vi vår politiske myndighet og makt som folkevalgte til beste for folkehelsen? Hvilke konkrete tiltak bruker vi? Kristelig Folkeparti er utålmodige, og vi mener at det er på tide å sette i gang konkrete tiltak. Vi fremmer derfor forslag sammen med Senterpartiet og Arbeiderpartiet der vi ber regjeringen fremme sak for Stortinget om hvordan skoledagen kan organiseres for å oppnå minst én times fysisk aktivitet for alle elever hver dag gjennom en gradvis innføring finansiert som et folkehelseiltak. Dette er en konkret bestilling som vi skulle ønske kunne ha blitt gjennomført nå.

Kjersti Toppe (Sp) [23:51:57]: Eg er først og fremst glad for at vi fekk til eit så breitt felles forslag i utgangspunktet om ein ny handlingsplan for fysisk aktivitet. Han som er i dag, er gått ut.

Vi skriv i forslaget at den nye handlingsplanen skal innehalda konkrete tiltak på fleire samfunnsområde og arenaer: barnehage, skule, arbeidsplass, eldreomsorg, transport, nærmiljø og fritid. Både Arbeidarpartiet, Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Senterpartiet var forslagsstillarar. Bakgrunnen er ei grunnleggjande helsepolitisk prioritering. Vi har sosiale helseforskjellar i Noreg, og fysisk inaktivitet, som følgjer sosiale skiljelinjer, er ein av dei viktigaste årsakene til det. Vi kan vinna veldig mykje i helsepolitikken om vi får fysisk aktivitet opp på dei anbefalte nivåa.

Det er òg eit mål i folkehelsemeldinga at vi skal få til ein 25-pst. reduksjon i livsstilssjukdomar – ikkje-smittsamt sjukdomar – som hjerte- og karsjukdomar, diabetes, kreft og kroniske lungesjukdomar innan 2025, og det er òg eit tydeleg mål at vi skal klara 10 pst. reduksjon i forekomsten av utilstrekkelig fysisk aktivitet innan 2025. Desse måla vil vi ikkje klara viss vi ikkje gjer noko meir aktivt, spesielt med kosthald og fysisk inaktivitet.

Eg er glad for at det er eit einstemmig fleirtal i innstillinga for å be om ein ny handlingsplan. Det er viktig det som står i merknadene i innstillinga om at naturleg friluftsliv

liv er eit viktig område å tilretteleggja for. Det er eit veldig lavterskeltilbod, og det er der mange kanskje begynner når ein skal vera meir fysisk aktiv.

Vi har fått mailar til komiteen om at treningssentre ikkje er nemnde. Men eg ser iallfall at statsråden har nemnt dei i svaret sitt, og eg vil seia frå talarstolen at ja, treningsentre må òg vera ein del av ein slik strategi.

Så til forslaget om éin times fysisk aktivitet i skulen: Det har vi foreslått før. Det var det same fleirtalet som stemde det ned. Det er ein grunn til bekymring at inaktivitet i skulen skjer samtidig med fråfall i idretten, og at folk begynner å droppa ut av gymtimen. Difor er eg einig i at ungdomsskulen er ein fin plass å begynna, men eg meiner at det òg må vera over heile linja. Dette er ikkje mitt siste innlegg – sjølv om nokon kanskje hadde ønskt det.

Ketil Kjenseth (V) [23:55:16]: Det kan fort være mitt siste innlegg på denne talerstolen. Når en er valgt inn på utjevningsmandat, er det en usikker tilværelse.

Jeg synes det er flott at det kanskje siste innlegget da handler om folkehelse, for, kjære storting, jeg har vært dette stortingets tøffeste folkehelsepolitikker. Ok, jeg fikk gleden av å være saksordfører for folkehelsemeldingen, men vi har også gjort noen tøffe prioriteringer i budsjettarbeidet i Venstre. Kanskje til statsrådens lille fortvilelse har vi prioritert folkehelse foran opptrapping i sykehussektoren. Det er det ingen andre partier som har gjort. Jeg har fått noe pepper for det, men litt debatt må vi ha i Stortinget, og det handler faktisk til slutt om prioriteringer av penger og så.

Vi har fått til et par folkehelsemilliarder gjennom samarbeidet på borgerlig side. Det synes jeg er bra. Det handler om gang- og sykkelveier, det handler om aktivitetssområder, ikke minst om den psykiske helse, som har fått en likestilt plass innenfor folkehelsearbeidet, og det handler om svømmeopplæringen, ikke minst i barnehagene. Vi diskuterer nå egentlig en annen komités ansvarsområde – skolen. Hvorfor forslaget ikke handler om aktivitet i barnehagen? For det er jo tidlig innsats som skal til her: Jo tidligere vi innarbeider de gode vanene, jo større sjanse er det for at de henger med livet ut.

Til aktivitetstilbudet for barn og unge: Lavterskel friluftsliv og tilrettelagte rekreasjonsområder er særlig viktig. Det er det som vokser blant folk. Det er det folk flest har lyst til å drive med. Det er ikke så mye prestasjoner og det å score mål. Folk har lyst til å nyte det å gå ut i naturen, og vi må hjelpe til med å legge bedre til rette slik at flere får et forhold til det.

Naturen som læringsarena handler mye om pedagogikk, og det gjør at vi også må starte tidlig i lærerutdanningen, slik at flere tar med seg uteskolen og utepedagogikken i fagene sine. I barnehagen har vi nå etter hvert god erfaring med utebarnehager, friluftsbarnhager og miljøbarnehager.

Så får Venstre nok et gjennomslag innenfor folkehelsepolitikken, og det handler om økt fysisk aktivitet i grunnskolen i flere fag enn i kroppsoving og mer mental trening i skolen – for den del mer mental styrketrening. For er det noe som mangler i skolen, så er det å la kroppen og hodet og følelsesregisteret henge sammen. Når 60 pst. av kroppsovlingslærerne er faglærte og 40 pst. er ufaglærte, har vi noe å hente på å skolere dem til å ta med seg mental styrketrening inn i skolen. Da trenger ikke alle elevene å

skifte til gymklær hver gang, men kan få god trening for hodet.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [23:58:46]: Det er inga overraskning at regjeringspartia og Venstre ikkje ønskjer å gå inn for éin time fysisk aktivitet i skulane. Men det er positivt at ein samla komité legg såpass tydelege føringar for handlingsplanen for fysisk aktivitet generelt, no som han er gått ut.

For SV har det vore ei reise heilt frå 2005 som har vore ganske lang, der vi starta med å insistere på at hjernen ikkje er aleine, at han er ein del av ein kropp. For det var dei som meinte at skulen berre var eit sted ein skulle lære, og alt anna – som fysisk aktivitet og mat i skulen – var underordna. Fokus skulle vere på læring. Resten fekk ein ta hand om sjølv, i familieane osv. No begynner ein i stadig større grad å innsjå at skulen er ein mykje breiare arena, og at hjernen ikkje er aleine, han er ein del av ein kropp, og at ein må sjå desse tinga i samanheng.

Sidan vi kjenner standpunkta til kvarandre veldig godt i denne saka, tenkte eg at eg berre kunne kome med eit lite varsku. Det som er dei stor trendane i ungdomshelse no, er at anten trener ein for mykje, eller så trener ein altfor lite. Anten er ein for aktiv eller for inaktiv. Begge delar gir eit veldig dårleg forhold til eigen kropp, og eg tenkjer at i iveren vår etter å få høgare puls i befolkninga og få folk i bevegelse, må vi dyrke eit sunt syn på eigen kropp, og at ikkje dei tiltaka vi gir her, bidreg i negativ retning, at det heile vegen skal liggje eit veldig positivt forhold til eigen kropp. For det er også ei djup utfordring som er i befolkninga, at psykisk helse og syn på eigen kropp gir veldig bekymringsfulle signal, og at når vi ønskjer meir fysisk aktivitet i skulen, heller ikkje berre ser på fysisk aktivitet som eit verktøy for læring. Fysisk aktivitet er også eit mål i seg sjølv og eit gode i seg sjølv. Det blir ikkje så bra av berre å stå og hoppe gangetabellen. Ein har kanskje fått turtalet opp hos ungguten og ungjenta, men det er ikkje noko mål i seg sjølv. Fysisk aktivitet må sjåast som noko som er positivt og bra, uansett.

Med det får eg takke for samarbeidet med helsekomiteen, der eg som ein av fleire har vore satellitt og følgd med i arbeidet deira. Det er ein triveleg gjeng heile gjengen sjølv om det er skarpe rundar her og der.

Statsråd Bent Høie [00:01:52]: For det første vil jeg si at jeg er veldig glad for at den siste helsedebatten i Stortinget denne sesjonen handler om folkehelse.

Fysisk aktivitet er viktig for elevenes helse, trivsel og læring på skolen. Det er bred enighet om at vi må styrke arbeidet for å fremme befolkningens fysiske aktivitet. Jeg kan forsikre om at regjeringen er opptatt av det.

Som komiteen er kjent med, pågår det mye godt arbeid i skolen med å legge til rette for daglig fysisk aktivitet. Både erfaring og forskning viser at skoler, særlig på barne- og mellomtrinnet, finner lokale tilpasninger og tilrettelegger for fysisk aktivitet utover obligatorisk tid.

Utfordringen er ungdomstrinnet, etter regjeringens syn. Kun halvparten av 15-åringene følger anbefalingen om minst én time daglig fysisk aktivitet, så behovet for økt fysisk aktivitet er stort. Forsøket med utprøving og evaluering av ulike modeller med ekstra timer til fysisk aktivitet og kroppsoving per uke vil gi oss kunnskap om hvordan vi best mulig treffer nettopp denne elevgruppen.

Som komiteen peker på, kreves det innsats fra flere samfunnssektorer for å lykkes med å øke den fysiske aktiviteten i befolkningen. Regjeringen vil gjøre det lettere å velge en aktiv livsstil, både i dagliglivet og i fritiden. Terskelen må gjøres lavere og overkommelig for flere. Det er et mål i folkehelsepolitikken å redusere utilstrekkelig fysisk aktivitet med 10 pst. innen 2025. Det er ambisiøst, men vi har lagt et grunnlag i politikk- og strategiutvikling som tar høyde for dette. Det er løsninger som innebærer både målrettet innsats for risikogrupper, som en del av helse- og omsorgstjenesten, og innsats som favner hele befolkningen gjennom de universelle og de samfunnsrettede tiltakene, bl.a. som en del av areal- og transportplanleggingen og samfunnsutviklingen for øvrig. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging legger føringer, og intensjonene bidrar til samordning av nasjonal politikk.

Jeg mener det ville vært naturlig å vurdere behovet for en egen handlingsplan for fysisk aktivitet i den neste folkehelsemeldingen. Folkehelsemeldingen er et viktig dokument for å sikre nasjonal samordning for å fremme fysisk aktivitet i befolkningen, og den støtter kommunesektoren i denne sammenhengen. En stortingsmelding legger rammer for en helhetlig satsing på tvers av sektorer og vil samtidig være forpliktende overfor kommunesektoren og andre sektorer.

Men jeg merker meg at en samlet komité ønsker en behandlingsplan for fysisk aktivitet, og det vil selvsagt bli fulgt opp.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjersti Toppe (Sp) [00:04:42]: Det var under behandlingen av folkehelsemeldinga i den førre stortingsperioden at fleirtalet kom saman om ei formulering om at målet er ein time fysisk aktivitet i skulen kvar dag. Da denne regjeringa tok over, vart den formuleringa lagd til side, og i regjeringsplattforma kom det ei ny formulering om at ein skulle leggja til rette for auka fysisk aktivitet – eller noko liknande.

Spørsmålet mitt er kvifor statsråden ville ha vekk målsetjinga om ein time fysisk aktivitet i skulen kvar dag, som låg i den førre folkehelsemeldinga. Kva var grunngevinga for den endringa?

Statsråd Bent Høie [00:05:35]: Denne diskusjonen har gått over mange år, og ulike partier har vært med på ulike forslag som har hatt svært ulikt innhold. Jeg mener at det som er viktig, er å ta de riktige stegene i riktig rekkefølge. Det som er hovedutfordringen, som jeg også var inne på i mitt innlegg, er fysisk aktivitet på ungdomstrinnet. Det er samtidig med at ungdom begynner å bli mindre aktive i fritiden. Vi har behov for mer kunnskap om hvordan vi kan sikre at dette blir gjennomført på en slik måte at vi faktisk også når de som fra før av er minst fysisk aktive – nettopp i den aldersgruppen. Det er det regjeringen har prioritert penger til. Jeg er mer opptatt av hva vi faktisk får til, enn politiske målsettinger som ikke blir fulgt opp med tiltak.

Kjersti Toppe (Sp) [00:06:33]: Er det slik at statsråden og regjeringa er imot at barn og unge – uansett kvar dei bur, og kva slags skule dei går på – skal få ein time fysisk aktivitet i skulen kvar dag? Er ein prinsipielt imot det

sidan ein gjer om slike målsetjingar som det var fleirtal for?

Statsråd Bent Høie [00:06:59]: Det er nettopp denne typen debatt som ikke har ført noe sted hen, og som jeg har følt har gått som pingpong-diskusjoner i Stortinget over mange år. Det bidrar verken til mer fysisk aktivitet eller respekt for politiske diskusjoner.

Jeg er mer opptatt av å sette i gang de tiltakene som er riktige, for å bedre grunnlaget for å få mer fysisk aktivitet i skolen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Lise Christoffersen (A) [00:07:38]: Denne debatten og replikkordskiftet minner meg om en debatt vi hadde i Drammen for noen år tilbake. Høsten 2013 arrangerte Drammen idrettsråd en befaring til Trudvang skule i Sogndal, som allerede da hadde innført en times fysisk aktivitet hver dag. Våren 2014 fremmet Drammen Arbeiderparti et forslag i bystyret om å gjøre det samme. Vi ble nedstemt bl.a. av Høyre og Fremskrittspartiet. To profilerte høyrekvinner kommenterte i Drammens Tidende:

«... det er grenser for hva skolen skal fikse».

Det er noen i denne salen som antakelig kjenner igjen den uttalelsen.

«Foreldrene har hovedansvaret. Det er dog de som har satt barna til verden»,

kommenterte Høyres daværende varaordfører i Drammen.

Motstanden varte ikke lenge. Til det er argumentene for en times fysisk aktivitet per dag for gode. Det handler om tidlig innsats. Det handler om folkehelse, integrering, å forebygge sosiale forskjeller i helse, fysisk og psykisk, om bedre læringsmiljø, og det handler om grunnlaget for livslang bevegelsesglede. Allerede samme høst ble det i Drammen bystyre enstemmig vedtatt å innføre en times fysisk aktivitet per dag fra og med skoleåret 2015–2016 – som den første storbyen i landet. Våren 2015 var mange skoler allerede i gang med prøveprosjekter.

Hvordan kunne det gå så raskt? Jo, fordi det var gode samarbeidspartnere å spille på. Buskerud idrettskrets har lenge jobbet med idrettslag i skolen. Idrettskretsen har lært opp unge aktivitetsledere gjennom prosjektet «Aktiv365». Flere av byens idrettslag ville bidra. Konnerud Idrettslag samarbeider med skolene i bydelen om prosjektet «Av ungdom for ungdom». Tre barneskoler har gått sammen om å spleise på en stilling som skal koordinere aktivitetene som er tilknyttet idrettslaget. Ungdomsskolen stiller med aktivitetsledere. Drammens Ballklubb har drevet idrettsfritidsordning i mange år, og nå har idrettskretsen utviklet prosjektet videre under overskriften Aktive lokalsamfunn, basert på videreutvikling av en velprøvd modell fra Canada, der målet er såkalt «Physical Literacy» for alle 12-åringer i en kombinasjon av aktiv idrett og bevegelsesglede.

Det er ikke bare i Drammen man er i gang. Sylling skole i Lier var først. Der tok rektor saken i egne hender innenfor de budsjetttrammene han allerede hadde. I Røyken har idrettslaget ROS lagd sin egen modell. Hyggen Idrettsforening har sin. Flere kommuner har meldt sin interesse. Fjærtøft-utvalget har foreslått det. Idretten har klart å stille opp i et forpliktende partnerskap. Modellene fins.

Dessverre ser det ut til at forslaget ikke får flertall her i dag. Spesielt underlig er det at Venstre, som sier at skole er deres aller viktigste sak, ikke er med. La oss håpe at det samme skjer på Stortinget som i Drammen, at det ikke tar lange tida før alle partier tar poenget. Da kan det hende at vi rekker å fatte vedtak før kommunene tar innersvingen på oss og rett og slett bare gjør det.

Statsråd Bent Høie [00:10:54]: Denne saken handler om fysisk aktivitet. Jeg vil ta opp en helt annen aktivitet, nemlig aktiviteten i komiteen og vårt samarbeid i denne perioden, siden dette er siste debatt med helse- og omsorgskomiteen i denne stortingsperioden. Jeg vil takke for et veldig godt samarbeid og ikke minst takke de representantene som har sagt nei til gjenvalg. Mange har lagt ned mange års betydelig innsats for helse og for samfunnet.

I denne stortingsperioden har komiteen behandlet åtte stortingsmeldinger. Dette er meldinger som dekker hele helseområdet, fra folkehelseområdet til sykehus og de høyt spesialiserte sykehusene. En har behandlet 64 proposisjoner, 88 representantforslag – ikke en uvesentlig del av dem her i kveld. Og komiteen har lurt på svært mye. Jeg skal ikke nevne enkeltrepresentanter – dere vet hvem dere er – men til nå er det altså stilt 1 017 skriftlige spørsmål, og dette tallet kommer til å bli høyere, for fristen går som kjent ut 1. juli, og jeg regner med at det kommer en rekke spørsmål den siste uken. Og det er stilt 201 spørretime-spørsmål. Så dette er en komité som virkelig har jobbet, og som har fattet mange viktige beslutninger som kommer til å prege Helse-Norge i mange år framover. Tusen takk for samarbeidet!

Ketil Kjenseth (V) [00:12:49]: Dette ga meg antagelig da en siste anledning!

Det var representanten Lise Christoffersen som inviterte til det da hun sa at det er spesielt merkelig at Venstre ikke er med.

Jeg synes for det første det er litt merkelig at en sak som angår skolen, fremmes i helse- og omsorgskomiteen. Så synes jeg også det er litt merkelig at en finansierer det som et folkehelseiltak når en gjennom fire år ikke har prioritert folkehelse framfor sykehus, og den viktigste veksten har vært der.

Jeg står her med veldig god samvittighet. For det første har Venstre prioritert pengene til folkehelsesatsinger. For det andre er vi opptatt av at skolen har noen utfordringer, som det kan hende vi løser med å bruke én times fysisk aktivitet. Men Venstre har også lagt merke til, som representanten Lise Christoffersen nå var innom, at Drammen har løst dette på egenhånd, at mange kommuner faktisk har gjort dette. De har ikke nødvendigvis satt av en hel time, og en skoletime er for øvrig 45 minutter. Dette er også en økonomisk utfordring når en – antagelig – skal utvide skoledagen for å få dette på plass. Pengene hører også med, og de er ikke bevilget gjennom dette forslaget.

Så hører jeg også at idretten har en veldig dominerende plass i Drammen. For Arbeiderpartiet er som regel idretten i lokomotivet, mens f.eks. friluftslivet kommer litt lenger bak i togsettet. For Venstre er det viktig å peke på at også de har en plass i å skape aktiviteten i skolen, i uteskolen, og at dette er lavterskelarenaer som det er rimelig å investere i, og at også de skal få være med på den dugnaden som dette er.

Til slutt: Tusen takk for et veldig godt samarbeid i denne komiteen. Jeg er imponert – jeg har vært på innsiden av dette i fire år – over at vi har stilt så mange spørsmål. Det overrasker når jeg får høre det tallet. Men det har vært en arbeidsom og ivrig komité, og vi har hatt et godt samarbeid. Og som statsråden sa, så kommer vi til å sette fotavtrykk etter oss i mange år framover, og jeg tør å si at det vil være til det bedre i mange tilfeller.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 24.

Sak nr. 25 [00:15:35]

Lov om endringer i konsesjonsloven, jordloven og odelssloven mv. (konsesjonsplikt, odlingsjord, priskontroll, deling og driveplikt mv.) (Lovanmerkning 4 (2016–2017), jf. Lovvedtak 128 (2016–2017), Innst. 427 L (2016–2017) og Prop. 92 L (2016–2017))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sak nr. 25.

Sakene 26–36 er andre gangs behandling av lovsaker, og presidenten vil foreslå at sakene behandles under ett.

– Det anses vedtatt.

Sak nr. 26 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 6. juni 1975 nr. 29 om eieendomsskatt til kommunane (eieendomsskatteleva) (Lovvedtak 136 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 27 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven) (Lovvedtak 137 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 28 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven) (Lovvedtak 138 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 29 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 24. november 2000 nr. 81 om innskuddspensjon i arbeidsforhold (innskuddspensjonsloven) (Lovvedtak 139 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 30 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 12. desember 2003 nr. 108 om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner, fylkeskommuner mv. (merverdiavgiftskompens-

sasjonsloven) (Lovvedtak 140 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 31 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven) (Lovvedtak 141 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 32 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel (tolloven) (Lovvedtak 142 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 33 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 27. juni 2008 nr. 62 om individuell pensjonsordning (Lovvedtak 143 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 34 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) (Lovvedtak 144 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 35 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 18. desember 2015 nr. 110 om endringer i lov 6. juni 1975 nr. 29 om eiedomsskatt til kommunane (Lovvedtak 145 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Sak nr. 36 [00:16:02]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 27. mai 2016 nr. 14 om skatteforvaltning (skatteforvaltningsloven) (Lovvedtak 146 (2016–2017), jf. Innst. 400 L (2016–2017) og Prop. 130 LS (2016–2017))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sakene nr. 26–36.

Kenneth Svendsen gjeninntok her presidentplassen.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Vi er da nesten klare til å gå til votering, men først har representanten Heikki Eidsvoll Holmås bedt om ordet til en stemmeforklaring.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [00:25:59]: I sak nr. 3 trekker vi forslag nr. 30, som er levert inn som løst forslag.

Jeg vil gjerne gi en kort stemmeforklaring angående forslag nr. 44, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette bygging av Arna–Stanghelle i 2021.»

Med det forstår forslagsstillerne, og de andre som støtter forslaget, at dette dreier seg om det felles jernbane- og veiprosjektet mellom Arna og Stanghelle. Det er altså forklaringen på hvordan det skal forstås, og da har jeg grunn til å tro at både Miljøpartiet De Grønne, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Arbeiderpartiet vil støtte det.

I tillegg vil jeg i sak nr. 12 trekke forslag nr. 1.

Presidenten: Da er det notert. Hadia Tajik får ordet til stemmeforklaring.

Hadia Tajik (A) [00:27:07]: Det gjeld sak nr. 2. Arbeiderpartiet anser det for å vera ei svært uvanleg sak. Me tek ikkje lett på dette, men tilliten mellom partia er ikkje meint å verta brukt på den måten som eg opplever har vore tilfellet her. Det er altså snakk om endringer i ein delegasjon berre tre dagar før Stortinget trer frå kvarandre. Grunngevinga står fram som ei rein intern partisak som set Stortinget og partigruppene i ein vanskeleg situasjon. I tillegg er det vanskeleg for individet, vil eg tru, både for den det gjeld og for kollegaene, som må ta stilling til korleis medrepresentantar skal behandlast. Så Arbeiderpartiet kjem til å stemma imot innstillinga i sak nr. 2.

Presidenten: Da er det Nikolai Astrup, også til stemmeforklaring.

Nikolai Astrup (H) [00:28:02]: Stemmemforklaring til sak nr. 2: For Høyre er prinsippet om at partiene selv bestemmer hvem som skal sitte i de ulike delegasjonene, et viktig prinsipp, og jeg anbefaler derfor Høyres medlemmer å stemme for innstillingen.

Presidenten: Hans Olav Syversen – til stemmeforklaring.

Hans Olav Syversen (KrF) [00:28:37]: Det gjelder også sak nr. 2. Vi i Kristelig Folkeparti forholder oss vanligvis til det prinsipp at partiene står for utvelgelsen av de personer som skal bekle internasjonale verv, i dette tilfellet Nordisk råd. Men da vi hørte debatten, var det vel ikke akkurat en helt vanlig sak likevel. Det kom vel ganske klart fram at representanten Godskesen ikke selv ønsket å fratre det vervet, og det kom vel også fram at det ikke er hvordan hun har skjøttet det vervet, som er årsaken til det forslaget vi har på bordet. Ut fra dette mener vi at innstillingen ikke rettferdiggjør det som er de faktiske forhold akkurat i denne saken, men jeg vil ikke legge noen presens i det heller. Jeg vil imidlertid anbefale Kristelig Folkepartis gruppe å stemme mot innstillingen i denne saken.

Presidenten: Bård Vegar Solhjell – til stemmeforklaring.

Bård Vegar Solhjell (SV) [00:30:13]: SV er tilhengjar av det prinsippet at Stortinget vel personar til delega-

sjonar og den praksis og kutyme at partia er tildelte stor tillit til å velje ut sjølve. Men det er tillit under ansvar, og dersom det vert misbrukt på ein openberr måte til å vere sanksjonar i ein intern straffereaksjon, bør vi avvise det. Derfor kjem SV òg til å stemme imot valkomiteen sitt forslag i denne saka, ikkje minst etter å ha høyrte debatten tidlegare i dag.

Presidenten: Geir Pollestad – til stemmeforklaring.

Geir Pollestad (Sp) [00:31:07]: Eg vil slutta meg til dei orienteringane som er gjevne frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og SV. Val til internasjonale verv for Stortinget skal ikkje vera og er ikkje ein reiskap for å straffa i ei partiintern sak. Eg vil difor rå Senterpartiet til å stemma imot innstillinga.

Presidenten: Ola Elvestuen – til stemmeforklaring.

Ola Elvestuen (V) [00:31:58]: Varaplassen til Nordisk råd ble plutselig veldig viktig helt på tampen av stortingsperioden. Fra Venstres side synes vi den framdriften som har vært, med at dette kommer nå helt på slutten, har vært en underlig prosess. Vi har fortsatt likevel veldig stor respekt for at partigruppene skal bestemme hvem det er de skal ha i sine posisjoner. Samtidig opplever jeg vel at denne endringen egentlig ikke gir noen praktisk endring, ut fra at vi er helt på tampen av en sesjon – det er to dager til vi går fra hverandre. Så jeg tror jeg vil anbefale Venstres gruppe at vi ikke stemmer for dette nå.

Presidenten: Da er vi klare til å gå til votering.

Sak nr. 1 var valg av nytt varamedlem til valgkomiteen. Saken er ferdigbehandlet.

Voteringen i sak nr. 2 vil bli foretatt etter voteringen i sak nr. 13.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 104 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Eirik Sivertsen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 4–10, fra Eirik Sivertsen på vegne av Arbeiderpartiet
- forslagene nr. 11–17, fra Janne Sjelmo Nordås på vegne av Senterpartiet
- forslagene nr. 18–25, fra Rasmus Hansson på vegne av Miljøpartiet De Grønne
- forslagene nr. 26–104, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Forslag nr. 30, fra Sosialistisk Venstreparti, er senere trukket.

Det votes først over forslagene nr. 18 og 22, fra Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om beholde rammen i Nasjonal transportplan for perioden, men om å legge følgende endringer til grunn i det økonomiske opplegget for å lage en grønn nasjonal transportplan:

- a) Redusere rammefordelingen til vegformål med 155 milliarder i sum periode 1 og 2 og omprioritere som følger:
 - i) Innenfor den reduserte rammen, prioritere opp følgende poster med til sammen 30,5 milliarder, fordelt slik:
 - Post 30 Riksveginvesteringer: Bymiljøavtaler, + 7,5 milliarder
 - Post 30 Riksveginvesteringer: Programområdetiltak, + 9 milliarder
 - Post 30 Riksveginvesteringer: Nasjonale turistveier, + 0,5 milliarder
 - Post 31 Rassikring riksveier, + 1 milliard
 - Post 62 Skredsikring til fylkesveier, + 5 milliarder
 - Post 63 Gang- og sykkelveier, + 4 milliarder
 - Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester, + 1,5 milliarder
 - Tilskudd til fylkesveger, inkl. tunnelsikkerhetsforskriften, + 2 milliarder
 - ii) Prioritere ned og effektivisere følgende poster med til sammen 185,5 milliarder på rammefordelingen til vegformål:
 - Post 23 Drift og vedlikehold, redusere med 8 milliarder
 - Post 29 Vederlag til OPS, redusere med 15,5 milliarder
 - Post 30 Riksveginvesteringer: Store prosjekter, redusere med 82 milliarder
 - Post 30 Riksveginvesteringer: Planlegging av grunnnerv, redusere med 14 milliarder
 - Kap. 1321 Nye Veier AS, redusere med 60 milliarder
 - Kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene, redusere med 6 milliarder
- b) Opprett nytt punkt i den statlige rammefordelingen: Frigjorte midler fra Avinor, med kr 20 milliarder i sum for periode 1. Beløpet tilsvarer overskuddet fra den kommersielle driften til Avinor.
- c) Øke rammefordelingen til jernbaneformål for periode med 128 milliarder i sum for periode 1 og 2. Dette innebærer fullføring av alle påbegynte prosjekter som Ytre IC, inkl Genistreken, KVV-Oslo-avet, hele strekningen mellom Arna og Voss og Jærbanen i perioden, samt å sette av mer til godstiltak, vedlikehold, og starte på flere nye prosjekter som dobbeltspor på Trønderbanen, Nord-Norgebanen og lyntogtraseer.
- d) Øke rammebevilgningen til kystforvaltning med 4,5 milliarder i sum for periode 1 og 2. Øremerkes til elektrifisering og for å få mer gods fra vei til sjø.
- e) Øke rammen for post 1330 post 63, Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter, under “Særskilte transporttiltak” med 39 milliarder i sum for periode 1 og 2. Dette skal gå til å øke tilskuddsandelen fra 50 til 80 på store kollektivprosjekter i byene, å øke antallet byer under byvekstavtaler og til å finansiere flere prosjekter.
- f) Øke rammefordelingen til Nye NTP-tiltak med 3,5 milliarder sum for periode 1 og 2. Herunder prioritere ned post 1311, post 70, øremerket ny lufthavn i Mo i Rana, og lansere to nye satsinger: - Uttesting og innkjøp av elektriske fly, særlig i Finnmark og Nord-Norge. - En ny tilskuddsordningen for å elektrifisere hurtigbåtene langs kysten.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke den statlige andelen til store kollektivprosjekter fra 50 til 80 prosent.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Miljøpartiet De Grønne ble med 96 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.33.49)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 19–21 og forslagene nr. 23–25, fra Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å gjøre følgende endringer i planleggingen av luftfartssektoren i Norge:

- inkludere Avinors samlede virksomhet, herunder alle kapasitetsendringer, utbygginger, o.l. på alle flyplasser i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan - sørge for at det kommersielle overskuddet fra Avinors virksomhet overføres statsbudsjettet og disponeres og rapporteres innenfor rammen av samferdselsprioriteringer gitt fra Nasjonal transportplan - utsette alle videre planer om og utbygginger som gir økt kapasitet i luftfarten frem til flytrafikken i hovedsak foregår uten klimabelastninger. - legge ned taxfreeordningen så raskt som mulig»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å legge fram et eller flere reelle scenarier for hvordan prioriteringer i Nasjonal transportplan kan oppnå målet om 40 % kutt i klimagassutslippene fra ikke-kvotepliktig sektor innen 2030 i forhold til utslippene i 1990, med realistiske anslag for teknologiutvikling og utvikling i transportbehov og -vaner.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i 2018 legge fram en revidert Nasjonal transportplan basert på fire overordnede føringer: - NTP skal sørge for at samferdselssektoren fra starten av perioden bidrar minimum med sin proporsjonale andel til en nasjonal utslippsbane som gir

minst 40 % kutt i klimagassutslippene fra ikke-kvotepliktig sektor innen 2030 i forhold til utslippene i 1990 - NTP skal både tidsmessig og økonomisk prioritere utbygging av sykkelveier og sykkel- og gangstier i hele landet, utbygging av kollektivtrafikk, omstilling til en utslippsfri vei-, kyst- og flytrafikk, vedlikehold og rasikring, framfor utbygging av nye veier og flyplasser - NTP skal i større grad planlegge med og legge til rette for effektivitetsgevinster og lavere investeringsbehov i infrastruktur som følge innføring av selvkjøringsteknologier, kunstig intelligens og ubemannet teknologi. - NTP skal i større grad innrettes på og legge til rette for tids- og kostnadseffektivisering av utbygging av infrastruktur for kollektivtransport»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å stanse planlegging og byggingen av store kapasitetsøkende motorveiprosjekt i og rundt byene.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stimulere til bilfrie sentrum og redusert person- og nyttetraffikk på veiene i og gjennom byene.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2018 opprette en teknologipott til utprøving av selvkjørende busser og kombinerte mobilitetsløsninger.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Miljøpartiet De Grønne ble med 95 mot 3 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.34.09)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 26, 38, 56 og 63, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i det videre arbeidet med oppfyllelse av nasjonal transportplan legge til grunn de foreslåtte rammene med følgende endringer:

Tiltak	Tillegg/fratrekk 1. periode	Tillegg fratrekk 2. periode	Tillegg/fratrekk bompenger fra vei
Rassikring	3500	1500	
Fylkesveier	900	1500	
Sykkelveier	3000	3000	
Elektrifisering av veitransport	3000	3000	
Øvrige veiformål (inkl Nye Veier AS)	-34500	-63400	-62900
Bymiljøavtaler	18000	32000	
Belønningsordning for sykkel	3000	3500	
Jernbaneformål (hvorav bompenger:)	50500	29200	62900
Kystformål	2000	-2000	
Elektrifisering av kysten	2000	2000	

»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å lage et veikart for å la staten igjen overta hoveddelen av drifts- og vedlikeholdsarbeidet for riksveiene, til en rimeligere kostnad.»

Forslag nr. 56 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen som hovedregel bruke bompenger til delfinansiering av jernbaneutbygging av alle strekninger som konkurrerer med vei.»

Forslag nr. 63 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om en øremerket flyavgift mellom de største byene for å finansiere utredning, planlegging og bygging av lyntogbaner i Norge.»

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 95 mot 3 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.34.26)

Presidenten: Det votes så over forslagene nr. 27–29, 31–37, 40–43, 45, 47–49, 51–53, 57–62, 64, 65, 71, 73–82, 84–87, 89, 90, 94, 95, 97–101 og 104, fra Sosialistisk Venstreparti

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Statens vegvesen overta et helhetlig ansvar for planlegging og etablering av ladeinfrastruktur til elektrifisering av bilparken.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre forsøk med bompenger på eldre lastebiler i Oslofjordtunnelen som et trafikkregulerende tiltak.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse videre arbeid med Hordfast.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse videre arbeid med Møreaksen og igangsette utredning av Romsdalsaksen.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at Sotrasambandet bygges med ett felt forbeholdt kollektivtrafikk/samkjøring i begge retninger.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber regjeringen avvikle Nye Veier som AS og underlegge organisasjonen Statens vegvesens kontroll. Prosjektporteføljen gjennomgås, med sikte på å nedskalere eller stanse veiprosjekter som svekker grunnlaget for kollektivløsninger og godsløsninger på jernbane. Lønninger bringes i tråd med øvrig lønnsnivå i Statens vegvesen.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget opphever vedtak 692-695 (2016–2017), og ber regjeringen om at videre arbeid med Rogfast stanses.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede å innføre veiprising med forhåndsinnbetaling for all tungtransport som et alternativ til kjøreveisavgifter på drivstoff, der det differensieres mellom EURO-klasse på bilene.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget overfører planleggingskapasitet fra Statens vegvesen til BaneNOR.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremlegg til Nasjonalbudsjett for 2018 legge frem et forslag om kjøpsavgifter og årsavgifter på tungtransport for å stimulere til nullutslippsløsninger i kjøretøyparken.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget opphever vedtak 548-550 (2016–2017), og ber regjeringen stanse videre arbeid med firefelts motorvei E16 Bjørum-Skaret og i stedet planlegge for 2-3-felts vei.»

Forslag nr. 41 lyder:

«Stortinget opphever vedtak 538-541 (2016–2017), og ber regjeringen revidere prosjektet til et trygt veiprosjekt med inntil 3-felts standard.»

Forslag nr. 42 lyder:

«Stortinget opphever vedtak 210-2013 (2015-2016), og ber regjeringen revidere planene slik at E6 Kolomoen-Moelv bygges som en 2-3-felts vei.»

Forslag nr. 43 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at alle jernbanelinjer planlegges og utbygges for en hastighet på minst 250/300 km/t.»

Forslag nr. 45 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette bygging av Ringeriksbanen i 2019.»

Forslag nr. 47 lyder:

«Stortinget ber regjeringen realisere Trønderbanen som en funksjonelt dobbelsporet bane snarest mulig.»

Forslag nr. 48 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at alle ytre InterCity-strekningene står ferdig i 2030 i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 49 lyder:

«Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med de indre InterCity-strekningene i første planperiode, slik at det blir mulig å fullføre de ytre InterCity-strekningene i 2030 i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 51 lyder:

«Stortinget ber regjeringen planlegge for oppstart av Bislettunnel i andre planperiode.»

Forslag nr. 52 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for forsterking av lokaljernbanenettet i det sentrale østlandsområdet.»

Forslag nr. 53 lyder:

«Stortinget ber regjeringen planlegge for sammenkopling av Gjøvikbanen og Dovrebanen med mål om å realisere prosjektet i andre planperiode.»

Forslag nr. 57 lyder:

«Stortinget ber regjeringen samarbeide aktivt med svenske myndigheter om en konseptvalgsutredning for lyntog mellom Oslo og Stockholm.»

Forslag nr. 58 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremlegg til budsjett for 2018 styrke FoU-arbeidet for mer effektive byggeprosesser av jernbane/lyntog.»

Forslag nr. 59 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at alle diesellokomotiv går på biodrivstoff fra 1. januar 2019.»

Forslag nr. 60 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre forsøk med at per-

sontrafikken på Nordlandsbanen og Raumabanen drives med hydrogenlokomotiv snarest mulig og senest fra 2020.»

Forslag nr. 61 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig gjennomføre en KVV om høyhastighetsbane i et flerbrukskonsept mellom Oslo (Hamar) og Trondheim.»

Forslag nr. 62 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere et Lyntogselskap SF som skal stå for planlegging, prosjektering, utbygging og tilrettelegging for drift av lyntog i et flerbrukskonsept, mellom byer i Norge og med hovedstedene i Norge og Danmark. Lyntogselskapet får i oppdrag å utarbeide en nasjonal plan for et lyntognett der de første strekningene blir gjort klare for prinsippvedtak om bygging i kommende stortingsperiode.»

Forslag nr. 64 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre utbedring av Tinnosbanen i løpet av første planperiode.»

Forslag nr. 65 lyder:

«Stortinget ber regjeringen forsere videre arbeid med Ålgårdbanen i første planperiode.»

Forslag nr. 71 lyder:

«Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å etablere en konkurranse med sikte på å få i drift en hydrogen-drevet transportrute til sjøs mellom norske eller norsk og utenlandsk havn.»

Forslag nr. 73 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om nullutslipp for alle turistfartøy i alle verdensarvfjorder og andre fjorder med cruiseskiptrafikk.»

Forslag nr. 74 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at alle supplyskip skal være klargjort for landstrøm fra 2020.»

Forslag nr. 75 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at alle cruiseskip skal være klargjort for landstrøm fra 2021.»

Forslag nr. 76 lyder:

«Stortinget ber regjeringen pålegge oljeindustrien å etterspørre BAT, samt lav- og nullutslippsløsninger for all drift av offshore supplyvirksomhet.»

Forslag nr. 77 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det vedtatte biodrivstoffpåbudet i innenriks skipsfart trer i kraft fra 2019.»

Forslag nr. 78 lyder:

«Stortinget ber regjeringen prioritere å sikre kystruten Bergen–Kirkenes tilgang til landstrøm i alle havner der den ligger i minst 3 timer minst en vei.»

Forslag nr. 79 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kommende anbud kystruten Bergen–Kirkenes baseres på nullutslippsteknologi/-drivstoff.»

Forslag nr. 80 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav gjennom forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle kollektivanbud skal være basert på nullutslippsteknologi og drivstoff i 2025.»

Forslag nr. 81 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav gjennom forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle transporttjenester til det offentlige skal kreve lav- og nullutslippsteknologi og -drivstoff.»

Forslag nr. 82 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav gjennom forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at all kjøp av biler, tyngre kjøretøyer og andre transportmidler skal være lav- og nullutslippsteknologi så sant teknologien gjør det mulig.»

Forslag nr. 84 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal veileder for parkeringspolitikk i byområdene. Veilederen skal utformes som en nasjonal maksimal parkeringsnorm slik at den er en statlig planretningslinje med hjemmel i plan- og bygningsloven.»

Forslag nr. 85 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at staten i sin lokalisering av egen virksomhet legger avgjørende vekt på å redusere samfunnets transportbehov.»

Forslag nr. 86 lyder:

«Stortinget ber regjeringen pålegge offentlige virksomheter en systematisk kartlegging av transportkonsekvenser som en del av beslutningsgrunnlaget før lokalisering av slike virksomheter.»

Forslag nr. 87 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at statlige virksomheter følger kommunalt fastsatte parkeringsnormer.»

Forslag nr. 89 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at nyttetransport og gjennomgangstrafikk inkluderes i målene om begrensning av biltrafikken i byene.»

Forslag nr. 90 lyder:

«Stortinget ber regjeringen skjerpe målsettingen med bymiljøavtalene slik at målet blir å redusere samlet biltrafikk.»

Forslag nr. 94 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at en baneløsning for nedre Romerike og tverrforbindelse i Groruddalen gis finansiering gjennom en bymiljøavtale, der de inngår som en del av en strategi for å redusere biltrafikken i regionen.»

Forslag nr. 95 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en ordning med avgift på gods som fraktes med bil for å finansiere belønning for frakt av gods på bane eller kjø, i tråd med anbefalingene fra utvalget for godsstrategi.»

Forslag nr. 97 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse Avinors arbeid med å planlegge en andre rullebane på Flesland.»

Forslag nr. 98 lyder:

«Stortinget ber regjeringen avskaffe taxfreeordningen og kommer tilbake med ulike forslag til dette i forbindelse med fremlegg av statsbudsjettet for 2018. Avinors flyplassavgifter omlegges slik at kortbanenettet ikke får økte samlede avgifter.»

Forslag nr. 99 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med fremlegg til statsbudsjett for 2018 legge frem forslag om en passasjeravgift på utenlandsreiser basert på flytype og distanse for å bidra til klimagassreduksjoner.»

Forslag nr. 100 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fremlegg til statsbudsjett for 2018 innføre et forbrukskrav på biodrivstoff på innenlands flyvninger som sikrer at en nærmere fastsatt andel av drivstoffet som brukes er biodrivstoff.»

Forslag nr. 101 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om lavutslippsteknologi og biodrivstoff ved kjøp av flyruter på kortbanenettet.»

Forslag nr. 104 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette prosessen med å omgjøre Avinor til statlig foretak.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 94 mot 4 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.35.01)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 46, 102 og 103, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 46 lyder:

«Stortinget ber regjeringen starte planlegging av elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen med sikte på oppstart i første planperiode.»

Forslag nr. 102 lyder:

«Stortinget ber regjeringen pålegge Avinor å forlenge rullebanen i Alta og betale kommunen det kommunen har forskuttet i løpet av perioden 2018-2021.»

Forslag nr. 103 lyder:

«Stortinget ber regjeringen pålegge Avinor å forlenge rullebanen i Kirkenes i løpet av andre planperiode av NTP.»

Senterpartiet har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 89 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.35.20)

Presidenten: Det votes så over forslagene nr. 50, 54, 55, 66, 72, 83 og 96, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 50 lyder:

«Stortinget ber regjeringen arbeide for raskere fremdrift for bygging av Oslostunnelen.»

Forslag nr. 54 lyder:

«Stortinget ber regjeringen realisere dobbeltspor for Ofotbanen i andre planperiode i samarbeid med svenske myndigheter.»

Forslag nr. 55 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgsutredning av Tromsbanen i første planperiode for kommende Nasjonal transportplan.»

Forslag nr. 66 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette bygging av Jærbanen i andre planperiode.»

Forslag nr. 72 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav gjennom forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle fergeruter og passasjerbåtruter skal være lav- og nullutslipp der teknologien tillater dette.»

Forslag nr. 83 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at næringslivets CO₂-fond baseres på avtale mellom stat og næringslivet, slik næringslivets NO_x-fond fungerer, med mål om redusere tilstrekkelig med utslipp til at utslipp fra transport- og fiskerinæringen kan reduseres med 50 prosent

innen 2030, sammenliknet med 1990-nivå.»

Forslag nr. 96 lyder:

«Stortinget ber regjeringen påse at Avinors arbeid med å planlegge en tredje rullebane på Gardermoen stanses.»

Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.35.41)

Presidenten: Det votes så over forslagene nr. 39 og 93, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber regjering utrede en felles transportat.»

Forslag nr. 93 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at staten bidrar med inntil 70 prosent av finansieringen av store kollektivinvesteringer i de store byene, mot at byene forplikter seg til tiltak for begrensning av biltrafikken gjennom bymiljøavtaler.»

Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 63 mot 35 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.35.59)

Presidenten: Det votes så over forslagene nr. 67–70, 88, 91 og 92, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 67 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse anbudsprosessene på persontrafikken i jernbanesektoren.»

Forslag nr. 68 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig gi NSB ansvar for både trafikkplanlegging for persontransporten og ansvar for eget materiell.»

Forslag nr. 69 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om en organisering av jernbanen i Norge i ett integrert selskap.»

Forslag nr. 70 lyder:

«Stortinget ber regjeringen Kystverket igangsette en nasjonal planlegging og etablering av infrastruktur for landstrøm i samarbeid med lokale havner, med sikte på å tilby landstrøm til elektrifisering av kysttransporten.»

Forslag nr. 88 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide tilbudet om bymiljøavtaler til flere byer, i tråd med fagetatenes anbefaling.»

Forslag nr. 91 lyder:

«Stortinget ber regjeringen forbedre metodikken som skal sikre at bymiljøavtalene når målsettingene om begrensning av biltrafikken, samt hvilke virkemidler man har når målene ikke nås, og legge fram en sak for Stortinget om dette.»

Forslag nr. 92 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bedre fylkeskommunenes finansiering av drift av kollektivtrafikken gjennom å sikre at bymiljøavtalene også kan brukes til drift av kollektivtransporten.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 57 mot 41 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.36.20)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 44, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette bygging av Arna-Stanghelle i 2021.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 57 mot 41 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.36.37)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 11 og 12, fra Senterpartiet.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2018–2029 med 7,17 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 33 (2016–2017) og legge følgende endringer til grunn i det økonomiske opplegget (mill. kroner):

Tiltak	Tillegg/fratrekk 1. periode	Tillegg/fratrekk 2. periode
Endringer og nye tiltak vei	5030	1340
Endringer og nye tiltak bane	2000	2000
Endringer og nye tiltak kyst	1013	487
Breiband	3000	3000
Rassikring	1000	1000
Tunnelsikkerhetsforskriften	2000	300
Effektiviseringstiltak veg	3000	3000
Effektiviseringstiltak bane	5000	4000

»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en ordinær bompengeproposisjon for E39 Ålesund–Molde (Møre-aksen) til behandling i Stortinget innen utgangen av 2020.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet ble med 92 mot 6 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.36.54)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 17, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å regulere sidevegtrafikken i rundkjøringen øst for Fetsundbrua i rushtiden, enten ved tilfartskontroll, rushtidsbom eller andre tiltak, for å prioritere trafikken på rv. 22.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 89 mot 9 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.37.10)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 13, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen formelt legge ned jernbanestrekningen Dokka–Eina og frigjøre arealene til andre formål.»

Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 58 mot 40 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.37.27)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 15 og 16, fra Senterpartiet.

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en forpliktende utbyggingsplan for bredbånd.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang et arbeid med kostnadsreduksjon innen drift, vedlikehold og utbygging av veier og jernbane.»

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet ble med 57 mot 40 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.37.44)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 14, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en modell der Vinmonopolet tar over salg av alkoholholdig vare på taxfreeutsalg ved norske lufthavner.»

Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 51 mot 45 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.38.03)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 4–10, fra Arbeiderpartiet.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem et veikart for når man antar at ulike teknologier vil slå inn i samferdselssektoren.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi for et framtidig system for transport som baserer seg på delt mobilitet. Strategien må vurdere forhold som konkurranse, datatilgang og -eierskap, samt mobilitet som tjeneste og nødvendige lovendringer.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt prosjekt for utvikling av kunstig intelligens og ubemannet teknologi.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å legge frem et forslag som sikrer åpenhet om algoritmer som gir grunnlag for beslutninger som har vesentlig betydning for enkeltindivider eller samfunnet. Forslaget bør vurdere behovet for og hvem som eventuelt bør sertifisere og kontrollere slike algoritmer.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en nasjonal strategi for droner, slik at potensialet for verdiskaping og nye arbeidsplasser kan utnyttes.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å benytte utviklingskontrakter, pilotprosjekter eller andre hensiktsmessige virkemidler for å fremme digitalisering av sjøtransporten.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget legger til grunn at de fire InterCity-strekningene skal være ferdig utbygd med dobbeltspor innen 2030, og ber på denne bakgrunn regjeringen komme tilbake med en samlet plan for utbygging av de fire strekningene som ivaretar denne ambisjonen.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet ble med 64 mot 34 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.38.21)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 1–3, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre statlig finansiering av fiskerihavner.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av ordningen med kjørevegsavgift for godstransport på jernbane, i den hensikt å unngå at noen bedrifter eller transportører rammes urimelig hardt.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere relevante forskningsprogrammer som følger utviklingen av en ny flyplass og ny bydel i Bodø, for å sikre at kunnskapen og erfaringene som bygges opp kan komme hele landet til nytte.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 57 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.38.39)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen sikre en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland Nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finne løsninger i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak.

Presidenten: Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 94 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 00.39.53)

Videre var innstilt:

II

Meld. St. 33 (2016–2017) – Nasjonal transportplan 2018–2029 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:142 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantane Heikki Eidsvoll Holmås, Audun Lysbakken og Karin Andersen om lyntogutbygging i Noreg – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:143 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås om bymiljøavtaler – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:145 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Kirsti Bergstø om å sette i gang en konseptvalgsutredning om Tromsbanen – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

*vedtak:**I*

Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i området, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

1. Bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar i ytterlegare to år til prosjekt og tiltak i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1 i Vest-Agder. Vilråa går fram av Prop. 134 S (2016–2017)
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Presidenten: Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 90 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 00.41.12)

Votering i sak nr. 8

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Vilråa går fram av Prop. 140 S (2016–2017).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten vert som føresett i Prop. 140 S (2016–2017).

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 91 mot 4 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 00.41.39)

Votering i sak nr. 9

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på fv.

714 Stokkhaugen–Sunde i Sør-Trøndelag, trinn 2. Vil-kåra går fram av denne proposisjonen.

2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i denne proposisjonen.

Presidenten: Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 95 stemmer mot 1 stemme.

Gjennomføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta:

E18 Melleby–Momarken

Rv. 13 Joberget

Arna–Fløen (Ulriken tunnel)

(Voteringsutskrift kl. 00.42.08)

Votering i sak nr. 10

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Fullmakter til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

Innanfor ei endra kostnadsramme på:

1 420 mill. kroner

600 mill. kroner

4 508 mill. kroner

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 11

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua innanfor ei kostnadsramme på 1 830 mill. 2017-kroner.
2. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i Sør-Trøndelag. Vilkaåra går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i denne proposisjonen.

Presidenten: Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 95 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 00.43.05)

Votering i sak nr. 12

Presidenten: Under debatten har Heikki Eidsvoll Holmås satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget er senere trukket.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i området, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.

II

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at det først kan vurderes behov for bomstasjon på den gamle veien etter at den nye veien er tatt i bruk, basert på reelle trafikk-tall.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 90 mot 3 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 00.43.41)

Videre var innstilt:

III

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E39 på

strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest i Vest-Agder. Vilklårene fremgår i Prop. 135 (2016–2017).

2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 93 mot 4 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 00.43.57)

Votering i sak nr. 13

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt ni forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Åse Michaelsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 2–9, fra Rasmus Hansson på vegne av Miljøpartiet De Grønne

Det votes over forslagene nr. 2–9, fra Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre utbyggingsstrategien for E18 Vestkorridoren slik at den ikke er i strid med avtalen om Oslopakke 3 og sørge for at det ikke blir kapasitetsøkning på veiene inn til Oslo, og at det blir kollektivfelt på innfartsårene til Oslo når bompengene øker.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre statlig delfinansiering av nytt signal- og sikringsanlegg på t-banen i ny byvekstavtale med Akershus og Oslo.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre statlig delfinansiering av Baneløsning Nedre Romerike i ny byvekstavtale med Akershus og Oslo.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre statlig delfinansiering av baneløsning fra Sandvika til Lommedalen i ny byvekstavtale med Akershus og Oslo.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre statlig delfinansiering av trikk på Ring 2 og trikk til Tonsenhagen i ny byvekstavtale med Akershus og Oslo.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen prøve ut 2+-felt på riksveinettet i Akershus og Oslo.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at videre planlegging av E6 Manglerud-prosjektet skjer i tråd med Oslo kommunes mål om å redusere biltrafikken med en tredel innen 2030.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede S-tog fra Oslo S via Bislett og Storo til Groruddalen.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Miljøpartiet De Grønne ble med 94 mot 4 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.44.50)

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

«Stortinget ber regjeringen følge opp innføring av bombrikkerabatt på 20 pst. for Oslopakke 3 fra oppstart av trinn 1, i tråd med Stortingets vedtak om takst- og rabattstruktur.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.45.48)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at innkrevingsperioden for Oslopakke 3 forlenges til 2036.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3 i tråd med vilklårene i denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak:

Som nytt varamedlem av Nordisk råd velges stortingsrepresentant Helge André Njåstad.

Som nytt varamedlem til Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling velges stortingsrepresentant Christian Tybring-Gjedde.

Presidenten: Under debatten har siste ledd i forslaget til vedtak blitt trukket.

Forslag til vedtak lyder nå som følger:

«Som nytt varamedlem av Nordisk råd velges stortingsrepresentant Helge André Njåstad.»

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling – med den foretatte endring – ble med 58 mot 40 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.46.29)

Votering i sak nr. 14

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Dag Terje Andersen på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.
- forslag nr. 5, fra Stefan Heggelund på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Det votes over forslag nr.1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen sak for Stortinget om fremme av sosialt entreprenørskap i tråd med intensjonen i Representantforslag 82 S (2016–2017).»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 57 mot 41 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.47.05)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 5, fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte om å iverksette tiltak for å øke kompetansen rundt offentlige anskaffelser hos sosiale entreprenører og innkjøpere i offentlig sektor. I tillegg ber Stortinget regjeringen om å styrke og utvide tilskuddsordningen for sosialt entreprenørskap.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Arbeiderpartiet har varslet subsidiær støtte til forslaget.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) (frå salen): SV støttar også forslaget subsidiært.

Voteringstavlene viste at det var avgitt 93 stemmer for og 3 stemmer mot forslaget.

(Voteringsutskrift kl. 00.47.37)

Presidenten: Presidenten forstår det slik at Senterpartiet skulle stemt for forslaget, så vi tar voteringen om igjen.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre ble bifalt med 97 mot 0 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 00.48.30)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:82 S (2016–2017) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane Terje Breivik, Abid Q. Raja og André N. Skjelstad om fremje av sosialt entreprenørskap – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 15

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at Helse- og omsorgsdepartementet får fullmakt til å gjere endringar i løyvingane til dei regionale helseføretaka, kommunane og trygderefusjonane for legehjelp, psykologhjelp og fysioterapi frå 1. juli 2017. Endringane vil bli gjort på bakgrunn av forhandlingane med Den norske legeforening, Norsk Psykologforening, Norsk Fysioterapeutforbund, Norsk Manuellterapeutforening og Privatpraktiserende Fysioterapeuters Forbund.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 16

Presidenten: Under debatten har Olaug V. Bollestad satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen som et ledd i den kommende strategien for psykisk helse, fremme en kommunal tiltaksplan for å styrke eldres psykiske helse, der man ser i sammenheng det helsefremmende og forbyggende arbeidet, bedre diagnostisering av psykisk sykdom hos eldre mennesker, samt god, riktig og tilpasset behandling av eldre med psykiske lidelser.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 51 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.49.27)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:89 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tove Karoline Knutsen, Torgeir Micaelsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Freddy de

Ruiter om en kommunal tiltaksplan for å styrke eldres psykiske helse – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 17

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen nedsette et bredt sammensatt utvalg som skal foreslå egnede og konkrete tiltak som styrker autismedefeltet. Mandatet til utvalget må inkludere mål, tiltak, kompetanse, ansvarsforhold, beslektede diagnoser som Tourettes syndrom mm. Utvalgets arbeid skal resultere i en NOU.

II

Stortinget ber regjeringen sørge for at helseforetakene og sykehusene prioriterer tidlig diagnostisering og oppfølging/veiledning av autismespekterforstyrrelser (ASF), samt stimulerer til forpliktende samarbeidsavtaler mellom helseforetak/sykehus og kommuner.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

III

Dokument 8:90 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy de Ruiter, Torgeir Micaelsen, Tove-Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Karin Andersen om en helhetlig plan for autisme – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 18

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Ruth Grung på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Kjersti Toppe på vegne av Senterpartiet

Det votes over forslag nr. 2, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak som gjør at fotterapi blir et mer tilgjengelig og inkluderende tilbud i den offentlige helsetjenesten.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 88 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.50.35)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte fremme sak om nødvendige tiltak for bedre forebygging og behandling av pasienter med kroniske sår, samt sikre sårpasienter et helhetlig og sammenhengende behandlingstilbud med mål om å redusere antall pasienter med kroniske sår og amputasjoner. Saken må også omhandle finansiering, tilgjengelighet og etablering av et tilbud i spesialisthelsetjenesten, for eksempel i form av sårsentre/sårklinikker. I tillegg må den foreslå tiltak for å øke kompetanse og samhandling på alle nivåer, slik at pasientene sikres en god og koordinert behandling.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 51 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.50.52)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:91 S (2016–2017) – om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Ruth Grung, Tove Karoline Knutsen, Freddy de Ruiter, Ingvild Kjerkol og Kjersti Toppe om forebygging og behandling av kroniske sår – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 19

Presidenten: Under debatten har Ruth Grung satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om hvordan man kan sikre god rekruttering av leger til primærhelsetjenesten fremover. Saken må blant annet omhandle hvordan man kan sikre at primærhelsetjeneste skal inkluderes i medisinstudiet i fremtiden, samt opprettelse av flere utdanningsstillinger for leger i spesialisering i allmennmedisin.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 51 mot 47 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.51.34)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:92 S (2016–2017) – om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Micaelsen, Tove Karoline Knutsen, Ruth Grung, Ingvild Kjerkol og Freddy de Ruiten om rekruttering av fastleger – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 20

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt fire forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Tove Karoline Knutsen på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet
 - forslagene nr. 3 og 4, fra Tove Karoline Knutsen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- Det votes over forslagene nr. 3 og 4, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjeninnføre og styrke tilskuddsordningen i Helsedirektoratet til stillinger og prosjekter innenfor kunnskapsbaserte behandlingsmetoder, som f.eks. musikkterapi, slik at denne type behandling kan realiseres i flere kommuner og i helseforetak.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for ressurser til følgeforskning og annen relevant forskning på implementering av musikkterapi i tjenestene, med fokus på brukererfaringer og samarbeidsmåter.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 57 mot 41 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.52.22)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 1 og 2, fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i dialog med helseforetakene foreslå stimulerende tiltak for kunnskapsbasert implementering av musikkterapi i tjenestene.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fra 2018 øke den nasjonale utdanningskapasiteten i musikkterapiutdanninga.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 51 mot 47 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.52.42)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:97 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anne Tingelstad Wøien og Kjersti Toppe om å implementere musikkterapi i helsetesta og å auke den nasjonale utdanningskapasiteten – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 21

Presidenten: Til denne saken er det satt fram i alt ti forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Morten Wold på vegne av Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre
- forslagene nr. 2–4, fra Olaug V. Bollestad på vegne av Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre
- forslagene nr. 5–7, fra Olaug V. Bollestad på vegne av Kristelig Folkeparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 8–10, fra Kjersti Toppe på vegne av Senterpartiet

Det votes over forslagene nr. 8–10, fra Senterpartiet.

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å endre finansieringen av sykehus med mål om at sykehus i all hovedsak skal rammefinansieres.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen redusere graden av innsatsstyrt finansiering, i første omgang til 30 prosent.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at innsatsstyrt finansiering ikke må videreføres ned på sykehusnivå og på klinikknivå.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet ble med 88 mot 10 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.53.45)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 6 og 7, fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det innføres stedlig ledelse ved sykehusene i Møre og Romsdal i

tråd med Stortingets vedtak 542 ved behandlingen av Innst. 206 S (2015–2016) om Nasjonal helse- og sykehusplan (2016–2019).»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen følge opp Kvinnsland-utvalgets rapport gjennom å fremme egen sak for Stortinget om å erstatte helseforetaksloven med en helseforvaltningslov som sikrer folkevalgt styring og stedlig ledelse av hvert sykehus.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 83 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.54.01)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 5, fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ansvar for og utvikling av IKT-infrastruktur i helsetjenesten ikke blir outsourcet.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 82 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.54.20)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å dele opp Helse Sør-Øst.»

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) (frå salen): SV skal stemme for forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ble med 78 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.54.43)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 3 og 4, fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at strategiske beslutninger om IKT i spesialisthelsetjenesten alltid underlegges grundig politisk behandling og beslutninger basert på høringsrunder.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere helseforetakenes praksis med uformelle AD-møter og sikre formalisering av møtene ved å innføre krav til full åpenhet, dokumentasjon og at tillitsvalgte får fulle rettigheter til deltakelse.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ble med 77 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.55.03)

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

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning der dagens helseforetaksmodell avvikles til fordel for en modell der det enkelte helseforetak får delegert sørgefor-ansvar og blir direkte underlagt et nasjonalt nivå.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Sosialistisk Venstreparti har varslet subsidiær støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ble med 59 mot 39 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.56.06)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:140 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Janne Sjelmo Nordås, Per Olaf Lundteigen og Geir Inge Lien om oppfølging av Kvinnsland-utvalgets rapport og erstatte helseforetaksloven med en helseforvaltningslov og innføre folkevalgt styring og stedlig ledelse av norske sykehus – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

V o t e r i n g i s a k n r. 22

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Ingvild Kjerkol på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Olaug V. Bollestad på vegne av Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 3, fra Torgeir Knag Fylkesnes på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen instruere samtlige helseforetak til ikke å kutte i tiden som er tilgjengelig til rapport ved vaktskift, slik at vi unngår en utvikling tilsvarende den vi nå ser på St. Olav, med de svekkelsene i pasientsikkerhet og arbeidsvilkår det medfører.» Miljøpartiet De Grønne og Senterpartiet har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot 10 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.57.05)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sykehus-ei-
ermelding slik at Stortinget får anledning til å gi over-
ordnede styringssignaler, verdier og styringsprinsipper
for statens eierskap som bygger på trepartssamarbei-
det.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har
varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 88 mot 10
stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.57.22)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Arbei-
derpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget
lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennom trepartssamar-
beidet sikre samarbeid og tillit mellom partene i syke-
hussektoren.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har
varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og
Senterpartiet ble med 51 mot 47 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.57.40)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:122 S (2016–2017) – Representantforslag
fra stortingsrepresentantene Olaug V. Bollestad, Hans
Fredrik Grøvan og Kjell Ingolf Ropstad om arbeidsvilkår
for sykehusansatte – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

V o t e r i n g i s a k n r. 23

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt tolv
forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Ingvild Kjerkol på vegne av Arbeider-
partiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 2–10, fra Olaug V. Bollestad på vegne av
Kristelig Folkeparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 11 og 12, fra Torgeir Knag Fylkesnes på
vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes over forslag nr. 12, fra Sosialistisk Venstre-
parti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for, og kre-
ve, ansettelsesforhold i hele stillinger for nyutdannede
jordmødre for å sikre at kompetansen og kvaliteten på
jordmortjenesten opprettholdes.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 94 mot
4 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.58.26)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 11, fra Sosi-
alistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at alle kvinner som
har behov for, og ønsker, hjelp med etablering av am-
ming etter fødsel, skal få hjelp til det gjennom å være
på barselavdeling, sykehushotell eller andre tilbud knyt-
tet til sykehusene til dette er på plass, inkludert tilstrek-
kelig barseloppfølging i tråd med gjeldende
retningslinjer.»

Miljøpartiet De Grønne og Senterpartiet har varslet
støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 88 mot
10 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 00.58.51)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 2–10, fra
Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å endre
finansieringsordningen for jordmortjenesten på bak-
grunn av en evaluering av takstordningen for jordmø-
dre, slik at det blir mer attraktivt for kommuner å
ansette jordmødre. Ny finansieringsordning må stimu-
lere til samhandling mellom primær- og spesialisthelse-
tjenesten og desentraliserte tilbud.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utdanningskapa-
siteten for jordmødre samsvarer med målene Stortinget
har satt for jordmortjenesten.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre økt bruk av hel-
tidsstillinger i den kommunale jordmortjenesten, for å
hindre frafall og sikre samfunnsnyttig anvendelse av
jordmødrenes 5-årige utdanningskompetanse.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre alle barselkvinner
tilbud om hjelp til etablering av amming etter fødsel,
ved at Nasjonal faglig retningslinje for barsel-omsor-
gen, herunder hjemmebesøk og kvalitetskrav til
fødselsomsorgen, implementeres i tjenestene.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å ram-
mefinansiere fødselsomsorgen slik at kvalitet blir pre-
miert og at en sikrer forsvarlig bemanning som et
akuttilbud.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en full gjennomgang av bemanningssituasjonen ved landets fødesteder for å sikre at bemanningen er god nok til at hver kvinne faktisk har tilgang til en-til-en-omsorg fra jordmor under den aktive delen av fødselen.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre et grunnleggende prinsipp om at familier, uavhengig av bosted, skal sikres et nært og tilgjengelig fødetilbud i henhold til de nasjonale kvalitetskravene satt til fødselsomsorgen.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at kort liggetid på sykehus skal være kvinnens eget ønske, og ikke økonomisk betinget. Ingen skal skrives ut til et for dårlig tilgjengelig kommunalt barseltilbud.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremskaffe en nasjonal oversikt over følgetjenesten for gravide og sørge for at det iverksettes tiltak der helseforetakenes ambulansetjeneste ikke gir nødvendig beredskap for følge av gravide til fødestedet.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslagene nr. 2, 3 og 5–10 samt subsidiær støtte til forslag nr. 4.

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 82 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.59.18)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre en trygg fødselsomsorg i tråd med kvalitetskrav til fødselsomsorgen satt i nasjonal veileder, og stanse sentraliseringen av fødeinstitusjoner.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 51 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 00.59.36)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:118 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø, Karin Andersen og Audun Lysbakken om strakstiltak for å sikre en trygg fødselsomsorg – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 24

Presidenten: Under debatten har Ingvild Kjerkol satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak for Stortinget om hvordan skoledagen kan organiseres for å oppnå minst én times fysisk aktivitet for alle elever hver dag, gjennom en gradvis innføring, finansiert som et folkehelseiltak.»

Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ble med 51 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 01.00.20)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen fremme en ny handlingsplan for fysisk aktivitet med konkrete tiltak på flere samfunnsområder og arenaer, som barnehage, skole, arbeidsplass, eldreomsorg, transport, nærmiljø og fritid. Partene i arbeidslivet må trekkes aktivt med i arbeidet. Det samme må Norges idrettsforbund og friluftslivets organisasjoner. Stortinget må på egnet måte holdes orientert om arbeidet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt fysisk aktivitet i grunnskolen i flere fag enn kroppssøving og for mer mental trening i skolen.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 01.00.47)

Videre var innstilt:

III

Dokument 8:113 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jonas Gahr Støre, Torgeir Micaelsen, Trygve Slagsvold Vedum, Kjersti Toppe, Knut Arild Hareide, Olaug V. Bollestad, Audun Lysbakken og

Rasmus Hansson om daglig fysisk aktivitet i skolen og en handlingsplan for fysisk aktivitet – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 25

Presidenten: Sak nr. 25 gjelder tredje gangs behandling av lovsak og gjelder lovvedtak 128 for 2016–2017 – Lov om endringer i konsesjonsloven, jordloven og odelsloven mv. – med den vedtatte anmerkning i Stortingets møte fredag 16. juni 2017.

Det votes dermed over lovforslaget med den vedtatte anmerkning fra andre gangs behandling.

Votering:

Lovforslaget med den vedtatte anmerkning fra andre gangs behandling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sakene nr. 26–36

Presidenten: Når det gjelder sakene nr. 26–36, er de andre gangs behandling av lovsaker og gjelder lovvedtakene 136–146.

Presidenten gjør oppmerksom på en inkurie i lovvedtak 142 (tolloven) hvor riktig henvisning under I skal være:

«Noverande § 13-4 femte til sjette ledd vert nytt sjette til sjuande ledd.»

Både innstilling og lovvedtak vil trykkes beriktiget med den riktige teksten.

Det foreligger ingen forslag til anmerkninger. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Sak nr. 37 [01:02:19]

Referat

1. (401) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i arbeidsmiljøloven (varsling og arbeidstid) (Lovvedtak 93 (2016–2017))
 2. lov om endringer i folketrygdloven mv. (arbeidsavklaringspenger og tilleggsstønader til arbeidsrettede tiltak mv.) (Lovvedtak 114 (2016–2017))
 3. lov om endringer i folketrygdloven og kontantstøtteleven (Lovvedtak 113 (2016–2017))
 4. lov om endringer i sosialtjenesteloven (kommunens adgang til å gi kontaktopplysninger og opplysninger om oppholdssted til politiet og kriminalomsorgen) (Lovvedtak 94 (2016–2017))
 5. lov om endringer i barnevernloven (barnevernsreform) (Lovvedtak 102 (2016–2017))
 6. lov om gjeldsinformasjon ved kredittvurdering av privatpersoner (gjeldsinformasjonsloven) (Lov-

- vedtak 103 (2016–2017))
7. lov om adopsjon (adopsjonsloven) (Lovvedtak 104 (2016–2017))
8. lov om endringer i markedsføringsloven og angrerettloven (håndhevingsreglene) (Lovvedtak 105 (2016–2017))
9. lov om Likestillings- og diskrimineringsombudet og Diskrimineringsnemnda (diskrimineringsombudsloven) (Lovvedtak 117 (2016–2017))
10. lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og diskrimineringsloven) (Lovvedtak 118 (2016–2017))
11. lov om endringer i hvitvaskingsloven og verdipapirhandelloyen (beløpsgrense for kontantvederlag mv.) (Lovvedtak 98 (2016–2017))
12. lov om endringer i pasient- og brukarrettslova, helsepersonellova m.m. (styrking av rettsstillinga til barn ved yting av helse- og omsorgstenester m.m.) (Lovvedtak 109 (2016–2017))
13. lov om endringer i transplantasjonslova mv. (gjennomføring av organhandelskonvensjonen i norsk rett) (Lovvedtak 110 (2016–2017))
14. lov om endringer i helselovgivningen (overføring av det offentlige tannhelsetjenesteansvaret, lovfesting av kompetansekrav m.m.) (Lovvedtak 108 (2016–2017))
15. lov om Statens undersøkelseskommisjon for helse- og omsorgstjenesten (Lovvedtak 92 (2016–2017))
16. lov om endringer i legemiddelloyen og patentloven (legemidler til barn) (Lovvedtak 111 (2016–2017))
17. lov om endringer i straffeprosessloven mv. (oppheving av juryordningen) (Lovvedtak 87 (2016–2017))
18. lov om endringer i straffeprosessloven og politiloven (utlevering av informasjon fra PST til E-tjenesten) (Lovvedtak 88 (2016–2017))
19. lov om klimamål (klimaloven) (Lovvedtak 95 (2016–2017))
20. lov om endringer i motorferdselloven (forsøksordning for catskiing) (Lovvedtak 96 (2016–2017))
21. lov om endringer i kommunellova m.m. (råd for eldre, personar med funksjonsnedsetjing og ungdom) (Lovvedtak 90 (2016–2017))
22. lov om endringer i forvaltningslova, tvistelova m.m. (overprøvingskompetanse m.m.) (Lovvedtak 89 (2016–2017))
23. lov om overføring av ansvar for kollektivtransport (Lovvedtak 107 (2016–2017))
24. lov om eierseksjoner (eierseksjonsloven) (Lovvedtak 91 (2016–2017))
25. lov om endringer i ekteskapsloven og bustøttelova m.m. (oppgaveoverføring til kommunene) (Lovvedtak 106 (2016–2017))
26. lov om statens ansatte mv. (statsansatteloven) (Lovvedtak 115 (2016–2017))
27. lov om endringer i kringkastingsloven (reklame og sponning mv.) (Lovvedtak 101 (2016–2017))
28. lov om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner (yrkeskvalifikasjonsloven) (Lovvedtak 55 (2016–2017))

29. lov om endringer i friskolelova, voksenopplæringsloven og folkehøyskoleloven (dekning av utgifter til spesialundervisning i friskoler m.m.) (Lovvedtak 100 (2016–2017))
 30. lov om endringer i aksjelovgivningen mv. (modernisering og forenkling) (Lovvedtak 99 (2016–2017))
 31. lov om endringer i skipsarbeidsloven (rederiets garantiplikt) (Lovvedtak 120 (2016–2017))
 32. lov om endringer i havressurslova m.m. (regulering av turistfiskerier m.m.) (Lovvedtak 112 (2016–2017))
 33. lov om endringer i vannressursloven og jordlova (konesjonsplikt for grunnvannstiltak og unntak fra omdisponeringsforbudet) (Lovvedtak 97 (2016–2017))
 34. lov om endringer i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane) (Lovvedtak 83 (2016–2017))
– er sanksjonert under 16. juni 2017
Enst.: Vedlegges protokollen.
 2. (402) Endringer i lov om pensjonsordning for apotekvirksomhet mv. og enkelte andre lover (samleproposisjon) (Prop. 151 L (2016–2017))
 3. (403) Eksport av norske velferdsytelser (Meld. St. 40 (2016–2017))
Enst.: Nr. 2 og 3 sendes arbeids- og sosialkomiteen.
 4. (404) Klimastrategi for 2030 - norsk omstilling i europeisk samarbeid (Meld. St. 41 (2016–2017))
 5. (405) Endringer i matrikkellova m.m. (organisering av egedomsoppmåling) (Prop. 148 L (2016–2017))
Enst.: Nr. 4 og 5 sendes energi- og miljøkomiteen.
 6. (406) Lov om statlig tilsyn med helse- og omsorgstjenesten mv. (helsetilsynsloven) (Prop. 150 L (2016–2017))
 7. (407) Evaluering av bioteknologiloven (Meld. St. 39 (2016–2017))
Enst.: Nr. 6 og 7 sendes helse- og omsorgskomiteen.
 8. (408) Endringer i straffeloven og straffeprosessloven mv. (skyldene, samfunnsvern og sakkyndighet) (Prop. 154 L (2016–2017))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
 9. (409) Endringer i utlendingsloven mv. (videreføring av innstramninger mv.) (Prop. 149 L (2016–2017))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
 10. (410) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Rigmor Andersen Eide og Olaug V. Bollestad om gjeninnføring av forbudet mot 19 reptilarter i Norge (Dokument 8:150 S (2016–2017))
Enst.: Sendes næringskomiteen.
 11. (411) Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy (Prop. 152 L (2016–2017))
 12. (412) Endringer i yrkestransportlova (samkøyring mv.) (Prop. 155 L (2016–2017))
Enst.: Nr. 11 og 12 sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
 13. (413) Lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven) (Prop. 153 L (2016–2017))
Enst.: Sendes utenriks- og forsvarskomiteen.
- Presidenten:** Dermed er sakene på dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 01.03.

