STORTINGET

Stortingstidende
Referat fra møter i Stortinget

Nr. 100 · 14. juni
Sesjonen 2020–2021

Fra 1. oktober 2019 har Stortinget innført ny voteringsordning med faste voteringstidspunkter. Derfor vil saksreferat og tilhørende votering i perioder være i ulike hefter. Dette er markert i referatet.

Møte mandag den 14. juni 2021 kl. 10

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 100):

1. Stortingets vedtak til midlertidig lov om utsettelse av fristene for å fastsette årsregnskap mv. og avholde ordinær generalforsamling mv. for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19
(Lovvedtak 168 (2020–2021), jf. Innst. 630 L (2020–2021) og Prop. 188 L (2020–2021))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i straffeprosessloven mv. (aktiv saksstyring mv.)
(Lovvedtak 169 (2020–2021), jf. Innst. 609 L (2020–2021) og Prop. 146 L (2020–2021))
3. Stortingets vedtak til lov om endringer i politiloven (erstatning for skader som skyldes pålagt trening mv.)
(Lovvedtak 170 (2020–2021), jf. Innst. 607 L (2020–2021) og Prop. 152 L (2020–2021))
4. Stortingets vedtak til lov om endringer i personopplysningsloven og offentleglova (ytrings- og informasjonsfrihet mv.)
(Lovvedtak 171 (2020–2021), jf. Innst. 610 L (2020–2021) og Prop. 158 L (2020–2021))
5. Stortingets vedtak til lov om endringer i forvaltningsloven m.m. (utvidet adgang til informasjonsdeling)
(Lovvedtak 172 (2020–2021), jf. Innst. 632 L (2020–2021) og Prop. 166 L (2020–2021))
6. Stortingets vedtak til lov om barnevern (barnevernloven)
(Lovvedtak 173 (2020–2021), jf. Innst. 625 L (2020–2021) og Prop. 133 L (2020–2021))
7. Stortingets vedtak til lov om endringer i barnevernloven
(Lovvedtak 174 (2020–2021), jf. Innst. 625 L (2020–2021) og Prop. 133 L (2020–2021))
8. Stortingets vedtak til lov om Opplysningsvesenets fond
(Lovvedtak 175 (2020–2021), jf. Innst. 623 L (2020–2021) og Prop. 144 L (2020–2021))
9. Stortingets vedtak til lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven)
(Lovvedtak 176 (2020–2021), jf. Innst. 603 L (2020–2021) og Prop. 150 L (2020–2021))
10. Stortingets vedtak til lov om Norges kontinentalsokkel
(Lovvedtak 177 (2020–2021), jf. Innst. 642 L (2020–2021) og Prop. 185 L (2020–2021))
11. Stortingets vedtak til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn
(Lovvedtak 178 (2020–2021), jf. Innst. 643 L (2020–2021) og Dokument 8:293 L (2020–2021))
12. Stortingets vedtak til lov om endringer i midlertidige lover om tilpasninger i introduksjonsloven og integreringsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (integreringspakke III)
(Lovvedtak 179 (2020–2021), jf. Innst. 645 L (2020–2021) og Prop. 196 L (2020–2021))
13. Stortingets vedtak til lov om opphevelse av lov 21. juni 2002 nr. 44 om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett
(Lovvedtak 180 (2020–2021), jf. Innst. 644 L (2020–2021) og Prop. 191 L (2020–2021))
14. Stortingets vedtak til lov om endring i eigedomsskattelova
(Lovvedtak 181 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
15. Stortingets vedtak til lov om endring i Svalbardskatteloven
(Lovvedtak 182 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
16. Stortingets vedtak til lov om endringar i skatteloven
(Lovvedtak 183 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
17. Stortingets vedtak til lov om endring i merverdiavgiftskompensasjonsloven
(Lovvedtak 184 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
18. Stortingets vedtak til lov om endringar i skattebetalingsloven
(Lovvedtak 185 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
19. Stortingets vedtak til lov om endringar i merverdiavgiftsloven
(Lovvedtak 186 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
20. Stortingets vedtak til lov om endringar i skatteforvaltningsloven
(Lovvedtak 187 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
21. Stortingets vedtak til lov om endring i folkeregisterloven
(Lovvedtak 188 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
22. Stortingets vedtak til lov om endringar i lov om tilskudd ved avbrutt permittering
(Lovvedtak 189 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
23. Stortingets vedtak til lov om endring i lov om midlertidig tilskuddsordning for foretak med stort omsetningsfall etter august 2020

(Lovvedtak 190 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

24. Stortingets vedtak til lov om endringar i lov 21. desember 2020 nr. 164 om endringer i skatteloven
(Lovvedtak 191 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
25. Stortingets vedtak til lov om endring i lov 21. desember 2020 nr. 168 om endringer i merverdiavgiftsloven
(Lovvedtak 192 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))
26. Stortingets vedtak til lov om endringer i finansforetaksloven mv. (kapitalkravs- og krisehåndteringsregler for finansforetak mv.)
(Lovvedtak 193 (2020–2021), jf. Innst. 552 L (2020–2021) og Prop. 147 LS (2020–2021))
27. Stortingets vedtak til lov om endringer i verdipapirfondloven mv. (gjennomføring av EØS-rett, administrative sanksjoner og andre forvaltningstiltak)
(Lovvedtak 194 (2020–2021), jf. Innst. 554 L (2020–2021) og Prop. 155 LS (2020–2021))
28. Stortingets vedtak til lov om endringer i energiloven (fire forordninger om kraftmarkedet)
(Lovvedtak 195 (2020–2021), jf. Innst. 646 L (2020–2021) og Prop. 199 LS (2020–2021))
29. Stortingets vedtak til lov om røystingsrådgjevarar
(Lovvedtak 196 (2020–2021), jf. Innst. 661 L (2020–2021) og Prop. 207 L (2020–2021))
30. Stortingets vedtak til lov om endringar i føretakslovgjevinga (retting av feil m.m.)
(Lovvedtak 197 (2020–2021), jf. Innst. 661 L (2020–2021) og Prop. 207 L (2020–2021))
31. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2022–2033
(Innst. 653 S (2020–2021), jf. Meld. St. 20 (2020–2021))
32. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Hans Andreas Limi, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Tor André Johnsen, Bengt Rune Strifeldt og Sylvi Listhaug om å legge til rette for salg av bensin- og dieselbiler også etter 2025 og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Hans Andreas Limi, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Bengt Rune Strifeldt og Tor André Johnsen om å avvikle nullvekstmålet
(Innst. 640 S (2020–2021), jf. Dokument 8:204 S (2020–2021) og Dokument 8:205 S (2020–2021))
33. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen og Terje Halleland om enklere og billigere sykkel- og gangveier
(Innst. 637 S (2020–2021), jf. Dokument 8:247 S (2020–2021))
34. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg og Helge André Njåstad om å innføre 120 km/t fartsgrense på motorvei og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om økt tillatt hastighet for moped
(Innst. 639 S (2020–2021), jf. Dokument 8:212 S (2020–2021) og Dokument 8:265 S (2020–2021))
35. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg, Åshild Bruun-Gundersen og Helge André Njåstad om å gjøre det enklere å montere informasjonsskilt langs norske veier
(Innst. 636 S (2020–2021), jf. Dokument 8:253 S (2020–2021))
36. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes om trygg og barnevennlig transport og ren luft i byer og tettsteder
(Innst. 641 S (2020–2021), jf. Dokument 8:194 S (2020–2021))
37. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal
(Innst. 654 S (2020–2021), jf. Prop. 201 S (2020–2021))
38. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark – revidert finansieringsopplegg
(Innst. 658 S (2020–2021), jf. Prop. 204 S (2020–2021))
39. Referat

Statsråd Knut Arild Hareide overbrakte 8 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten Per Espen Stoknes vil fremsette et representantforslag.

Per Espen Stoknes (MDG) [10:01:57]: Det er ikke med glede, men i fortvilelse jeg framlegger et representantforslag om en ekstraordinær tilsynskampanje ved norske gårder med gris, med ønske om hastebehandling etter forretningsordenen § 39 annet ledd bokstav c.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møter denne uken – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Svein Harberg. – Andre forslag foreligger ikke, og Svein Harberg anses enstemmig valgt som settepresident for denne ukens møter.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at sak nr. 39 – Referat – vil bli behandlet etter sak nr. 30, og at det blir votering nå innledningsvis. Presidenten ber derfor representantene om å bli sittende til voteringen er avsluttet og referatet er ferdigbehandlet.

Videre vil presidenten opplyse om at møtet i dag om nødvendig fortsetter utover kl. 16.

Sakene nr. 1–30 vil bli behandlet under ett.

Sak nr. 1 [10:03:00]

Stortingets vedtak til midlertidig lov om utsettelse av fristene for å fastsette årsregnskap mv. og avholde ordinær generalforsamling mv. for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Lovvedtak 168 (2020–2021), jf. Innst. 630 L (2020–2021) og Prop. 188 L (2020–2021))

Sak nr. 2 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i straffeprosessloven mv. (aktiv saksstyring mv.) (Lovvedtak 169 (2020–2021), jf. Innst. 609 L (2020–2021) og Prop. 146 L (2020–2021))

Sak nr. 3 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i politiloven (erstatning for skader som skyldes pålagt trening mv.) (Lovvedtak 170 (2020–2021), jf. Innst. 607 L (2020–2021) og Prop. 152 L (2020–2021))

Sak nr. 4 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i personopplysningsloven og offentleglova (ytrings- og informasjonsfrihet mv.) (Lovvedtak 171 (2020–2021), jf. Innst. 610 L (2020–2021) og Prop. 158 L (2020–2021))

Sak nr. 5 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i forvaltningsloven m.m. (utvidet adgang til informasjonsdeling) (Lovvedtak 172 (2020–2021), jf. Innst. 632 L (2020–2021) og Prop. 166 L (2020–2021))

Sak nr. 6 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om barnevern (barnevernloven) (Lovvedtak 173 (2020–2021), jf. Innst. 625 L (2020–2021) og Prop. 133 L (2020–2021))

Sak nr. 7 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i barnevernloven (Lovvedtak 174 (2020–2021), jf. Innst. 625 L (2020–2021) og Prop. 133 L (2020–2021))

Sak nr. 8 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om Opplysningsvesenets fond (Lovvedtak 175 (2020–2021), jf. Innst. 623 L (2020–2021) og Prop. 144 L (2020–2021))

Sak nr. 9 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven) (Lovvedtak 176 (2020–2021), jf. Innst. 603 L (2020–2021) og Prop. 150 L (2020–2021))

Sak nr. 10 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om Norges kontinentalsokkel (Lovvedtak 177 (2020–2021), jf. Innst. 642 L (2020–2021) og Prop. 185 L (2020–2021))

Sak nr. 11 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (Lovvedtak 178 (2020–2021), jf. Innst. 643 L (2020–2021) og Dokument 8:293 L (2020–2021))

Sak nr. 12 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i midlertidige lover om tilpasninger i introduksjonsloven og integreringsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (integreringspakke III) (Lovvedtak 179 (2020–

2021), jf. Innst. 645 L (2020–2021) og Prop. 196 L (2020–2021))

Sak nr. 13 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om opphevelse av lov 21. juni 2002 nr. 44 om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett (Lovvedtak 180 (2020–2021), jf. Innst. 644 L (2020–2021) og Prop. 191 L (2020–2021))

Sak nr. 14 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endring i eigedomsskattelova (Lovvedtak 181 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 15 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endring i Svalbardskatteloven (Lovvedtak 182 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 16 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringar i skatteloven (Lovvedtak 183 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 17 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endring i merverdiavgiftskompensasjonsloven (Lovvedtak 184 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 18 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringar i skattebetalingsloven (Lovvedtak 185 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 19 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringar i merverdiavgiftsloven (Lovvedtak 186 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 20 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringar i skatteforvaltningsloven (Lovvedtak 187 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 21 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endring i folkeregisterloven (Lovvedtak 188 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 22 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringar i lov om tilskudd ved avbrutt permittering (Lovvedtak 189 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 23 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov om midlertidig tilskuddsordning for foretak med stort omsetningsfall etter august 2020 (Lovvedtak 190 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 24 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringar i lov 21. desember 2020 nr. 164 om endringer i skatteloven (Lovvedtak 191 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 25 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endring i lov 21. desember 2020 nr. 168 om endringer i merverdiavgiftsloven (Lovvedtak 192 (2020–2021), jf. Innst. 599 L (2020–2021) og Prop. 194 LS (2020–2021))

Sak nr. 26 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i finansforetaksloven mv. (kapitalkravs- og krisehåndteringsregler for finansforetak mv.) (Lovvedtak 193 (2020–2021), jf. Innst. 552 L (2020–2021) og Prop. 147 LS (2020–2021))

Sak nr. 27 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i verdipapirfondloven mv. (gjennomføring av EØS-rett, administrative sanksjoner og andre forvaltningstiltak) (Lovvedtak 194 (2020–2021), jf. Innst. 554 L (2020–2021) og Prop. 155 LS (2020–2021))

Sak nr. 28 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringer i energiloven (fire forordninger om kraftmarkedet) (Lovvedtak 195

(2020–2021), jf. Innst. 646 L (2020–2021) og Prop. 199 LS (2020–2021))

Sak nr. 29 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om røystingsrådgjevarar (Lovvedtak 196 (2020–2021), jf. Innst. 661 L (2020–2021) og Prop. 207 L (2020–2021))

Sak nr. 30 [10:03:00]

Stortingets vedtak til lov om endringar i føretakslovgjevinga (retting av feil m.m.) (Lovvedtak 197 (2020–2021), jf. Innst. 661 L (2020–2021) og Prop. 207 L (2020–2021))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Stortinget går da til votering over sakene nr. 1–30 på dagens kart samt sak nr. 39, Referat.

Votering i sakene nr. 1–30

Presidenten: Sakene nr. 1–30 er andre gangs behandling av lovsaker og gjelder lovvedtakene 168 til og med 197.

Det foreligger ingen forslag til anmerkning. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overenstemmelse med Grunnloven.

Sak nr. 39 [10:03:36]

Referat

1. (630) Statsministerens kontor melder at
    1. lov om endringer i arbeidsmiljøloven mv. (tiltak for å bekjempe arbeidslivskriminalitet) (Lovvedtak 161 (2020–2021))
    2. lov om endringer i barnelova (Barnesakkyndig kommisjon i foreldretvistsaker) (Lovvedtak 144 (2020–2021))
    3. lov om endringer i folketrygdloven (fri utsettelse av foreldrepenger) (Lovvedtak 145 (2020–2021))
    4. lov om endringer i markedsføringsloven mv. (merking av retusjert reklame) (Lovvedtak 146 (2020–2021))
    5. lov om endringer i ekteskapsloven (ekteskap inngått med mindreårig, etter utenlandsk rett mv.) (Lovvedtak 147 (2020–2021))
    6. lov om endringer i stortingsgodtgjørelsesloven (Lovvedtak 138 (2020–2021))
    7. lov om midlertidige endringer i smittevernloven (forskriftshjemmel om isolering og begrensninger i bevegelsesfrihet for å forebygge eller motvirke overføring av SARS-CoV-2) (Lovvedtak 126 (2020–2021))
    8. lov om midlertidige endringer i smittevernloven mv. (koronasertifikat) (Lovvedtak 158 (2020–2021))
    9. lov om endringer i helsepersonelloven og pasientjournalloven (bruk av helseopplysninger for å lette samarbeid, læring og bruk av kunstig intelligens i helse- og omsorgstjenesten mv.) (Lovvedtak 142 (2020–2021))
    10. lov om endringer i Svalbardloven m.m. (endret navn på Sysselmannen) (Lovvedtak 107 (2020–2021))
    11. lov om endringer i voldsoffererstatningsloven (den øvre grensen) (Lovvedtak 128 (2020–2021))
    12. lov om endringer i utlendingsloven (utvisning ved endret oppholdsstatus m.m.) (Lovvedtak 134 (2020–2021))
    13. lov om endringer i straffegjennomføringsloven (straffegjennomføring under utbrudd av en allmennfarlig smittsom sykdom) (Lovvedtak 139 (2020–2021))
    14. lov om endringer i politiregisterloven og utlendingsloven (Lovvedtak 116 (2020–2021))
    15. lov om endringer i utlendingsloven (oppnevning av prosessfullmektig i saker om frihetsberøvelse etter utlendingsloven mv.) (Lovvedtak 151 (2020–2021))
    16. lov om endringer i straffeloven mv. (deling av krenkende bilder mv.) (Lovvedtak 129 (2020–2021))
    17. lov om endringar i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.) (Lovvedtak 115 (2020–2021))
    18. lov om endringer i sameloven mv. (konsultasjoner) (Lovvedtak 149 (2020–2021))
    19. lov om endringer i likestillings- og diskrimineringsloven mv. (universell utforming av IKT-løsninger) (Lovvedtak 131 (2020–2021))
    20. lov om endringer i velferdstjenestelovgivningen (samarbeid, samordning og barnekoordinator) (Lovvedtak 143 (2020–2021))
    21. lov om offentlige organers ansvar for bruk av tolk mv. (tolkeloven) (Lovvedtak 152 (2020–2021))
    22. lov om endringar i opplæringslova, friskolelova og barnehageloven (behandling av personopplysningar, fjernundervisning o.a.) (Lovvedtak 124 (2020–2021))
    23. lov om endringer i universitets- og høyskoleloven, utdanningsstøtteloven, fagskoleloven og yrkeskvalifikasjonsloven mv. (formål og oppgaver for universiteter og høyskoler, studentrettig-

heter, fagskoleutdanningens omfang, behandling av personopplysninger, yrkeskvalifikasjoner fra tredjeland mv.) (Lovvedtak 123 (2020–2021))
24. lov om endring av jordlova (oppheve forbudet mot nydyrking av myr) (Lovvedtak 133 (2020–2021))
25. lov om endringer i viltloven (bruk av kunstig lys ved jakt på villsvin) (Lovvedtak 155 (2020–2021))
26. lov om endringer i aksjelovgivningen mv. (åpenhet om eierskap og deltakelse på generalforsamlingen) (Lovvedtak 157 (2020–2021))
27. lov om endringer i mineralloven (kvalifikasjonskrav, rekkefølgekrav, overdragelse av driftskonsesjon m.m.) (Lovvedtak 156 (2020–2021))
28. lov om endringer i energiloven (konsesjon for utenlandsforbindelser) (Lovvedtak 122 (2020–2021))
29. lov om endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) (Lovvedtak 137 (2020–2021))
30. lov om endringer i vegtrafikkloven (motorsport) (Lovvedtak 119 (2020–2021))

– er sanksjonert under 11. juni 2021

Enst.: Vedlegges protokollen.

2. (631) Lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Unio og KS i forbindelse med mellomoppgjøret 2021 (Prop. 216 L (2020–2021))
3. (632) Lov om lønnsnemndbehandling av arbeidstvisten mellom Unio og Oslo kommune i forbindelse med mellomoppgjøret 2021 (Prop. 217 L (2020–2021))
   Enst.: Nr. 2 og 3 sendes arbeids- og sosialkomiteen.
4. (633) Energi til arbeid – langsiktig verdiskaping fra norske energiressurser (Meld. St. 36 (2020–2021))
   Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
5. (634) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Silje Hjemdal, Tor André Johnsen, Hanne Dyveke Søttar og Gisle Meininger Saudland om en nasjonal e-sportstrategi (Dokument 8:297 S (2020–2021))
   Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
6. (635) Lov om informasjonstilgang m.m. for utvalg som skal undersøke saker om overgrep begått av helsepersonell mot pasienter i perioden 2010 til 2020 (Prop. 215 L (2020–2021))
7. (636) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Helse- og omsorgsdepartementet som følge av statlig finansiering av testing til koronasertifikat ved bruk av private aktører uten avtale med det offentlige (Prop. 219 S (2020–2021))
   Enst.: Nr. 6 og 7 sendes helse- og omsorgskomiteen.
8. (637) Endringer i produktansvarsloven, COTIF-loven, markedsføringsloven og mortifikasjonslova som følge av ny domstolstruktur (Prop. 213 L (2020–2021))
9. (638) Lov om advokater og andre som yter rettslig bistand (advokatloven) (Prop. 214 L (2020–2021))
10. (639) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Justis- og beredskapsdepartementet (økonomisk tiltak i møte med pandemien) (Prop. 218 S (2020–2021))
11. (640) Sammen mot barne-, ungdoms- og gjengkriminalitet (Meld. St. 34 (2020–2021))
    Enst.: Nr. 8–11 sendes justiskomiteen.
12. (641) Lov om nasjonale saksbehandlingsregler i saker om offentlig støtte (støtteprosessloven) (Prop. 212 L (2020–2021))
    Enst.: Sendes næringskomiteen.
13. (642) Eksport av forsvarsmateriell fra Norge i 2020, eksportkontroll og internasjonalt ikke-spredningssamarbeid (Meld. St. 35 (2020–2021))
    Enst.: Sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

Presidenten: Stortinget går da til behandling av dagens kart.

Sakene nr. 31–38 vil bli behandlet under ett.

Sak nr. 31 [10:04:23]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2022–2033 (Innst. 653 S (2020–2021), jf. Meld. St. 20 (2020–2021))

Sak nr. 32 [10:04:50]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Hans Andreas Limi, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Tor André Johnsen, Bengt Rune Strifeldt og Sylvi Listhaug om å legge til rette for salg av bensin- og dieselbiler også etter 2025 og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Hans Andreas Limi, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Bengt Rune Strifeldt og Tor André Johnsen om å avvikle nullvekstmålet (Innst. 640 S (2020–2021), jf. Dokument 8:204 S (2020–2021) og Dokument 8:205 S (2020–2021))

Sak nr. 33 [10:04:58]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen og Terje Halleland om enklere og billigere

sykkel- og gangveier (Innst. 637 S (2020–2021), jf. Dokument 8:247 S (2020–2021))

Sak nr. 34 [10:05:04]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Tor André Johnsen, Åshild Bruun-Gundersen, Erlend Wiborg og Helge André Njåstad om å innføre 120 km/t fartsgrense på motorvei og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud og Tor André Johnsen om økt tillatt hastighet for moped (Innst. 639 S (2020–2021), jf. Dokument 8:212 S (2020–2021) og Dokument 8:265 S (2020–2021))

Sak nr. 35 [10:05:12]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg, Åshild Bruun-Gundersen og Helge André Njåstad om å gjøre det enklere å montere informasjonsskilt langs norske veier (Innst. 636 S (2020–2021), jf. Dokument 8:253 S (2020–2021))

Sak nr. 36 [10:05:17]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Per Espen Stoknes om trygg og barnevennlig transport og ren luft i byer og tettsteder (Innst. 641 S (2020–2021), jf. Dokument 8:194 S (2020–2021))

Sak nr. 37 [10:05:22]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal (Innst. 654 S (2020–2021), jf. Prop. 201 S (2020–2021))

Sak nr. 38 [10:05:27]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark – revidert finansieringsopplegg (Innst. 658 S (2020–2021), jf. Prop. 204 S (2020–2021))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik:

Arbeiderpartiet 35 minutter, Høyre 30 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Senterpartiet 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Venstre 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter, Rødt 5 minutter og samferdselsministeren 5 minutter.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil fem replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalspersoner og inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen.

De som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

Helge Orten (H) [10:06:24] (komiteens leder og ordfører for sakene nr. 31 og 37): Først av alt har jeg lyst til å rette en stor takk til komiteen for et godt og konstruktivt samarbeid i arbeidet med Nasjonal transportplan. Det er en omfattende stortingsmelding som det er stor interesse for både blant folk og næringsliv i det ganske land og også politisk. Spesielt stor oppmerksomhet er knyttet til prosjektporteføljen, som gir klare føringer for hvilke samferdselsprosjekt som skal bygges ut i årene som kommer.

Med denne planen legges det opp til å bygge ut viktige transportkorridorer, bygge sterke bo- og arbeidsmarked og legge til rette for vekst og utvikling i hele landet.

Sett fra regjeringspartienes side registrerer vi at det er relativt bred oppslutning om totalrammen regjeringa har lagt til grunn. Etter vår oppfatning er en totalramme på om lag 1 200 mrd. kr ambisiøst, men samtidig realistisk. Unntaket er Fremskrittspartiet, som har økt rammen med 400 mrd. kr, som etter vår oppfatning er urealistisk høyt og ikke lar seg gjennomføre innenfor det handlingsrommet vi mener å se i årene som kommer.

Det virker også å være relativt bred tilslutning til hovedprioriteringene i planen, noe som bidrar til både forutsigbarhet for gjennomføring og forutsigbarhet rundt omkring i det ganske land med hensyn til hvilke prosjekt som kommer, og når.

Det er tatt flere grep i denne planen for å få enda mer samferdsel ut av hver krone. Vi prioriterer konkrete prosjekt kun i første seksårsperiode og gjennomfører prinsippet med porteføljestyring. Det skaper større fleksibilitet til å jobbe videre med å forbedre prosjektene.

Målet med porteføljestyring er å legge til rette for kontinuerlig forbedring av prosjekter. I en tid med stadig raskere teknologiske endringer er fleksibilitet ekstra viktig. Nå gir vi våre transportvirksomheter et større handlingsrom til hele tida å jobbe med forbedringer. Nytten skal opp, og kostnadene skal ned.

Siden Høyre kom i regjering, er samferdselsbudsjettet tilnærmet doblet. Vi bygger vei og bane som aldri før. Men det er ikke nok å bevilge mer penger. Det har også vært nødvendig å gjennomføre flere reformer, både for å gi et bedre tilbud til folk og næringsliv og også for å få

mest mulig samferdsel for hver krone vi bruker av fellesskapets og skattebetalernes ressurser.

Nasjonal transportplan legger opp til å videreføre og videreutvikle de reformene vi allerede har satt i gang. Vi fortsetter arbeidet med å modernisere samferdselssektoren. Nye Veier får nye strekninger i hele landet, og selskapet får for første gang et jernbaneprosjekt. Vi skal bygge videre på Nye Veiers suksess, og det blir spennende å se hvordan de løser utfordringene med fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16.

Etableringen av Nye Veier har også vist at det er mulig å tenke nytt om forholdene legges til rette for det. Tidlig involvering av leverandører og porteføljestyring er noe av det som har bidratt til forbedring, og som både Bane NOR og Statens vegvesen kan ta i bruk i sitt arbeid. Vi må legge til rette for at hele transportvirksomheten kan få ta ut sitt fulle potensial.

Vi fortsetter også konkurranseutsettingen på jernbanen fordi det gir et bedre tilbud til de reisende til en lavere pris for fellesskapet og skattebetalerne. Vi frigjør midler som vi kan bruke på å utvikle norsk jernbane. Opposisjonen, bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, og SV har stemt imot og rettet mye kritikk mot de endringene vi har gjort på samferdselsområdet, men har få, om noen, egne løsninger. Svaret er stort sett reversering, nå senest om jernbanereformen. Det har sjelden vært en god idé å møte morgendagens utfordringer med gårsdagens løsninger, og dyrt kan det også bli.

Vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet ble redusert for første gang på flere tiår i 2015, og reduksjonen fortsetter også i 2021 og i NTP-perioden. I ny NTP tar vi også viktige grep for fylkesveiene. Den største delen av fylkesveinettet ble overført til fylkeskommunene i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010. Nå tas det et nasjonalt krafttak for å utbedre fylkesveiene. Satsingen er todelt og består av en ny tilskuddsordning og økt kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften. Samlet er satsingen på 18 mrd. kr, som kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet.

For Høyre har det vært viktig at ordningen er målrettet, og at næringsveier og bo- og arbeidsmarkedsregioner prioriteres. Dette er ikke en søknadsbasert ordning. Midler fordeles basert på størrelsen på vedlikeholdsetterslepet, og fylkeskommunen vil selv kunne prioritere hvilke veier som skal bygges innenfor kriterier i ordningen. Det stilles krav om en egenandel som minst tilsvarer den statlige delen, altså et spleiselag mellom stat og fylke på 50-50. Jeg har stor tro på at dette skal bli et godt verktøy for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet, i tillegg til de litt over 20 milliardene som fylkeskommunene årlig bruker til dette formålet.

Ny Nasjonal transportplan følger også opp klimaplanen og ambisjonen om å halvere klimagassutslippene fra transportsektoren innen 2030. Vi skal ta i bruk nye løsninger og arbeide målrettet for å redusere utslippene både fra bygging og bruk av samferdselsinfrastruktur. Skal vi lykkes i dette arbeidet, må vi fortsette å legge til rette for en teknologiutvikling som gjør at alle transportformene blir basert på lav- og nullutslippsløsninger. Vi mener svaret ligger i å ta i bruk mulighetene teknologien gir for bedre transportløsninger og lavere utslipp, ikke å begrense innbyggernes bevegelsesfrihet.

Innfasingen av elbiler i Norge er en suksess. Avgiftsfritaket har gjort dette mulig, og nybilsalget av elbiler er nå over 50 pst. Det skal alltid lønne seg å handle miljøvennlig. Derfor vil vi innrette politikken mot å nå målet om kun å selge personbiler med nullutslipp i 2025.

Omleggingen til ny teknologi i fergene er et annet eksempel der vi aktivt bruker offentlig innkjøpspolitikk og anbud til å stille krav til lav- og nullutslippsløsninger, kombinert med gode tilskuddsordninger gjennom Enova. I løpet av kort tid vil en stor del av fergene være basert på lav- og nullutslippsteknologi. Det viser at det nytter. Samtidig ser vi også en positiv utvikling knyttet til hurtigbåter.

Vi satser stort på å tilrettelegge for at flere kan gå, sykle eller bruke kollektivtransport, og legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling med 80 mrd. kr til byområder. Det er etablert byvekstavtaler med de fire største byområdene, og de fem neste står for tur. I tillegg ser vi at det kan være behov for noen enklere løsninger for de øvrige byområdene. Derfor etablerer vi nå en tilskuddsordning som skal stimulere til økt kollektiv, sykkel og gange i fem nye byområder. Det er første gang en ordning over fire år, men som det er naturlig å videreutvikle både i omfang og antall byområder dersom resultatene blir slik vi ønsker.

Vi står overfor store endringer i samferdselssektoren. Ny teknologi vil gi oss nye muligheter og en del nye utfordringer. Analyser viser at transportformene utfyller hverandre, og at vi i et land som Norge er avhengig av både vei, bane, luft- og sjøtransport. Skal vi nå klimamålene våre, må vi utvikle teknologi som gjør at alle transportformene baserer seg på lav- eller nullutslippsløsninger. Vi må kutte utslippene, ikke utviklingen.

Ny teknologi og nye mobilitetsløsninger vil bidra til nye og bedre løsninger for framtida. Det er viktig at denne utviklingen reguleres på en måte som støtter opp under utviklingen og de fordelene den kan gi for kapasitetsutnyttelse i eksisterende infrastruktur, trafikksikkerhet, klima og miljø. Samtidig må vi være oppmerksom på de utfordringene dette kan skape, ikke minst når det gjelder personvern og deling av data.

Vi har mange miljø i Norge som jobber godt med å utvikle og ta i bruk ny teknologi i samferdselssektoren. Derfor ser vi også et klart behov for å styrke forskningsinnsatsen på dette området, og vi dobler forskningsmidlene i denne NTP-en.

En rekordhøy satsing på samferdsel skaper mye aktivitet og ringvirkninger. Norske leverandører har over tid vist at de er konkurransedyktige, og en stor del av kontraktene har de siste åtte årene gått til norske entreprenører. Det er bra og bidrar til å styrke norsk leverandørindustri. Samtidig må vi jobbe kontinuerlig for å sikre at det også er situasjonen i årene som kommer.

Nasjonal transportplan er en ambisiøs og realistisk plan som legger til rette for en balansert utbygging av infrastruktur i hele landet. Samtidig skal vi ta i bruk ny teknologi, kutte utslippene og sørge for at en moderne infrastruktur bidrar til både verdiskaping og utvikling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [10:15:28]: Komitélederen og undertegnede har de siste dagene hatt muligheten til å diskutere situasjonen for anleggsnæringen i Norge og det faktum at under denne regjeringen har utbyggingsprosjektene blitt mye større. Jeg oppfatter at komitélederen har bestridt det, men nå har Veidekke gjennomgått alle samferdselskontrakter, utbygging av veg og jernbane – alle kontrakter på over en halv milliard kroner fra 2017. Ifølge det Veidekke har presentert, gikk i 2017 9 pst. av kontraktene til utenlandske aktører. I 2020 hadde den prosentandelen økt til 43, og hittil i år har 52 pst. av utbyggingsprosjektene gått til utenlandske entreprenører, og prosjektene blir større og større.

Jeg går ut fra at komitélederen ikke betviler tallene fra Veidekke. Hvorfor fører regjeringen og stortingsflertallet denne politikken?

Helge Orten (H) [10:16:34]: Jeg tror vi må minne oss selv på at vi har doblet samferdselsbudsjettet de siste åtte årene. Det er større aktivitet enn noen gang innenfor samferdselsområdet – og store kontrakter og små kontrakter innenfor anleggsområdet.

Jeg ser at vi har hatt en veldig høy andel norske leveranser i de åtte årene vi har holdt på, og så ser vi nå en tendens ut fra de tallene som representanten Myrli og for så vidt Veidekke har presentert. Det kan tyde på at det er en dreining i retning av at en del av disse større kontraktene nå vinnes av utenlandske entreprenører. Det tror jeg vi skal ta på alvor alle sammen. Vi skal sørge for å legge til rette best mulig for at norske leverandører – norsk leverandørindustri – kan nyte mest mulig godt av den satsingen som gjøres innenfor samferdselssektoren.

Vi har et mangfold av kontrakter innenfor denne sektoren, og det er både store og små kontrakter. Noen prosjekter er det dessverre sikkert ikke mulig å dele opp, men samtidig tror jeg vi skal jobbe videre med å se på hvordan vi best mulig kan tilrettelegge for at norske leverandører vinner best mulig fram i konkurransen.

Sverre Myrli (A) [10:17:41]: Vi kommer nok tilbake til det temaet. Jeg vil stille komitélederen et annet spørsmål. Nasjonal transportplan er jo den store saken for transportkomiteen i løpet av fireårsperioden, og som vanlig ledes arbeidet av komitélederen som saksordfører. Nå er vi i den situasjonen at for første gang siden 2005 er det ikke flertall i Stortinget bak Nasjonal transportplan.

Spørsmålet mitt til komitélederen er: Hvordan vurderer han den situasjonen, og hva vil det ha å si for NTP framover at det ikke er flertall bak planen i Stortinget, og i hvilken grad har det vært interesse for og ønskelig fra regjeringen og regjeringspartiene å få til et flertall med Fremskrittspartiet, som var den eneste muligheten som i realiteten fantes for å få til flertall bak Nasjonal transportplan? Komitélederen nevnte selv Fremskrittspartiets alternativ i sitt hovedinnlegg. Men spørsmålet er: I hvilken grad var det mulig å få til et flertall bak Nasjonal transportplan?

Helge Orten (H) [10:18:48]: Nå er det jo sånn at Fremskrittspartiet for så vidt må få lov til å snakke for sitt eget forslag. Vår vurdering er at å legge 400 mrd. kr på toppen av de 1 200 mrd. kr som regjeringa har lagt til grunn, og som vi legger til grunn i vårt arbeid, er urealistisk og ikke lar seg gjennomføre innenfor det handlingsrommet vi ser i årene som kommer. Derfor var det ikke mulig for oss å komme til en felles enighet i denne runden med Fremskrittspartiet, pluss at vi også har en uenighet knyttet til bompenger og byvekstavtaler og andre ting i planen.

Når det er sagt, opplever jeg at det er en ganske bred tilslutning totalt sett til hovedrammen i Nasjonal transportplan på rundt 1 200 mrd. kr. Jeg opplever at det er en ganske bred tilslutning til hovedprioriteringene som ligger i Nasjonal transportplan. Det er ikke noen stor interesse for å plukke prosjekter ut av planen. Sånn sett tror jeg den planen også bidrar til en god forutsigbarhet i årene som kommer. Vi har i hvert fall en ambisjon om å gjennomføre dette hvis valgresultatet i september gir oss den muligheten.

Tor André Johnsen (FrP) [10:20:01]: Jeg hører at Orten skryter av Nye Veier. Det er bra. Der hadde vi et meget godt samarbeid i regjering, og det vi fikk til med Nye Veier, er historisk, og om opposisjonen ikke har

forstått det ennå, vil de nok forstå det etter hvert når de leser historiebøker om noen år.

Det vi også har gjort med Nye Veier, er at vi har flyttet litt på grenser. Opprinnelig skulle E6 stoppe på et sted som heter Ensby. Det er ikke så mange som har hørt om det. Det justerte vi opp til Hafjell for å få økt nytte ut av det, også i tråd med hva Nye Veier selv ønsket. Nå har regjeringen foreslått Biri–Hunndalen. Hunndalen er det sikkert ikke så mange som har hørt om, men det er litt etter Gjøvik. Mens næringslivet, spesielt på Raufoss og langs rv. 4 inn til Oslo, som produserer verdier for over 70 mrd. kr, og Høyres egne lokalpolitikere langs hele veien – egentlig alle langs hele rv. 4 – ønsker en helhetlig utbygging og en bedre utbygging.

Vil Orten kunne være med f.eks. å støtte forslaget om å flytte grensen til Jaren og ikke til Hunndalen, slik at Nye Veier får ansvaret fram til Jaren, slik de selv også ønsker? Det er noe som absolutt ville være en trygghet for næringslivet langs rv. 4.

Helge Orten (H) [10:21:03]: Denne nasjonale transportplanen er bygget opp sånn at vi kun prioriterer prosjekter i første seksårsperiode. Det er nettopp for å ha en fleksibilitet til å jobbe videre med prosjekter innenfor den tolvårsperioden vi snakker om.

Riksveg 4 er et godt eksempel på en flaskehals for næringslivet, som vi absolutt ønsker å løfte fram i det videre planleggingsarbeidet. Det er viktig for oss at vi bidrar til at det er en helhetlig planlegging av de videre strekningene også på rv. 4. Samtidig er det sånn at det vi har lagt inn i Nye Veiers porteføljе nå, er nettopp den strekningen som representanten Johnsen viser til, og som er en naturlig fortsettelse for å knytte sammen Mjøsbyene på en god måte. Det tror jeg er et prosjekt som har god tilslutning også i regionen, og så er det naturlig for oss å jobbe videre med planleggingsarbeidet på resterende del av rv. 4. Vi ser at det er naturlig å ta opp til ny vurdering når vi skal rullere Nasjonal transportplan, og da må planleggingsarbeidet være fullført.

Bengt Fasteraune (Sp) [10:22:15]: For noen måneder siden presenterte finansministeren fra Høyre perspektivmeldingen, og der kommer det fram at det økonomiske handlingsrommet blir mindre i årene framover. Regjeringen Solbergs sløseri må ta slutt for at det skal bli noe igjen til kommende generasjoner, og de siste årene har Høyre dannet budsjettflertall sammen med Fremskrittspartiet.

Representanten Orten var inne på det i innlegget, og han var også inne på det da Sverre Myrli stilte spørsmålet. Men jeg kunne godt ha tenkt meg å få det litt mer i klare ordelag hvordan representanten Orten rett og slett vurderer realismen i Fremskrittspartiets forslag om å bruke 1 600 mrd. kr på samferdsel de neste årene, og om det er dette som er årsaken til at vi nå ikke får samlet oss bak en nasjonal transportplan som er realistisk.

Helge Orten (H) [10:23:11]: For det første vil jeg si at jeg opplever at det er en ganske bred tilslutning til den rammen på 1 200 mrd. kr som regjeringa har lagt til grunn. Jeg føler at det er en bred tilslutning til hovedprioriteringene som ligger i Nasjonal transportplan. Sånn sett tror jeg det ikke er noe grunnlag for at vi skal lage mer usikkerhet omkring det som ligger i NTP, enn det som er nødvendig, for nettopp det faktum at det er en så bred tilslutning til rammenivået og til hovedprioriteringene, gjør at det bør være en grad av forutsigbarhet. Så har vi sammen med Fremskrittspartiet nå i åtte år levert seksten budsjettforlik, og vi har også laget en nasjonal transportplan sammen tidligere. Jeg er sikker på at har vi et borgerlig flertall også etter september, skal vi klare å løse dette på en god måte innenfor ansvarlige økonomiske rammer.

Arne Nævra (SV) [10:24:10]: Representanten Orten er jo en ihuga forsvarer for ferjefri E39 til ufattelige summer, bl.a. for å sende folk på firefeltsveier under sjøen – Møreaksen, Rogfast osv.

Det har vist seg at miljøargumenter ikke biter synderlig på høyresida. Så jeg vil vinkle spørsmålet litt annerledes til representanten Orten: Kan representanten forklare meg hvordan hans yndlingsargument om felles bo- og arbeidsmarked kan realiseres med bompengetakst på kanskje 800 kr – f.eks. Rogfast tur–retur? Stiller ikke representanten seg det spørsmålet overhodet?

Helge Orten (H) [10:24:52]: Jeg er litt usikker på hvor disse bompengetakstene kommer fra, for det greier ikke jeg å ta sånn uten videre. Men det er iallfall stor lokal entusiasme knyttet til disse prosjektene som representanten her viser til. Om det er Rogfast, Hordfast eller Møreaksen, er det et bredt politisk flertall bak disse prosjektene – nettopp fordi de bidrar til å bygge bo- og arbeidsmarked på vestlandskysten. Det er viktig. Vi har et stort verdiskapingspotensial som vi kan bidra til å hjelpe å ta ut ved å bygge sterke bo- og arbeidsmarked i det ganske land. Dette er ekstremt viktig sett fra mitt perspektiv fordi det å bygge sammen regionene er en av de mulighetene vi har nettopp for å bidra til framtidig verdiskaping. Det som er en av de store utfordringene på en del områder, er nettopp å tiltrekke seg den kompetansen vi trenger for å utvikle det næringslivet vi har. Vi skal ha nok å leve av i framtida. Jeg tenker at det å støtte opp omkring verdiskaping, vekst og utvikling er helt avgjørende framover, også hvis vi skal nå klima- og miljømålene våre og utvikle ny teknologi knyttet til det.

Presidenten: Med det er replikkordskiftet omme.

Sverre Myrli (A) [10:26:19]: Arbeiderpartiet har lagt noen mål til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan. For det første skal utslippene fra transportsektoren ned, slik at vi når våre internasjonale klimaforpliktelser. Vi skal bygge sterkere bo- og arbeidsregioner og styrke rammebetingelsene for norsk næringsliv. Det var mål nummer to. Mål nummer tre er at vi skal nå målene i visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Mål nummer fire er at vi skal bekjempe sosial dumping i transportsektoren. Et seriøst arbeidsliv er et av Norges viktigste konkurransefortrinn. Det femte målet er at samferdselsinvesteringer skal styrke norske bedrifter med norske lønns- og arbeidsvilkår.

La meg med en gang si at det selvsagt er mye bra i regjeringens nasjonale transportplan. Det skal brukes 1 200 mrd. kr til samferdselsformål de neste 12 årene. Men det er noen problemstillinger som knapt er berørt i stortingsmeldingen. En av de aller største utfordringene i transportsektoren er sosial dumping, useriøse aktører og press på lønns- og arbeidsbetingelser. Jeg har lest meldingen godt. Jeg tror ikke begrepet «sosial dumping» er nevnt i stortingsmeldingen i det hele tatt. Vi må bekjempe sosial dumping i transportsektoren. Et seriøst arbeidsliv må være det vi skal jobbe for. Her er det mye ugjort, og derfor må innsatsen på dette området trappes opp.

Dessuten må norsk næringsliv og norske bedrifter få igjen for de store beløpene vi nå skal bruke på samferdsel. Under denne regjeringen er mange av utbyggingsprosjektene blitt så enorme at norske anleggsbedrifter ikke er i stand til å legge inn anbud. Prosjektene er rett og slett for store. Sånn kan vi ikke ha det. Samferdselsinvesteringene må styrke norsk anleggsbransje med firmaer som følger norske lønns- og arbeidsvilkår, som har lærlinger, som tar arbeidet med helse, miljø og sikkerhet på alvor, som betaler skatter og avgifter til fellesskapet, og som er en del av samfunnsdugnaden.

Arbeiderpartiet har foretatt noen endringer i det som var regjeringens NTP-opplegg. Over tolvårsperioden foretas omprioriteringer i vårt alternative opplegg på 9 mrd. kr. I tillegg til økt satsing på fylkesveger med 2,4 mrd. kr og økt NTP-ramme med 3,6 mrd. kr frigjør dette til sammen 15 mrd. kr til nye satsinger. Våre satsinger – som da altså kommer i tillegg til regjeringens forslag – går til fylkesveger, fiskerihavner, jernbane, byvekstavtaler og kollektivinvesteringer, rassikring og planlegging og oppstart av noen riksvegprosjekter i tillegg til dem regjeringen foreslår.

Når det gjelder fylkesveger, foreslår vi at det bevilges mer til fylkeskommunene i vårt alternative budsjett hvert eneste år. Vi anslår at 200 mill. kr av det hvert år går til satsing på fylkesveger, til sammen 2,4 mrd. kr over tolvårsperioden.

Når det gjelder fiskerihavner, har flertallet i denne salen – mot bl.a. Arbeiderpartiets stemmer – vedtatt at de skal overføres til fylkeskommunene. Det er en overføring som ikke i tilstrekkelig grad er finansiert. I dette øyeblikk er det vel fortsatt sånn at det er fire fylkeskommuner som ikke har skrevet under avtalen om overtakelse av fiskerihavnene. Arbeiderpartiet foreslår nå at det må etableres en ordning der fylkeskommunene kan søke om midler til opprusting av fiskerihavner gjennom en engangspott.

Arbeiderpartiet vil føre en offensiv jernbanepolitikk. Vi vil stanse konkurranseutsettingen og oppsplittingen og ha en mer helhetlig og oversiktlig organisering. Vi vil ikke konkurranseutsette drift, vedlikehold og beredskap, som regjeringen nå legger opp til innenfor jernbanens infrastruktur.

Det må utarbeides en langsiktig plan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Vedtatte jernbaneutbygginger må gjennomføres. Regjeringen skrinlegger intercityutbyggingen. Det mener Arbeiderpartiet ikke er riktig. Ambisjonen om intercityutbyggingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen må stå ved lag. Dessuten trengs det flere tiltak for mer gods på bane.

Arbeiderpartiet hilser velkommen regjeringens økte satsing på byvekstavtaler og tilskudd til kollektivprosjekter, men det er ikke tilstrekkelig. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstavtaler, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger betydelig.

Arbeiderpartiet mener det må lages en nasjonal rassikringsplan, og at den må utarbeides sammen med fylkeskommunene og gjelde både fylkesveger og riksveger. Vi er glad for at vi har fått hele Stortinget med på at det skal lages en nasjonal rassikringsplan, men det må følges opp med bevilgninger. Arbeiderpartiet foreslår en betydelig satsing på rassikring i vårt NTP-opplegg.

Vi legger også inn penger til videre planlegging og oppstart av en del vegprosjekter i første planperiode, som da kan fullføres i siste planperiode.

Så vil jeg si noen ord om NTP-prosessen. Det er første gang siden 2005 at det ikke er flertall i Stortinget for NTP. Det er trist, for Nasjonal transportplan blir et bedre dokument når det er et flertall bak. Fremskrittspartiet forspilte sin rolle. De ønsket rett og slett ikke å inngå noe kompromiss med regjeringen. Det så vi da vi så deres alternativ, som jo er et fullstendig urealistisk NTP-opplegg – ja, jeg vil si useriøst NTP-opplegg. Det er Fremskrittspartiets valg, men resultatet var at de ikke fikk påvirke noe i det som var regjeringens NTP. Det er deres valg. NTP er et godt planleggingsverktøy hvis det brukes rik-

tig. Med Fremskrittspartiets NTP-opplegg ville planen blitt et luftslott som det ikke er mulig å gjennomføre.

Fremskrittspartiet har over 100 forslag om enkeltprosjekter. SV har over 50 forslag. Det er varslet at det på morgenen i dag er fremmet enda flere forslag. De er foreløpig ikke lagt ut, så jeg sitter ikke på antallet, men det er i alle fall et enormt antall forslag. NTP-behandlingen nærmer seg nå en forslagsbonanza. I helga ble jeg oppringt av flere medier over hele landet: Nå kommer det enda flere forslag om enkeltprosjekter, vil dere støtte det, og vil dere støtte det?

Arbeiderpartiet er enig i mange av Fremskrittspartiets forslag og de aller fleste av SVs forslag, men hva ville NTP ha blitt dersom Stortinget hadde vedtatt 150 eller 200 eller 250 enkeltforslag om enkeltprosjekter? Nasjonal transportplan er ikke en samling av enkeltvedtak og enkeltprosjekter. Nasjonal transportplan er en samleplan for samferdselssektoren de neste tolv årene. Sånn må det være, og sånn bør det være. Da blir planen et godt planleggingsverktøy. Det er synd hvis det nå ødelegges.

La meg så si noen ord som saksordfører for Harstadpakken, sak nr. 38 på dagens kart. Det er gledelig at det er et stort flertall i Stortinget for revidert finansieringsopplegg for Harstadpakken. Med det som nå vedtas, vil det bli bygd ny infrastruktur i og rundt byen, på både veg og kollektivtransport. Det er prosjekter som er helt nødvendige for den byutviklingen Harstad skal gjennom. Byen har store planer for byutvikling og legger opp til at det skal føres en moderne areal- og transportpolitikk basert på framtidas utfordringer.

Det er gjort et godt stykke arbeid lokalt i Harstad. Det er solid behandlet i Troms og Finnmark fylkeskommune, og Stortinget godkjenner det reviderte finansieringsopplegget for Harstadpakken. Med de prosjektene og tiltakene som ligger i pakken, tror jeg vi kan slå fast at Harstad vil bli en enda bedre by enn det Harstad er i dag.

Helt til slutt vil jeg benytte anledningen til å ta opp noen forslag. Det er altså i sak nr. 31, Nasjonal transportplan, og det gjelder forslagene nr. 1–7, på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, forslag nr. 8, på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet, og forslag nr. 10, på vegne av Arbeiderpartiet.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har tatt opp de forslagene han refererte til.

Presidenten kan informere om at det er fremmet 372 forslag.

Det blir replikkordskifte.

Helge Orten (H) [10:36:31]: Det høres ut som om vi må avlyse alle avtaler vi har i morgen ettermiddag.

Representanten Myrli var inne på ambisjoner knyttet til intercityutbyggingen. De har, sammen med SV og Senterpartiet, fremmet et forslag som lyder som følger:

«Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag.»

Nå har regjeringa lagt fram en NTP som er tilpasset den økonomiske situasjonen, der det legges til grunn at man skal få til tilbudsforbedringer så raskt som mulig innenfor det økonomiske handlingsrommet som ligger der. Arbeiderpartiet har, så vidt jeg kan se, satt av 2 mrd. kr ekstra utover regjeringas forslag til jernbane. Hvordan ser representanten Myrli for seg å klare å realisere ambisjonsnivået på intercitysatsingen med 2 mrd. kr ekstra til jernbane?

Sverre Myrli (A) [10:37:25]: Det er et godt spørsmål. Det trengs enorme summer for å videreføre og gjøre ferdig intercityutbyggingen. Jeg mener samferdselsministeren har svart, på spørsmål fra komiteen, at det trengs noe sånt som 170 mrd. kr. Nå ligger deler av det i Nasjonal transportplan – det må understrekes – men det trengs betydelige summer for å gjøre det ferdig.

Vi reagerte først og fremst på at regjeringen går bort fra ambisjonen. Jeg har registrert at regjeringspartiene i Stortinget formulerer seg litt annerledes og også legger inn litt mer penger til jernbane. Arbeiderpartiet har en løsning, og bare for å slå det fast: Vi har heller ikke penger til å bygge det ferdig nå, men ambisjonen må være at intercityutbyggingen skal videreføres. Vi må følge de ambisjonene vi har hatt, og det må finnes avklaringer i byer som nå står på vent – Fredrikstad, Sandefjord og Larvik. Derfor må det planlegges videre, og det er det vi har lagt inn penger til. Det må planlegges videre, og så må vi legge inn penger til videre utbygginger utover det som ligger der, i neste Nasjonal transportplan om fire år.

Helge Orten (H) [10:38:30]: Til et annet tema – Nye Veier. Vi etablerte det mot stemmene fra både Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV i 2015, hvis jeg husker riktig. Vi har sett at Nye Veier har klart både å redusere kostnadene og å øke kost–nytte-faktoren for en god del av de prosjektene som de gjennomfører. Med den nytenkingen som ligger i Nye Veier, ser man nå en mulighet for å overføre i større grad til både Bane NOR og Statens vegvesen, som gjør at vi kanskje kan få en forbedring for all transportvirksomhet.

Jeg registrerer at SV har planer om å avvikle Nye Veier, og jeg skjønner at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV har en ambisjon om å overta makta ved valget. Hvordan ser Arbeiderpartiet på videre utvikling av Nye Veier i en konstellasjon med partier som ønsker å avvikle selskapet?

Sverre Myrli (A) [10:39:25]: Jeg vet ikke hvor mange titalls ganger jeg har fått det spørsmålet fra komitélederen, men han skal få svar igjen.

Arbeiderpartiet var imot opprettelsen av Nye Veier, det er helt riktig, men vi respekterer at stortingsflertallet vedtok det. Når det ble vedtatt, har vår tilnærming vært at vi håper at Nye Veier lykkes, for vi ønsker også å bygge ut de samme veiene som Nye Veier har i sin portefølje.

Men jeg må nok si at dette også er litt skuespill fra regjeringen og regjeringspartienes side. Nå legges mange nye prosjekter inn i Nye Veier uten at det følger finansiering med. Det skal bevilges det samme beløpet hvert år til Nye Veier, men regjeringen strekker tidsperioden med fem nye år fram til 2041. Så regjeringen og regjeringspartienes utfordring er at alle de prosjektene de nå legger over til Nye Veier, kan de ikke si noe om når blir ferdigstilt. I verste fall kan det ta 20 år før de prosjektene er ferdigstilt. I verste fall er de altså ikke ferdige før i 2041. Det er i alle fall ingen god idé. Derfor må vi totalt gå igjennom hvordan vi organiserer og bygger veier i Norge.

Bård Hoksrud (FrP) [10:40:50]: En ting som i hvert fall er sikkert, er at Arbeiderpartiet og Sverre Myrli kan sette seg på reservebenken, for vi er enige om den samme rammen som det regjeringspartiene legger opp til, men vi har 1 mrd. kr ekstra.

Jeg har opplevd Arbeiderparti-representanter som har reist rundt og sagt at nå skal de bygge ut intercity, og ambisjonen er at det skal være ferdig i 2030. Og så kommer det 2 mrd. kr mer enn regjeringen på tolv år – det er 166 mill. kr i året. Det er å bløffe folk når man reiser rundt og sier at man skal bygge og ha ferdig intercity innen 2033. Eller, som man sier, at man skal reversere jernbanereformen og konkurranseutsettingen på jernbanen. Det koster noen milliarder, det også.

Det å si at andre har useriøse alternative nasjonale transportplaner, blir veldig useriøst av dem som faktisk går inn for det. Som representanten var inne på i stad, legger regjeringen inn elleve nye prosjekter uten penger, og Arbeiderpartiet står fullt og helt bak det. Det kan ikke være veldig seriøst det Arbeiderpartiet nå fremmer.

Sverre Myrli (A) [10:41:50]: Det var i grunnen ikke noe spørsmål her, men jeg kan prate litt likevel.

Arbeiderpartiet har et seriøst NTP-opplegg, og det ønsker vi også, for NTP skal være en seriøs og forutsigbar plan. Når jeg ser Fremskrittspartiets forslag, tror jeg ikke det finnes et eneste riksvegprosjekt i Norge som Fremskrittspartiet ikke har lagt inn. De har sendt ut til partiorganisasjonen: Finnes det en eller annen veg i deres distrikt, så kom med den – vi legger den inn i vårt NTP-opplegg. Det er Fremskrittspartiets NTP-arbeid. Det er urealistisk, og jeg vil også si det er useriøst, for det skrur opp forventningene – folk heiser flagget, spiser kake og sier at nå kommer en inn i NTP, og så er det ikke mulig å realisere.

Arbeiderpartiet lover ikke at intercityutbyggingen skal stå ferdig til 2030. Det er ikke mulig, for den regjeringen som bl.a. Bård Hoksrud var statssekretær i, i Samferdselsdepartementet, har tuklet det til og forsinket utbyggingen. Så det er ikke mulig å nå det som jeg tror var et enstemmig stortings mål i 2013, å ferdigstille intercityutbyggingen i 2030. Men vi må planlegge videre, sånn at vi en dag blir ferdig.

Nicholas Wilkinson (SV) [10:43:06]: Sverre Myrli og jeg kommer fra Akershus. Det er svært viktig at vi får bane på Nedre Romerike – det er viktig for klimaet og viktig for dem som bor der. Da har vi et konkret forslag, forslag nr. 167, om at Lørenskogbanen, eller Romeriksbanen, skal komme inn i Nasjonal transportplan. Jeg har sett at Arbeiderpartiet snakker mye om planen, men de har sagt veldig tydelig at de vil stemme imot. Da vil jeg spørre: Er det bare ord, eller kommer det også handling fra Arbeiderpartiet? Jeg er bekymret for at klima og transport blir nedprioritert av Arbeiderpartiet – de snakker og snakker, men stemmer imot.

Da vil jeg gjerne ha et svar: Vil Arbeiderpartiet stemme for dette konkrete forslaget? Og hvis ikke: Vil Arbeiderpartiet love at Lørenskogbanen kan komme inn hvis vi skal styre landet?

Sverre Myrli (A) [10:44:12]: Det er en fordel å lese innstillingen før en uttaler seg og kritiserer. Arbeiderpartiet har lagt inn betydelige satsinger på kollektivutbygginger. Jeg er helt enig med kollegaen min på Akershus-benken i at Romeriksbanen, eller baneløsning Nedre Romerike eller hva en skal kalle den – kjært barn har mange navn – må realiseres, og Arbeiderpartiet har jobbet for det i 10–15 år. Det er ikke tvil om at når Fornebubanen er realisert, som staten er med og finansierer, når ny T-banetunnel i Oslo er ferdigstilt, som staten er med og finansierer, skal baneløsning Nedre Romerike, Romeriksbanen, også realiseres. Det har vært Arbeiderpartiets tilnærming hele tida – i Stortinget, i Oslo kommune, i Akershus fylkeskommune og nå i Viken fylkeskommune og i hele Oslopakke 3-arbeidet. Så ja, det er et veldig viktig prosjekt, Arbeiderpartiet er for å realisere det. Arbeiderpartiet er for at staten skal være med og finansiere det i tillegg til midler fra Oslopakke 3, og ja, det må en ny regjering gripe fatt i.

Jon Gunnes (V) [10:45:32]: Arbeiderpartiet sier at en ønsker at staten skal dekke inntil 70 pst. av prosjektene i byvekstavtalene, altså ikke 70 pst., men «inntil» 70 pst. Vi ser at Arbeiderpartiet har lagt inn 80 mrd. kr til byvekstavtalene og byavtalene, altså ikke noe mer enn det som regjeringen har lagt inn. Så har en, ved hjelp av kreativ bokføring, sagt at en skal øke med 3 mrd. kr, ved at en skal spare på innkrevingsutgiftene.

Hva er det? Er det veiprising som ikke er oppfunnet ennå, eller er det andre ting?

Mitt spørsmål til representanten fra Arbeiderpartiet er: Er det slik at hvis Oslotunnelen får 70 pst., er det et annet prosjekt som får bare 10 pst., ettersom det er «inntil» 70 pst., for dere har vel ikke noe mer penger enn regjeringen?

Sverre Myrli (A) [10:46:36]: Jo, det har vi. Vi har lagt inn differansen. Regjeringen har lagt inn 66 pst. til kollektivprosjektene, ifølge meldingen, og så har vi lagt inn differansen mellom 66 pst. og 70 pst. fordi vi mener at staten skal bidra med 70 pst. til store kollektivinvesteringer i storbyene. «Inntil» betyr at det ikke skal være noen blankofullmakt. Det skal være prosjekter som bidrar til å få ned klimagassutslippene, som bidrar til å styrke den samlede areal- og transportplanleggingen. Det skal ikke være sånn at storbyområdene kommer med et prosjekt, og så skal staten bare bla opp. Nei, kollektivprosjektene må bidra til å nå de felles målene som er satt, fra både statens og byenes side.

Vi har foreslått at en skal ta i bruk ny teknologi, gjerne vegprising, eller i alle fall starte å utrede det. Men det er fullt mulig å starte i mindre skala. Det er tatt initiativ i både Tromsø og Kristiansand, hvor en kan ta i bruk ny teknologi. Vi er helt sikre på at det er mulig å gjøre det langt mer effektivt enn det som gjøres nå.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Bård Hoksrud (FrP) [10:48:03]: Først må jeg passe på å ta opp forslagene våre i alle sakene, det kan jo være greit. Jeg skulle kanskje ha bedt om punktvis votering i alle sakene, så kunne det blitt litt votering i morgen, men det skal jeg ikke gjøre. Men vi har noen konkrete forslag som er fremmet i dag, og som går på å følge opp noe av det som skjedde i komiteen på slutten, for det hjelper ikke med merknader, det må faktisk forslag til for å bygge. Det er mange merknader, men lite konkret og få forslag fra bl.a. opposisjonspartiene.

Vi skal nå behandle Nasjonal transportplan. Den viser vei for hva vi vil, og hva vi skal gjøre innenfor samferdsel de neste tolv årene. Regjeringen har lagt fram sitt forslag, og det har de andre partiene også – og jammen ble det en nedtur, gitt. Her er det noen som sitter i regjeringskontorene og er fornøyd med det, men jammen meg er opposisjonen også blodfattig. De har tydeligvis ikke mye tro på mulighetene til å løfte samferdsel de neste tolv årene. SV har samme ramme som regjeringen, men de skal fjerne veier for 109 mrd. kr. Da blir det ikke mye vei framover – og i hvert fall ikke mye ny vei. Arbeiderpartiet har funnet rom for en fattigslig milliard ekstra utover rammen til regjeringen, og Senterpartiet har fjernet den milliarden som Arbeiderpartiet la på. Det betyr at det er en regjering og en opposisjon som egentlig har de samme rammene å forholde seg til, og så er man litt kreativ når det gjelder bokføring.

Fremskrittspartiet er det eneste partiet som er helt klar og tydelig: Ja, vi vil bruke mer penger. Vi vil bruke ganske mye mer penger, og det handler om vilje til å si at samferdsel er viktig. Jeg opplever at opposisjonen her er livredd for at de skal inn i regjeringskontorene til høsten – det er helt tydelig. Det er ikke vi. Vi er veldig klare på at det handler om å satse på samferdsel, det handler om å «gønne» på – og den viljen har vi. Vi har lagt inn 400 mrd. kr over en tolvårsperiode – over tolv år. Det er det samme som oljefondet har økt med bare dette året. Hvis man ser på det siste året, har det økt med 1 000 mrd. kr. Det er nesten hele NTP-en til regjeringen. Så det handler om vilje til å prioritere.

Samferdsel er så utrolig viktig rundt omkring i hele landet, enten det er i Nord-Norge, i Sør-Norge, på Vestlandet eller i Midt-Norge – overalt i landet er folk klare og tydelige, og de sier klart og tydelig: Vi trenger bedre veier, jernbane, luftfart eller sjøtransport. Det tar Fremskrittspartiet på alvor, og derfor fremmer vi vårt forslag til Nasjonal transportplan, som jeg vet at mange har sett på, men som mange tydeligvis ikke har sett så nøye på. Det burde de gjøre, for her ligger det viktige ting. Det handler om å ta ting på alvor. Det handler om å gjøre noe med rassikring. Det handler om å gjøre noe med fylkesveinettet – ta tilbake en del av veiene som de rødgrønne i 2010 overførte til fylkeskommunene, og som er stemoderlig behandlet av politikere fra de samme rødgrønne partiene rundt omkring i fylkene. Unnskyldningen er at man ikke får penger fra staten. Fremskrittspartiet var imot den reformen, og derfor vil vi ta disse veiene tilbake og bruke penger på å gjøre det.

I tillegg er vi tydelige på at vi ønsker å overføre flere veier til Nye Veier. Men i motsetning til regjeringen – som legger inn elleve nye prosjekter, utvider antall år og ikke forteller noen ting om når man skal være ferdig – er vi tydelige på at vi er villige til å bruke mer penger, for det betyr så utrolig mye rundt omkring i hele landet, på samme måte som vi gjør det også når det gjelder jernbane. I motsetning til Arbeiderpartiet, som sier at de skal bygge ut innen 2033, er vi ærlige på at vi ikke klarer å bygge ut fullt intercity innen 2033, men vi er villige til å bruke 40 mrd. kr og ikke 2 mrd. kr, og det er en stor forskjell. Det handler om hva man faktisk vil, og hva man vil prioritere.

Så foreslår vi å fjerne byvekstavtalene i den fasongen de har nå. Vi mener at det heller skal være en tilskuddsordning. Vi legger også inn penger til Godspakken, 20 mrd. kr. Det betyr også mye for jernbane. Det betyr mye for jernbane i Nord-Norge. Det betyr mye for jernbane i Trøndelag. Det betyr mye for jernbane i Øst-

fold. Det betyr mye for jernbane i Innlandet, og det betyr mye for jernbane i Telemark. Siden jeg er telemarking, synes jeg at tømmerterminalen på Nordagutu er et fantastisk bra prosjekt – jeg måtte jo ta med det når jeg først var her.

Så har jeg lyst til å si noe om noen av de prosjektene som regjeringen ikke har klart å finne rom for. For det første var det sånn at etter at Fremskrittspartiet hadde lagt fram sin nasjonale transportplan, kom regjeringen med noen prosjekter som lå inne i Fremskrittspartiets forslag. Det er kanskje ikke så rart, for på Strynefjellet var det en aksjon, og folk var tydelige og ganske sinna fordi man ikke hadde funnet penger til dette.

Klauvaneset–Vågsbotn utenfor Bergen er en strekning som Fremskrittspartiet har vært tydelig på at vi må ha med, og som regjeringen plutselig har funnet noen penger til, men de har ikke fullfinansiert det. Det er litt av forskjellen.

Når det gjelder Valdres, hvor jeg tror at mange av medlemmene i komiteen har vært, klarer man fra Arbeiderpartiets og Senterpartiets side å skrive merknader og si at man vil bruke penger. I morgen får de muligheten til å være med. Det ligger et enkeltforslag i Stortinget som følger opp Senterpartiets forslag. Det hjelper ikke med merknader. Det må gjøres ordentlig, og derfor må det stemmes over forslaget som ligger her. Dette er et prosjekt på den eneste helt vintersikre veien over fjellet. Det er en årsdøgntrafikk på 11 000 biler der i perioder. Veien går midt gjennom sentrum – det er mange fotgjengeroverganger – og den deler sentrum i to. I forrige periode – og det er der jeg utfordrer regjeringen – ga vi beskjed om at den må få ned kostnadene, at den gjør den jobben, tar den jobben, sørger for å få ned kostnadene, og så kommer ikke regjeringen med forslaget i Nasjonal transportplan. Arbeiderpartiet og Senterpartiet har sagt at de vil ha veien – ja, i morgen har de sjansen til å stemme for.

Riksvei 4 fra Raufoss til Oslo er en sinnssykt viktig strekning. Den betyr mye for de bedriftene som ligger der. Den betyr mye for store deler av landet som kjører den veien. Så sier man: Nei, det kan vi ikke. Representanten Johnsen og jeg, sammen med flere fra Fremskrittspartiet, møtte industriparken på Raufoss. Det de var veldig klare og tydelige på, var at vi nå må sørge for å få på plass denne veien fordi de driver og eksporterer og er i verdenskonkurranse hver eneste dag og skal vinne konkurransen mot alle andre bedrifter i verden. Da er veien viktig. Over 50 pst. var tydelige på at veien er det aller viktigste, den er viktigere enn andre rammebetingelser. På Raufoss omsetter de for ca. 10 mrd. kr, totalt på strekningen for nesten 70 mrd. kr. Det vil koste ca. 20 mrd. kr å bygge ut hele strekningen, og så sitter vi her og sier: Nei, det har vi ikke råd til, og det er uansvarlig å mene det. Det handler om – og det burde Senterpartiet skjønne – å så i åkeren nå, og så kan vi høste i framtiden, og da kan vi høste mye, mye mer fordi vi har bedrifter som leverer, som er gode, som klarer å konkurrere, og som klarer å skape arbeidsplasser, sikre arbeidsplasser. Det er det det handler om.

E134 Bakka–Solheim lå ikke inne. Så skjønte regjeringspartiene – for det ble masse bråk, og det er jeg glad for – at man må legge inn noe penger. Så la man inn noe i første seksårsperiode. Men vi må få bygd den veien – den er dritviktig for dem som bor der. Eller la oss sørge for at vi får bygd Haukelitunnelen, som har ligget inne i Nasjonal transportplan gang på gang, men man klarer ikke å levere, og nå tok regjeringen den ut – eller det ligger ingenting inne. Det er synd. Arbeiderpartiet og Senterpartiet er for – ja vel, i morgen kan de stemme for, så kan vi få til noe på E134 som betyr noe. Elgsjø–Gvammen i Telemark, som jeg kjenner godt, er en kjempeviktig strekning. Sørg for at vi får på plass de planleggingsmidlene så de kan komme videre – det er det det handler om. Dette handler om å skape, og det handler om å sikre og trygge for folk som bor rundt omkring.

Litt tidligere i dag, da vi sto på utsiden her, gjaldt det E6 Oslo øst. Da var det demonstrasjon. Det var nesten litt pinlig å høre alle de som sa at dette prosjektet er man for. Det sitter noen i byrådet her nede som ikke vil, og så sto det noen på talerstolen her og sa at de er veldig for, og at de har jobbet for det i mange år, men de vil altså ikke trykke på ja-knappen i morgen – med mindre de klarer å ombestemme seg fra i dag til i morgen. De som sto der nede, forventer at politikerne overkjører byrådet og sørger for at vi bygger den veien. Det handler om livskvaliteten til de menneskene som bor der, og de menneskene som går på skole der.

Intercity handler som sagt om vilje til å gjøre det, og Fremskrittspartiet har det. Når det gjelder Vestfoldbanen, må jeg, når Arbeiderpartiet har 2 mrd. kr, minne om at bare Stokke–Torp–Sandefjord koster 10 mrd. kr – 10 mrd. kr – og så skal man bygge ut fullt intercity innen 2033. Så snakker man om at det er andre som er useriøse og uansvarlige. Det er tullball.

Men i dag skal vi heldigvis kjøre i 120 km/t – eller i hvert fall åpne for at vi kan kjøre i 120 km/t. Det vil Fremskrittspartiet i samferdselspolitikken. Vi skulle gjerne hatt 130 km/t også, men nå blir det 120 km/t på noen strekninger.

Det burde blitt 120 km/t på utbygging også. Det fortjener alle de rundt omkring i landet som er skuffet, f.eks. fordi Vikafjellet heller ikke har kommet inn. Det er et viktig prosjekt som betyr noe for folk i hverdagen deres. Det handler om trygghet. Det handler om sikkerhet, og det handler om åpenhet på vinterstid.

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

Det blir replikkordskifte.

Ingalill Olsen (A) [10:58:25]: Hoksrud skal ha for entusiasme for vei, men det er smått med entusiasme for kysten, som ligger utenfor hos oss, og som er vår sjøvei. Jeg tror det var nevnt med ett ord. Arbeiderpartiet registrerer at regjeringen gjennom sine første sju år med FrP-statsråder ikke har foreslått noen økning på samme nivå som for andre transportområder til kysten og kystrelaterte formål. Det har vi også påpekt i våre merknader til Nasjonal transportplan. Er Fremskrittspartiet enig i den beskrivelsen? Og hvis ikke: Hvor kan Fremskrittspartiet konkret vise til satsing på kysten de siste sju årene – da Fremskrittspartiet hadde samferdselsministrene?

Bård Hoksrud (FrP) [10:59:16]: Det er morsomt at representanten sier at vi ikke har noe på kyst. Da tror jeg man må gå tilbake og lese lefsa en gang til, lese vårt forslag til Nasjonal transportplan, lese hva som ligger i komiteen nå. Vi har faktisk ganske mange prosjekter som går på kyst, som ligger inne i Nasjonal transportplan. I tillegg har vi 1 mrd. kr mer for å ta igjen forfallet, vedlikeholdsetterslepet på kysten. Jeg tør også minne om at vi, sammen med regjeringen, fikk til en god løsning for Hurtigruten, som er viktig nå i forbindelse med budsjettet og revidert. Det er veldig bra, og det var viktig.

Det representanten sier, er ikke riktig. Vi er opptatt av alle transportformene, men jeg har også utfordret kystnæringen til å være litt mer tøffe på kravene sine, for de har nok ikke vært like på som en del andre, og der har vi en jobb å gjøre sammen. Men vi har lagt inn 1 mrd. kr for å ta igjen det forfallet som er der. Vi har også utfordret statsråden med et spørsmål: Hvor stort er egentlig vedlikeholdsforfallet? Vi har ikke fått noe helt klart og tydelig svar.

Ingalill Olsen (A) [11:00:21]: Jeg registrerer at jeg ikke fikk svar på det jeg spurte om. Jeg spurte nemlig om de sju årene da dere bidro til forfall.

Fiskerihavnene er overført til fylkeskommunene, men det har ikke fulgt med tilstrekkelig med midler til at de skal kunne drifte dem. Fire fylkeskommuner har ennå ikke skrevet under. Denne situasjonen er oppstått som et resultat av en FrP-statsråds håndtering og er en fullstendig neglisjering av kystens behov. Med stor undring leser jeg innstillingen og forslagene fra Fremskrittspartiet hvor de foreslår penger til mange fiskerihavner, som Hoksrud skrøt av i sitt forrige svar. Hvorfor overførte regjeringen med en statsråd fra Fremskrittspartiet fiskerihavnene til fylkeskommunene, noe som førte til mange års utsettelse av planlegging og utbygging av fiskerihavnene langs kysten?

Bård Hoksrud (FrP) [11:01:15]: Nå er det jo sånn at fylkeskommunene har fått mye mer penger enn de fikk da de rød-grønne styrte, og vi mener at det var fornuftig å gi fra oss dette ansvaret, og har ment at det har vært fornuftig. Men i vårt forslag til Nasjonal transportplan har vi altså lagt inn penger til flere viktige fiskerihavner, og det er selvfølgelig fordi vi lytter til våre folk og hva de er opptatt av, og så legger vi inn penger.

Men jeg synes det er morsomt når Arbeiderpartiet prater om løfter og å ikke levere, når vi ser Arbeiderpartiets forslag til Nasjonal transportplan, som jo egentlig er mye tullball, når man altså ser at det er lagt inn masse prosjekter som det ikke ligger en eneste krone til å realisere. Fremskrittspartiet har faktisk lagt inn penger – og får kjeft fordi vi legger inn penger. Men det lever vi veldig godt med. Vi er opptatt av å bruke penger på samferdsel, fordi det betyr så utrolig mye i hverdagen til folk, og det handler om sikkerhet og trygghet og gode veier og jernbane.

Presidenten: Presidenten vil minne representanten Hoksrud om at vi bør omtale hverandres politikk med en større verdighet enn å bruke ordet «tullball».

Nils Aage Jegstad (H) [11:02:21]: Jeg har samarbeidet med Fremskrittspartiet både i fylkespolitikken og andre steder, og jeg kjenner dem godt. De er for tiltakene, men mot finansieringen. Det har de alltid vært, og det har vært akseptert at vi andre har tatt støyten når de har fått prosjektene igjennom.

De måtte selv innføre og bruke 29 pst. i bompenger til veiprosjektene da de satt i regjering, og de vet jo at hvis dette flertallet fortsetter å styre, må de kompromisse på en del ting, bl.a. på dette. Men er det slik at bompenger er viktigere enn prosjektene? Når Fremskrittspartiet nå snakker om E6 i Oslo øst, altså Manglerudtunnelen, at den skal bygges, så minnes jeg jo E18 Vestkorridoren, hvor de stemte mot prosjektet fordi de ikke var enig verken i finansieringen eller i prosjektet. Er det sånn at vi nå kan forvente at Fremskrittspartiet av prinsipielle grunner ikke vil stemme for prosjekter hvor en del av det er bompengefinansiert?

Bård Hoksrud (FrP) [11:03:30]: Jeg lurer på om representanten bommer litt nå, for jeg tror nok at vi stemte for prosjektet, men vi var mot finansiering med bompenger. Utfordringen med Vestkorridoren er at det prosjektet er grisedyrt, og man får en dårligere kapasitet på veien enn den kapasiteten man hadde. Og så er det sånn at i motsetning til Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er Fremskrittspartiet veldig tydelig på at vi

ønsker å bygge vei, vi ønsker å bygge vei uten bompenger, og det er mulig. Det handler om hvorvidt man skal bruke pengene på å stappe CO_2i et hull i Nordsjøen til 50 mrd. kr, om man skal bruke dem på andre symbolklimatiltak, eller om man skal bruke pengene f.eks. på samferdsel, som også kan bety mye for klimaet og redusere utslippene. Gode veier og mindre kø er veldig bra, og det er fullt mulig. Så bli med og stem for E6 Oslo øst i morgen!

Bengt Fasteraune (Sp) [11:04:39]: Jeg kan bare si innledningsvis at de forslagene som Hoksrud inviterer bl.a. Senterpartiet til å stemme for, har vi fremmet i Stortinget, vi også, og vi kommer til å fremme de forslagene som vi har satt av penger til og har fullfinansiert. Det har vi gjort innenfor rammen på 5 mrd. kr – og ikke på 400 mrd. kr, slik Fremskrittspartiet har gjort.

Regjeringens forslag til NTP bygger på det arbeidet som to samferdselsministre har gjort siden 2013. Fremskrittspartiets transportpolitikere på Stortinget legger fram en alternativ NTP der det skal brukes 400 mrd. kr mer enn i regjeringens forslag. Hva er det dagens transportpolitikere på Stortinget fra Fremskrittspartiet har forstått som tidligere finansminister Siv Jensen, tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og tidligere samferdselsminister Jon Georg Dale ikke har forstått, eller ikke forsto den gangen?

Bård Hoksrud (FrP) [11:05:36]: Det spørsmålet var jeg glad for at jeg fikk. Jeg tror representanten Fasteraune bør gå tilbake og se hva Fremskrittspartiet fremmet i 2013 i Nasjonal transportplan, som gjaldt fra 2014, og hva Ketil Solvik-Olsen fremmet for Stortinget i 2017. Det var altså en kraftig økning, fra ca. 608 mrd. kr til over 1 063 mrd. kr. Det viser at med Fremskrittspartiet i Samferdselsdepartementet ble det «gønna på», da ble det skikkelig trøkk. Da Fremskrittspartiet gikk ut av regjering, ble det 26 mrd. kr mindre til riksveinettet fra den regjeringen som sitter nå.

Det så vi også i noen av de første statsbudsjettene som kom, at det var det mindre penger til vei. Det klarte Fremskrittspartiet å løfte opp igjen, så det ble mer. Vi klarte også å vise at i år har vi redusert bompengene med 2,7 mrd. kr. Det viser at det er mulig – det handler om politisk vilje. Fremskrittspartiet har den viljen. Fremskrittspartiet vil, og vi er villige til å satse mer på samferdsel. Det som er synd, er at Senterpartiet ikke kommer til å stemme for de enkelte forslag som ville betydd en forskjell for E16 Fagernes sør–Hande.

Arne Nævra (SV) [11:06:52]: Så lett det må være å være en FrP-er! Så fantastisk lett. Det er som å være på en fest, en oppadgående fest, hvor man drikker i lag med gode venner, hvor man kjenner rusen komme, og så tenker man ikke på faretruende skyer, på blåmandagen dagen etter – overhodet ikke i dette Fremskrittspartiet!

Jeg må spørre representanten Hoksrud om noe jeg har lurt på lenge. Fremskrittspartiet går konsekvent ut av fellesmerknader hvor det står noe om miljø, hvor det står noe om klimaendringer. De går konsekvent ut av den setningen. Betyr det at Fremskrittspartiet ikke ser på de menneskeskapte klimaendringene som alvorlige, eller at de i det hele tatt er menneskeskapt? Eller betyr det at transportsektoren, som vitterlig står for en tredjedel av utslippene, ikke har noen betydning for planleggingen vår? Hvordan er det mulig å snu ryggen til to internasjonale paneler under FNs paraply?

Presidenten: Presidenten vil si at dette er jo en fest som ser ut til å vare lenge i dag, i hvert fall!

Bård Hoksrud (FrP) [11:07:59]: Ja, det er en kjempefest, og dette er herlig!

Til representanten Nævra: Det er sånn at vi ønsker å bruke positive ting, og jeg mener at elbil viser at det faktisk er fullt mulig å gjøre noe uten å gjøre det slik som SV og Nævra gjerne gjør, nemlig å pålegge og fly rundt med pisken og gjøre det vanskelig for folk. Vi synes heller at gulrøtter er en mye bedre løsning, og det handler om vilje til å gjøre det.

Vi ser derfor når det gjelder en del av de tingene som SV og andre er veldig opptatt av, f.eks. nullvekstmålet, at i transportsektoren går utslippene ned fordi folk velger ny teknologi. Men vi må ikke straffe dem som ikke kan gjøre det, de som må betale bompenger for bensin- og dieselbil, og som ikke har råd til å skifte ut den bilen. Det er dem Arne Nævra og SV er ute etter å straffe mest mulig. Det er ikke Fremskrittspartiet. Vi er mer opptatt av å komme med de gode gulrøttene for å sørge for at folk velger de gode løsningene.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Siv Mossleth (Sp) [11:09:23] (ordfører for sak nr. 34): Først vil jeg takke komiteen for samarbeidet i denne viktige saken.

Nasjonal transportplan, NTP, er en sak som kommuner, regionråd, fylkeskommuner, næringsliv, NHO, LO og en rekke andre organisasjoner og aktører følger tett. Vei, jernbane, havner, ferger, båter, flyplasser, bredbånd og mobilnett binder landet sammen, og Senterpartiet vet at dette er en viktig del av hverdagen for folk og bedrifter. De trenger en sikker, effektiv og miljøvennlig infrastruktur. Hovedmålet vårt er å sikre transport- og kommunikasjonstilbudet på en måte som forenkler hverdagen til folk i hele landet og øker lønnsomheten og utjevner konkurransevilkårene for næringslivet gjennom å redusere avstandsulempene.

Senterpartiet mener at utbygging og vedlikehold av veier, jernbane, havner og flyplasser er et offentlig ansvar, og at staten må ta det største finansielle ansvaret. Vi vil sikre hele landets befolkning tilgang til mobildekning, også langs ferdselsårene, og tilgang til raskt bredbånd, minimum 100 Mbit/s symmetrisk bredbåndskapasitet.

Senterpartiet mener at opprusting av de gjennomgående stamveiene nord–sør og øst–vest skal prioriteres høyt. I tillegg vil vi utbedre flaskehalser på veiene. Senterpartiet vil utarbeide nye vurderingskriterier for hva som er hensiktsmessig veistandard. Det er store forskjeller på kvaliteten på veinettet i landet. Enkelte steder er det firefelts vei, andre steder mangler det gul stripe. For Senterpartiet er det viktig å sikre at alle har trygge og sikre veier, uansett hvor de bor i landet.

Senterpartiet mener at Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle. Vi vil at staten skal bidra til havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder. Senterpartiet vil flytte mer av godstransporten fra vei til sjø. Dette er en viktig del av omleggingen til en mer miljøvennlig samferdselssektor. Senterpartiet vil flytte ansvaret for fiskerihavnene fra fylkeskommunene tilbake til staten og hente inn vedlikeholdsetterslepet, og vi vil satse på fornying av nærskipsfarten.

Senterpartiet registrerer at regjeringspartiene ikke har noe flertall bak denne NTP-en, men at behandlingen i komiteen har gitt ulike flertallsmerknader, og mange av disse merknadene gir viktige signaler for transportsatsinger i tida som kommer. I Senterpartiets alternative NTP økes den totale rammen med 5 mrd. kr. Fire av disse milliardene benytter Senterpartiet til en økt satsing på fylkesveiene, og vi er for så vidt fornøyd med at stortingsflertallet nå etter våre gjentatte forslag om en økt satsing ser behovet for denne fylkesveisatsingen. Dette er viktige veier for folk og næringsliv. Mye av eksporten fra dette landet starter sin ferd på en ferge og på en fylkesvei. Fylkeskommunene er jevnt over gode veieiere, og det er viktig at fylkesveisatsingen nå blir enkel og ubyråkratisk. I rapporten Trafikksikkerhetsutviklingen 2017 vises det til at risikoen for å bli drept eller hardt skadd på fylkesveinettet er 67 pst. større enn på riksveinettet. Tunnelsikkerhetsdirektivet som ble innført for fylkesveinettet i 2014, har også bidratt sterkt til at fylkeskommunenes utgifter til fylkesveinettet har økt, uten at rammen har økt tilsvarende.

Senterpartiet har også valgt å konkretisere flere prosjekter som vi mener bør prioriteres i første og andre periode. I stedet for at fagetatene internt skal jobbe fram en prioriteringsliste basert på store ufordelte midler i andre periode, har Senterpartiet valgt å synliggjøre en prioritering av flere konkrete prosjekter og dermed redusert noe på potten «ufordelte midler». Med Senterpartiets alternativ gjenstår det fortsatt midler som er ufordelt i andre periode, slik at fagetatene med utgangspunkt i det kan jobbe fram nye prosjekter fram mot neste rullering av NTP.

Vi registrerer også at veiprosjektene vi har prioritert, etter hvert er prioritert av flere. Senterpartiet har lagt inn penger til prosjekter som vi mener må prioriteres, uten at vi har laget noe luftslott eller brukt mer penger enn det regjeringspartiene har gjort.

Jeg viser til Senterpartiets egne tabeller for detaljene i våre prioriteringer og tar opp alle forslag som Senterpartiet har fremmet, sammen med andre eller alene. Jeg viser også til de løse forslagene som viser hvilke prosjekter vi vil prioritere opp, og som er levert i dag – endringer i forhold til regjeringas framlagte NTP.

I sak nr. 34 – og nå hopper jeg et ørlite øyeblikk ut av Senterparti-rollen, for der er jeg saksordfører – om økt tillatt hastighet for moped og det å innføre fartsgrense på 120 km/t på motorvei er det fremmet flere forslag. Komiteens innstilling om økt tillatt hastighet for moped er at det ikke vedtas, men der er det jo flere forslag, og jeg tar opp Senterpartiets forslag i sak nr. 34. Når det gjelder å innføre fartsgrense på 120 km/t på motorvei, innstiller komiteen på å gjennomføre en prøveordning. Jeg tar også opp Senterpartiets forslag i sak nr. 32.

Så tilbake til NTP-en. Jeg hadde bare lyst til å få tatt opp de forslagene, så det ikke ble glemt. Flyruter er helt avgjørende for at folk og næringsliv skal komme seg fram i et langstrakt land som Norge. Det var bakgrunnen for at regjeringa Borten startet utbyggingen av kortbanenettet på 1960-tallet, og det er like viktig i dag. Gjennom reduserte avgifter og økt kjøp av offentlige flyruter kan det bli lagt til rette for flere avganger og billigere flybilletter i Distrikts-Norge. Dessverre har regjeringas avgiftsøkninger de siste årene gjort det vanskeligere å opprettholde et godt flytilbud, og flere flyruter er nedlagt. Når det kuttes i rutetilbudet på kortbanenettet, er det en viktig del av kollektivtransporten i store deler av Norge som rammes. Høye priser på flybilletter i distriktene gjør det mindre attraktivt å bo og arbeide der og reduserer muligheten innbyggerne der har til å delta i det norske samfunnet på lik linje med alle andre. Spesielt i Nord-Norge er gode flytilbud og kortbanenettet viktig, fordi alternativene er få eller ingen. Her må det også satses for å få utviklet nullutslippsfly, slik at denne delen av kollektivtilbudet blir utslippsfri.

Nordlandsbanen går jo fortsatt på diesel, og med de store overskridelsene på jernbanenettet ser jeg ikke for meg at det kommer til å skje med det første at det blir nullutslippstog på Nordlandsbanen – dessverre.

Senterpartiet har hele tida advart mot endringene i regelverket for drosje. Vi vil fortsatt jobbe for en seriøs, bærekraftig drosjenæring som folk kan leve av.

Presidenten: Da har representanten Siv Mossleth tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Eigil Knutsen (A) [11:17:44]: Arbeiderpartiet og Senterpartiet deler mange mål i transportpolitikken, som også komitéinnstillingen viser, men på ett punkt og i en viktig sak for landet skiller vi lag. Ulike regjeringer har over flere år jobbet for å knytte særlig Bergen og Stavanger tettere sammen ved å gjøre veien ferjefri, og de som lanserte visjonen, var Senterpartiet i regjering. Dette er virkelig å satse på hele landet og å sørge for at Norges fremste eksportregion blir styrket. I komitéinnstillingen og i salen gjør Senterpartiet nå en snuoperasjon og foreslår at vi skal vente til en gang etter 2033 med kanskje å vurdere å fullføre ferjefri E39 i gamle Hordaland.

Mitt spørsmål er: Hvorfor foreslår Senterpartiet å kutte i et viktig veiprosjekt på Vestlandet – Hordfast?

Siv Mossleth (Sp) [11:18:35]: Senterpartiet er veldig opptatt av distriktspolitikk. Vi ser helt klart at investeringer i distriktene, også på Vestlandet, er investeringer i framtidig verdiskaping. Jeg synes det er rart at representanten sier at vi skiller lag, for jeg hadde håpet og trodd at også Arbeiderpartiet er opptatt av mer distriktspolitikk. Investeringer i distriktene er jo direkte investeringer til inntekts ervervelse, og Vestlandet eksporterer jo mye og viktige varer. Senterpartiet reduserer noe på midlene i andre periode, men det er fortsatt en høy sum statlige midler til prosjektet. Jeg mener at den kostnaden som regjeringa har lagt inn, er høyere enn det som kan aksepteres.

Helge Orten (H) [11:19:57]: Jeg registrerer at representanten Mossleth – og for så vidt også representanten Myrli – viste til at det ikke er et flertall bak Nasjonal transportplan. Jeg kunne for så vidt ha stilt dette spørsmålet til representanten Myrli også, men jeg opplever, sett fra mitt perspektiv, at det er en ganske bred tilslutning både til hovedrammen, sånn pluss/minus, og til de prosjektene som ligger i Nasjonal transportplan. Når representanten Mossleth hevder at det ikke er et flertall, er det noen prosjekter i Nasjonal transportplan Senterpartiet ønsker å ta ut?

Siv Mossleth (Sp) [11:20:28]: Mange av prosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan, er etterlengtet av folk og næringsliv i ulike deler av landet og også av Senterpartiet. Det skulle bare mangle at mange av disse prosjektene ikke var med. Senterpartiet har lagt inn en del andre prosjekter som vi mente absolutt skulle inn igjen, for regjeringa har jo mistet en god del av de viktige prosjektene. Likevel ser jeg at regjeringspartiene nå underveis har plusset på 4 mrd. kr og lagt til mer. Men den største forskjellen i Senterpartiets alternativ er kanskje at vi ønsker å bruke mer penger på fiskerihavner, og at vi ønsker å bruke betraktelig mer på fylkesveier. Vår satsing på fylkesveier er 4 mrd. kr mer enn det regjeringa la fram. Jeg registrerer at regjeringspartiene ikke har økt den rammen under komitébehandlingen.

Tor André Johnsen (FrP) [11:21:45]: Representanten Nævra mente at Fremskrittspartiets NTP var som en stor fest. Jeg vil si at Senterpartiets, Arbeiderpartiets og regjeringens NTP absolutt ikke er noen fest, men minner meg mer om julaften. Jeg ser besteforeldrene som kommer til barnebarna og barna sine på julaften, og så har de med seg vakre, fine julekort – sånne koselige, bonderomantiske kort med dompaper og julenek og nisser og snø, men så har de ikke med seg gaver. Selvfølgelig vil barna da lure på hvor det blir av gavene. Det er hyggelig å få et julekort, det er koselig det, men hvor er gavene?

Jeg lurer litt på de fagre ordene som jeg vet Senterpartiet har i sin NTP, bl.a. fagre ord om rv. 4 og gode merknader som Senterpartiet og Fremskrittspartiet er sammen om. Vil Senterpartiet være med og fronte sin egen politikk og faktisk gjøre ord til handling og foreslå sin egen politikk eller vil de bare fortsette å ønske god jul og godt nyttår uten å ha noen substans og noen konkrete forslag som det blir resultater av, som vi vet næringslivet trenger, og som vi vet de skriker etter langs hele rv. 4, fra Gjøvik til Gjelleråsen?

Siv Mossleth (Sp) [11:22:48]: Jeg har lyst til å gripe fatt i representanten Johnsens julegavelignelse. Hvis vi skal dra denne lignelsen til Fremskrittspartiets framlagte NTP og alle forslagene som de har fremmet, er Fremskrittspartiets julegave som en svær, diger pappeske – den er så stor at det er så vidt det går an å bære den inn i stua. Og så, når man skal pakke opp denne pakken, ser man at det bare er glanset papir, at innholdet er veldig lite.

Men hvis vi kommer konkret til rv. 4, har Senterpartiet lagt fram forslag også om rv. 4, så det er dekket.

Arne Nævra (SV) [11:24:00]: Jeg hadde lyst til å spørre representanten fra Senterpartiet også om Hordfast, men med litt annen vinkling enn representanten Knutsen, for jeg synes jeg ser tegn i Senterpartiet til en veldig fin utvikling den siste tida. Historikken har ikke vært all verden sett fra et miljøperspektiv, for de har stemt ganske jevnt for firefelts motorveier istedenfor å bygge trygge distriktsveier, rassikring osv. Men jeg ser nå tendenser i Senterpartiet som kler Senterpartiet mye bedre, og det er jeg veldig glad for, at man kanskje satser

mer midler på trygge bruksveier i distriktene. Jeg hadde håpet at slagordet mitt skulle sitte igjen i veggene her når jeg gir meg: bygge langt og trygt og ikke bredt og dyrt.

Spørsmålet mitt til representanten Mossleth er om signalene som blir gitt fra Senterpartiet om Hordfast, betyr at det blir vanskelig for Senterpartiet å svelge Hordfast når vi får de nærmeste årsbudsjettene.

Siv Mossleth (Sp) [11:25:02]: Hvis vi tenker på landet som helhet og ser hvilke deler av landet som mangler gul stripe, er det Nord-Norge og Vestlandet som har de lengste veistrekningene uten gul stripe. Det er viktig å få på plass trygge veier også i nord og i vest og i distriktene. Når vi går direkte på Hordfast, er det fortsatt en høy sum statlige midler som Senterpartiet støtter i dette prosjektet. Vi vil prioritere oppstart av kryssingen av Langenuen i sør mellom Jektevik og Hodnanes, men vi mener jo at kostnaden som regjeringa har lagt inn, er høyere enn det som kan aksepteres. Men det er en viktig strekning. Den mangler gul stripe mange steder og er utsatt for rasfare, og vi mener dette er viktig å prioritere.

Jon Gunnes (V) [11:26:26]: Jernbanen er bedre enn den var før. Det er flere avganger, raskere reisetid og nyere tog. Fra 2012 til 2019 økte antallet togpassasjerer fra 62 millioner til 80 millioner. Dette kommer ikke bare av at Venstre og regjeringen siden 2013 har doblet tildelingene til jernbane, men også av at vi har gjennomført en reform som har gitt mer profesjonell styring og et togtilbud med selskaper som setter passasjerenes behov i sentrum.

Så hører vi fra opposisjonen at man vil reversere denne togsatsingen. At Arbeiderpartiet og SV ut fra ideologisk ståsted vil det, er nå så, men at Senterpartiet er med på at det skal være statlige ansettelser av alle som jobber innenfor jernbanen, kler ikke Senterpartiet. Spørsmålet mitt er hva Senterpartiet vil gjøre for å utvikle jernbanen.

Siv Mossleth (Sp) [11:27:40]: Representanten Gunnes sier at jernbanen er blitt så fantastisk mye bedre. I det området jeg bruker å ta toget, er ikke jernbanen blitt noe bedre. Vi har ikke mobildekning, vi har ikke nettdekning, det går ikke an å jobbe på toget, og vi etterlyser flere regionpendler – Saltenpendelen, Helgelandspendelen. Jeg ser ingenting i den jernbanen som jeg bruker å ta, Nordlandsbanen, som er blitt bedre. Jeg ser ikke engang at det er noen snarlige planer for nullutslippsløsninger på Nordlandsbanen, og jeg ser heller ikke noen videre planer for jernbanen fra Fauske og nordover. Men vi ser jo at det har vært en direktørbonanza. Vi har fått veldig mange gode og store lederlønninger og en kostnadsøkning helt ute av kontroll etter oppsplittingen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Arne Nævra (SV) [11:29:07]: Det er særlig to områder SV er både opptatt av, og som vi mener planen burde ha reflektert.

Det ene er at viktig infrastruktur bør eies og drives av det offentlige, ikke av et fortjenestemotiv, private interesser og New Public Management, som regjeringa stadig mer legger opp til. Dette poenget skal jeg komme tilbake til i et senere innlegg.

Det andre området er hvilken nøkkelrolle vår samferdselspolitikk kan spille for å svare på advarsler vi har fått fra to fagtunge internasjonale vitenskapelige paneler, nemlig Klimapanelet og Naturpanelet. Valgene våre innen transport betyr enormt mye for klimagassutslippene våre, siden en tredel av utslippene kommer fra denne sektoren. Når regjeringa setter seg et mål om å halvere utslippene fra sektoren innen 2030, er det sammenlignet med 2005-nivået, ikke med 1990-nivået, som ofte gjøres. Da hadde denne ambisjonen vært redusert til 35 pst. Dette tar oss ikke til Paris med æren i behold.

Så snakker vi om nedbygging av arealer, som jo er den viktigste årsaken til tap av naturmangfold og dyrka mark, særlig på grunn av firefelts motorveier – det har vel blitt åpnet noe sånt som 500 km av dem fram til nå, og flere skal det bli.

Så hvordan svarer den framlagte stortingsmeldinga, denne NTP-en, på en slik utfordring? Med omtrent ingenting. Alt er i store trekk som før. Det er ingen totale beregninger av verken utslipp eller arealbeslag. Dette skjer altså med en plan for 2022 og framover i tolv år. Er det mulig? Så lett kan man altså ta på de store miljøkonsekvensene og den krisen vi står overfor.

SV har gransket meldinga, og vi har stilt statsråden mange spørsmål rundt dette. Han svarer på forskjellig vis, f.eks.:

> «Utslipp fra arealbeslag og anleggsfasen er ikke inkludert i tabellen.»

Eller:

> «Det er således ikke mulig å angi eksakte tall på hva utslipp og arealbeslag vil bli i tida framover.»

Og når det gjelder utslipp fra materialbruk:

> «Vi har ikke noen oversikt over disse effektene for prosjektene i NTP for 2022–2033.»

Når departementet først ga Miljødirektoratet og transportvirksomhetene ordre om å anslå utslipp fra nye prosjekter, kom det fram ganske alvorlige tall i desember i fjor. Utslippene som følge av arealbeslag ble anslått til å ligge i størrelsesordenen 2 millioner–4 millioner tonn CO_2-ekvivalenter bare fra de prosjekte-

ne de gjennomgikk. Vi fortsetter som før uten helt å vite hva det medfører, rett og slett, og det er ikke bra.

Den største feilen med hele NTP-en som er lagt fram, er at man ikke tar dette inn over seg. Man vil ta spørsmål om arealbeslag og utslipp i den forbindelse alvorlig framover, blir det sagt fra statsråden og i meldinga. Ja, det står så klokelig der:

> «Det mest effektive tiltaket for å redusere utslippene fra arealbrukbeslag er å redusere arealbeslaget i prosjektene.»

Ja, så sant, så sant. Det er det viktigste vi kan gjøre, men hva gjør regjeringa? For å få samme farge på veien mellom Oslo og Stavanger, f.eks., skal det være firefelts hele veien, enten man har behov eller ei. Det er vel nok å nevne det siste forferdelige eksemplet, E18 Dørdal–Tvedestrand, som jeg har tatt opp her fra talerstolen mange ganger, der man altså anlegger en firefelts motorvei ved siden av en ganske ny to- og trefelts vei bygd for noen få år siden. Er det mulig? Det er det faktisk.

Jeg har tatt opp mange ganger her fra talerstolen hvordan regjeringas motorveiplan, signert fartsglade Fremskrittsparti-statsråder i departementet, har ført til tidenes overinvestering i motorveier og enorme prestisjeprosjekter, som fergefri E39 til oppunder 200 mrd. kr bare for fjordkrysningene.

Når regjeringa signaliserer en slik arroganse med hensyn til utslipp og arealbeslag av nye, enorme motorveiprosjekter, snur vi i praksis ryggen til begge de to vitenskapspanelene som jeg nevnte i starten.

I SV flytter vi i vår alternative transportplan store summer, over 100 mrd. kr, fra de store motorveiprosjektene til jernbanen og til rassikring, utbedring og vedlikehold av distriktsveiene. Jeg gjentar mitt slagord: Vi skal bygge langt og trygt, ikke bredt og dyrt.

Samtidig behandler vi i dag også Miljøpartiet De Grønnes Dokument 8:194 S om trygg og barnevennlig transport og ren luft i byer og tettsteder. Dette representantforslaget, som jeg også er saksordfører for, ble jo vedtatt behandlet i samme omgang som dette, og vi vil gi en stemmeforklaring på hvordan vi stiller oss til det.

Jeg tar opp alle forslag som SV står bak. Jeg trekker forslag nr. 14, siden vi har lagt inn et litt endret forslag nr. 314 som løst forslag fra SV og Senterpartiet.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Da har representanten Arne Nævra tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Kjell-Idar Juvik (A) [11:34:35]: Kysten har blitt nedprioritert av regjeringspartiene og Fremskrittspartiet i samferdselspolitikken i denne regjeringstiden. Knapt 3 pst. av totalrammen for den kommende NTP-en er foreslått satt av til infrastrukturtiltak langs kysten. Dette er jo langt fra ambisjonen som regjeringen har, om å overføre 30 pst. av gods som transporteres over 300 km, fra vei til sjø og bane innen 2030.

En gjennomgang av de siste tre NTP-ene, som Menon Economics har gjort på vegne av Norske Havner, Rederiforbundet og Kystrederiene, dokumenterer at det siden 2014 konsekvent er bevilget mindre til sjøtransporten over statsbudsjettet enn den vedtatte rammen i NTP. Riksrevisjonen kritiserer i sitt dokument også regjeringen for at målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane ikke er nådd. Regjeringen har også fått kritikk i denne rapporten for at den ikke har klart å styrke konkurranseevnen til sjøtransporten.

Hva vil SV gjøre for å få mer godstransport over fra vei til bane og sjø?

Arne Nævra (SV) [11:35:45]: Jeg takker for spørsmålet. Det representanten sier, er helt riktig, og i stor grad står dette i budsjettbehandlingene hver høst. Det er egne budsjettposter for støtte både til jernbane og til kyst og til havnene, og jeg tror at det er de postene vi må se på. Og hvis vi skal klare å skille klinten fra hveten, for å bruke det uttrykket, skille festtaler og alvor, må vi se på partiets holdning til de budsjettpostene. SV flytter nå over 1 mrd. kr per år over til kysten, altså over 12 mrd. kr i løpet av tolvårsperioden, og vi finansierer det bl.a. med uttrekk fra motorveiene, som sagt fra talerstolen. Så det er et viktig grep. Når det gjelder jernbanen, har vi støtteordninger. SV ønsker at de økes, og vi ønsker også å se på mulige avgifter på gods på gummihjul over lange avstander, som mange andre land har.

Kjell-Idar Juvik (A) [11:36:41]: En annen sak er miljøvennlig transport og jernbane. Jeg kommer fra en landsdel der jernbanen går med dieseltog, og foreløpig ser det ut til at det kan ta en stund før man får en løsning på det. Man ser at det er store utslipp også i nasjonal sammenheng og en stor gevinst ved å få gjort noe med det.

Jeg registrerer at SV i sin NTP også åpner for at enkelte strekninger kan prøves ut med hydrogen. Er Nordlandsbanen en av de strekningene som SV ser på? Kan det være en strekning som kan egne seg for hydrogen?

Arne Nævra (SV) [11:37:24]: Jeg takker for spørsmålet. Det er et veldig spennende spørsmål som vi har vært opptatt av veldig lenge, helt siden transportkomiteen var på besøk i Tyskland. Der så vi hydrogendrevne tog – som ikke bare var pilotprosjekt, men de var i full drift i Nord-Tyskland. Tenk på det! Jeg kom hjem, sprudlende av glede, og det var stjerner i øynene til alle i komiteen, og så foreslo jeg i min naivitet et

Dokument 8-forslag om et pilotprosjekt med hydrogentog, og det ble jo nedstemt. Men vi reiser det igjen, og vi foreslår nå ingen geografisk festing av det, det må bli en eller annen dieselstrekning der det egner seg. Nordlandsbanen kan egne seg, ikke minst fordi det er tilgang på hydrogen, ren hydrogen; vi har anlegg, Glomfjord osv., ikke så langt unna. Så jo, det er en av strekningene vi vurderer. Vi tenkte også på Raumabanen, og vi tenkte på andre strekninger hvor det kan egne seg. Det lønner seg å se dette i sammenheng med utbygging av såkalte hub-er også for tungtransporten i området.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [11:38:38]: SV er, som me høyrer, sterkt imot utbygging av store firefelts motorvegprosjekt som E18, E6 og E39 og føretek drastiske kutt i hovudvegutbyggingane i forslaget sitt til Nasjonal transportplan. Samtidig er SV bekymra for framdrift i utbyggingsplanane for E134 Dagslett–E18, koplinga der, eit firefelts vegprosjekt i Lier i Buskerud. Så bekymra var SV-representant Arne Nævra at han våren 2019 stilte skriftleg spørsmål til samferdselsministeren der han etterlyste fortgang i oppstarten av dette prosjektet. Kva er det som gjer at akkurat dette prosjektet er SV positive til, mens ved andre tilsvarande prosjekt ønskjer SV å ha to- og trefeltsvegar? Er det fordi representanten Nævra har god kjennskap og nærleik til utfordringane ved dagens situasjon på denne strekninga?

Arne Nævra (SV) [11:39:30]: Takk for spørsmålet. Ja, jeg kjenner godt til erfaringene rundt den strekningen, jeg har gått der. Det er en vei som forbinder Østlandet og Vestlandet. Det er en vei som har 18 000 ÅDT og går gjennom et boligområde. SV har så vidt jeg vet aldri stemt mot at en vei skal legges utenom et tett befolket område for å bedre situasjonen for det tettstedet.

Dette spørsmålet ble stilt til meg også sist, av samme representant. Det var ikke for fire år siden, det var under budsjettbehandlingen, vil jeg tro. Og jeg svarte det samme da. Hadde vi kunnet velge noe annet, hvis en statsråd hadde kommet med et forslag til SV om to- og trefeltsvei og anslått hvor mye det ville koste med rømningsveier osv., skulle vi absolutt ha vurdert det. Vi vurderte å fremme et eget forslag om det, men det vil utsette saken veldig mye. Vi ser også at det er EU-krav med hensyn til rømningsveier, og da kan det hende at det ikke er så veldig mye å vinne på å gå inn for to- eller trefeltsvei der – ellers hadde vi gått inn for det, det skal jeg love dere.

Bård Hoksrud (FrP) [11:40:48]: SVs fanatisme mot bilistene og motorveier er det som gjør at man må bygge motorveier flere ganger, fordi man bygger for dårlig når man gjør det. Hvis SV isteden hadde støttet de gode forslagene, hadde man kanskje sluppet å bygge en ny Dørdal–Tvedestrand, eller man hadde sluppet en ny Grenlandsbru gjennom Porsgrunn kommune til Langangen. Men den gangen var SV like fanatiske som de er nå, og de er imot enhver veibygging. Det er synd, for da hadde man sluppet å bruke masse arealer som man nå må gjøre fordi man ikke ville bygge skikkelig den gangen.

Så vil representanten Arne Nævra i tillegg putte en bråte med bompenger oppi ryggsekken på de stakkars bilistene som allerede betaler bompenger på de veiene, for at de skal betale store deler av jernbanenettet. Finnes det ikke grenser for hva SV mener at bilistene skal betale? Man vil gi dem dårligere vei eller ikke noen ny motorvei i det hele tatt, og så skal de jaggu få en pose med masse bompenger som de må betale for å kjøre på de dårlige veiene – og stå i kø. Det er dårlig for miljøet, det også.

Arne Nævra (SV) [11:41:54]: Jeg takker for et glimrende spørsmål fra representanten Hoksrud. SV har nå foreslått at vi skal sette en grense på 15 000 ÅDT før kravet om firefelts motorveier slår inn. Det er på grunn av at land som Sverige har opptil 20 000 før det slår inn med firefelts motorveier. Tyskland, nesten bilens hjemland, har opptil 25 000 før det slår inn. Hvordan er det mulig at vi har en sånn – unnskyld uttrykket – Donald Duck-politikk at vi skal være størst på dette? Dette er et underlig fenomen.

Det er det aller viktigste svaret mitt. Tenk om vi hadde bygd jernbane først i de samme korridorene, må jeg si til Hoksrud, jernbane først, og at vi kanskje hadde vært lure i den situasjonen vi har vært i med pandemien, og det opplagt må bli nye reisevaner og nye jobbvaner, og sett at kanskje trafikkgrunnlaget ikke er der. Kanskje går det ned bare 10 pst., men 10 pst. i transportplanlegging er masse. Dermed betyr det at også prognosene til Hoksrud kan endre seg. Hadde vi gjort det – jernbane – og tatt hensyn til de nye prognosene, hadde vi ikke behøvd de motorveiene som Hoksrud er glad i.

Presidenten: Presidenten ber representanten Nævra huske at han skal henvende seg til presidenten også i replikkordskiftet. Nå har han sluppet unna i tre runder – så hit, men ikke lenger.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:43:25]: SV er glad i jernbane, det vet vi, og det er også representanten Nævra. De sier at de vil opprettholde kravet om intercity med dobbeltspor, både indre og ytre, og det skal fortsatt satses på jernbane i denne NTP-perioden.

Hva er egentlig ambisjonsnivået for utbygging av intercity, og når skal dette være på plass? Jeg kan kanskje være litt konkret på en av strekningene. Når skal det være muligheter for to tog i timen fra Lillehammer? Når skal det være mulig å ha dobbeltsporparseller på plass?

Og hvor mye penger er SV villig til å legge i potten for å få til denne ambisjonen?

Arne Nævra (SV) [11:44:15]: Jeg takker for dette spørsmålet også, som går rett inn i hjertet mitt. Det er nå sånn at vi overfører 96 mrd. kr til jernbanen i vårt alternative opplegg – 96 mrd. kr. Det hjelper en god del, og det er i hvert fall en viss redelighet i SV, vi prøver å finne dekning for de midlene vi overfører. Det er en del partier som ikke helt har det på stell. Vi finner dekning. 96 mrd. kr, dvs. at det er 8 mrd. kr i året. Det hjelper en god del på vei. Vi ønsker at man skal opprettholde den gamle målsettingen fra tidligere NTP-er. Det vil si at innen utgangen av planperioden nå bør vi ha ytre intercity på plass.

Vi ser også på andre inntektskilder, for vi ser at det er dyrt å bygge jernbane. Men det varer jo lenge, det er nesten evigvarende verdier, og det er miljømessig veldig fornuftig på lang sikt. Så vi ser på muligheter for avgifter på godstransport, vi ser også på mulighet for en tier for tog, inn til de store byene, som kan finansiere jernbane. For sjøl SVs store grep i budsjettet er kanskje ikke nok.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jon Gunnes (V) [11:45:40]: Ved siden av pandemien som fortsatt herjer, er det klima som er vår tids største utfordring. Transportsystemene globalt og nasjonalt kan være med på å bidra til å få bukt med de altfor store CO_2-utslippene. Våre forpliktelser i Parisavtalen skal oppfylles, og dermed må vi ta fatt i problemområdene i større grad enn vi gjør i dag. Det hjelper ikke å si at vi skal gå fra bil til bane og sjø, fra fly til raske tog: Veitrafikken, jernbanen, den marine sektor og flytrafikken må elektrifiseres. Om energibæreren er kjøreledning, batteri eller hydrogen, er ikke opplagt, men framtiden er elektrisk.

Vi rekker ikke alt denne transportplanen omhandler, innen neste tolvårsperiode. Men Parisavtalens målsetting og forpliktelser innen 2050 er klare. Når til og med NATOs toppmøte i dag fastslår behovet for at alt krigsmateriell som beveger seg, må ha samme målsetting, skjønner vi at det er alvor.

Venstre har høye mål i NTP, og vi må virkelig takke våre regjeringspartnere Høyre og Kristelig Folkeparti for en god prosess, gode dialoger og kompetanseoverføring, og ikke minst for at vi har klare prioriteringer. I vår tid er porteføljestyring, konkurranseutsetting, rollefordeling og ikke minst resultatene som skal måles, svært viktige. Vi må f.eks. vite at nullvekstmålet for personbiler i bynære strøk virker, ved å måle antall biler på veien eller intervjue innbyggerne om transportmønsteret deres. Hvis vi ikke oppfyller målene, må vi sette inn tiltak. Det er så enkelt som at vi må ha både pisk og gulrot.

De mellomstore byene kom meget godt ut av denne NTP-en. Venstre og regjeringen har gått inn for at staten skal hjelpe flere byer enn tidligere. Mer kollektivtrafikk og flere gang- og sykkelveier er viktig for de mellomstore byene, og med rekken av byvekstavtaler øker satsingen på de mellomstore byene. Målet er bedre byer med grønn, klimavennlig vekst.

De nye avtalene er gode nyheter for Kristiansand, for Fredrikstad og Sarpsborg, for Grenland, for Tromsø og for Drammen-området. I tillegg skal ny tilskuddsordning dele ut 600 mill. kr over fire år til slike prosjekter i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen, dvs. Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Det satses fortsatt stort på avtalene med storbyene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. For eksempel blir det mye penger til bybanebygging i Bergen og T-banebygging i Oslo.

Regjeringen la fram en god transportplan den 19. mars. Planen er blitt enda bedre etter at vi har behandlet den i Stortinget. Det er særlig ett område som trengte en klarere prioritering, og det var næringstrafikken – tunge kjøretøy. En dødsvei i Troms, i Lavangsdalen, bør få sine midtdelere. Vi har en falleferdig bro i Drammen som betjener havneområdet og ikke minst området der alle elbilene kommer inn. Strynefjellet har dårlige tunneler og rasområder og frekventeres av femtitonns godsbiler hele døgnet og hele året. I tillegg vil vi prioritere omkjøringsveien utenfor Bergen, som i dag har uendelige køer, og en avstikker av E14 fra E6 som går gjennom Trøndelag. E14 fra Stjørdal til svenskegrensen er i dårlig forfatning og har vært utsatt for mange trafikkulykker. I tillegg er det viktig at vi får fortgang i godsterminalutviklingen i Trondheim med en ny enhetlig løsning på Heggstadmoen, og at vi får en tømmerterminal på Kongsvinger. Det er en rekke slike næringstiltak som må på plass.

Det er fortsatt over 1 000 km riksvei som ikke har gul midtstripe i Norge, fordi veibredden er for smal. En slik strekning er i Rogaland på E134 mellom Bakka og Solheim. Derfor har vi nå prioritert denne veistrekningen, slik at tungtrafikken får en framtidsrettet løsning.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [11:50:50]: Venstre er jo en forkjemper for jernbanereformen. Vi har de senere ukene kunnet lese i media om stor misnøye og dårlige opplevelser for kundene, og ansatte som opplever at kompetansemiljøet deres blir pulverisert. Dyktige ansatte innen drift og vedlikehold er oppsagt. De som er igjen, har mindre innflytelse på egen arbeidshverdag, uklare bestillinger og ingen som tar ansvaret for helheten og de praktiske gjøremålene. En er mer opptatt av å skrive timer og avvik enn av å løse problemer, sier de.

Hva vil representanten si til de fortvilte ansatte som opplever at kompetansen deres ikke lenger er ønsket?

Jon Gunnes (V) [11:51:42]: Det er helt klart at passasjerene har fått en fantastisk utvikling innenfor jernbanesektoren. Det er blitt langt flere som bruker den, altså 62 millioner i 2012 og nå over 80 millioner. Ambisjonene til Venstre er at vi skal nå 100 millioner ganske snart. Det er virkelig helt opplagt at vi f.eks. på Trønderbanen, som får halvtimesavganger etter hvert, kan øke fra 1,5 millioner passasjerer i dag til 3 millioner.

Så er det å definere hvilke ansvarsområder disse forskjellige selskapene skal ha. Entur selger togbilletter over hele landet. Og Bane NOR legger forholdene til rette for at operatørene kan kjøre skikkelig. I tillegg er Norske tog innkjøper av togsettene.

Kirsti Leirtrø (A) [11:52:48]: Jeg opplever ikke å få svar på hva Venstre vil si til de ansatte i jernbanen og situasjonen for dem. Men vi kan jo være enige om at det er ønskelig at antallet reisende øker, kanskje spesielt i Trøndelag, for vår del.

To tog i timen er signert i byvekstavtalen. Både Jernbaneforum Midt-Norge og SJ sier at det ikke holder med de 14 nye togsettene som er bestilt. De ønsker enten at de gamle dieseltogene fortsatt skal gå, eller at det blir bestilt nye, og vi vet jo at det tar fem år fra vi bestiller nye tog til de er klare til drift på skinnegangen.

Spørsmålet mitt er egentlig: Hva mener Venstre vi skal gjøre for at byvekstavtalen med to tog i timen skal bli overholdt?

Jon Gunnes (V) [11:53:51]: Jeg tror helt klart at vi skal klare å holde de lovnadene. Det som gleder meg, er at disse togsettene skal settes i gang i Trøndelag nå i juni. De kommer nå, og det blir fantastisk, i stedet for de gamle settene. De er dobbelt så store og har mye mer komfort. Vi skal selvfølgelig klare Melhus–Stjørdal, som er det første målet med halvtimesfrekvens. Det er regjeringen og regjeringspartienes store ambisjon å få til dette. Etter hvert skal vi selvfølgelig helt til Steinkjer med halvtimesfrekvens. Jeg tror potensialet på den strekningen er meget stort, og de nye togsettene kan helt klart suppleres. Meråkerbanen skal f.eks. elektrifiseres, så der går det elektriske tog.

Bård Hoksrud (FrP) [11:55:04]: For bare noen timer siden sto representantene Gunnes og Elvestuen og jeg på utsiden her og pratet med aksjonsgruppen og de som bor på Manglerud, og som er opptatt av at man må få på plass Manglerudtunnelen. Der sa Venstre at de var veldig for Manglerudtunnelen. Derfor har jeg lyst til å utfordre nå. Kommer Venstre til å støtte det som ligger inne som et eget forslag som blir stemt over, nemlig:

«Stortinget ber regjeringen prioritere prosjektet E6 Oslo Øst i første seksårsperiode, gitt lokal tilslutning til prosjektet etter 2023.»

Det betyr altså hvis det skjer en endring i Oslo – vi har et annet forslag, som er litt klarere og tydeligere. Men hvis man skal mene noe med det man sto her ute og sa for bare noen timer siden til de menneskene som står der og er opptatt av støy og lokal forurensning, som jeg tror at Venstre er opptatt av, kommer man da til å støtte det forslaget nå og sørge for at de ikke skal måtte stå og vente i nye tiår før man gjør noe? For det er et flertall i Stortinget for å gjennomføre hvis Venstre og de andre regjeringspartiene vil.

Jon Gunnes (V) [11:56:10]: Jeg har vært med på å jobbe fram bymiljøavtaler. I Trondheim var det helt klart at det faktisk var byens politikere, de lokale, som tok initiativet til å få både veibygging og ny kollektivsatsing. Det må være en lokal forankring hvis dette skal bli et virkelig godt prosjekt, og det er det som mangler. Venstre er ikke i byrådet i Oslo, men hele tiden har vi et helt klart ønske. Om to år er det valg igjen, og vi ønsker at Oslo virkelig skal gå inn for denne Manglerudtunnelen. Men vi kommer ikke til å stemme for forslaget fra Fremskrittspartiet nå. Vi kommer til å stemme helhetlig for vårt forslag, som er et godt og prioritert forslag.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:57:25]: Det brukes mye penger for å gjøre kollektivtransporten bedre i de største byene. Det er mye penger som legges inn i byvekstavtaler. Prosjektene har høy oppfyllingsgrad, og det er bra, og regjeringen, med Venstre i spissen, er villig til å bruke enda mer penger med en stadig større statlig finansieringsandel.

Senterpartiet mener det er viktig å sikre bedre kollektivtransport i hele landet. Senterpartiet ønsker derfor at flere såkalte byregioner skal få benytte seg av pengene som brukes til kollektivtransport/byvekstavtaler. Helt konkret har vi i NTP nevnt Mjøsbyen og Innherredsbyen som mulige byregioner som skal kunne dra veksler på disse pengene. Vi er faktisk alene om å skrive den merknaden. Hvorfor vil ikke Venstre støtte slike initiativ?

Jon Gunnes (V) [11:58:25]: Også jeg har sett at det har vært stor interesse rundt byavtaler både i Mjøsbyen og på Innherred. Så har jeg fått brev fra fylkesvaraordføreren i Trøndelag. Han er fra Senterpartiet. Han sier: Ja, vi vil også ha sånne penger, men vi vil ikke innføre bompenger – det er vi imot. Venstre har tro på at det er mange forskjellige prosjekter som fører til at vi klarer nullvekstmålene. Et av dem er faktisk at vi har trafikkregulerende tiltak med bompenger, både for å finansiere og for å redusere biltrafikken i byområdet, for det

må være hele hensikten, at vi også når nullvekstmålet. Man forplikter seg. Det er pisk og gulrot.

Lars Haltbrekken (SV) [11:59:39]: Elektrifisering av Trønderbanen var en veldig viktig sak i valgkampen 2017. Og president, det er vel flere enn undertegnede og presidenten som har mistet tallet på hvor mange bløtkaker representanten Gunnes har spist for å feire at nå skal det bli elektrifisering på Trønderbanen. Meningen var jo å få elektrifisering av Trønderbanen hele veien fra Trondheim til Steinkjer og opp til Storlien. Nå ligger det an til elektrifisering kun fram til Stjørdal og opp til Storlien, men ikke til Steinkjer. Det skal være bimodale tog som går på diesel resten av strekket til Steinkjer. Mitt spørsmål til representanten Gunnes er: Hvorfor har Venstre gitt opp kampen for full elektrifisering av hele Trønderbanen?

Jon Gunnes (V) [12:00:43]: Det har vel skjedd mer på Trønderbanen de siste fire årene enn de 40 årene før det. Vi tar det litt stykkevis og delt. Meråkerbanen helt opp til Storlien blir nå elektrifisert. Det var en prioritet i de avtalene man har gjort med svenske aktører også. Så fant man ut at det faktisk finnes bimodale tog, slik at man kan kjøre noe elektrisk og noe med diesel foreløpig, men man kan skifte dem ut med en batteripakke, slik at en får elektrisk hele veien. Det er veldig dyrt, kanskje for dyrt i forhold til alternativet, som nå er at man bringer med seg energibæreren på toget og utnytter den istedenfor å henge opp kjøreledninger overalt.

Presidenten: Da er replikkordskiftet omme.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:02:01]: Transportplanen vi debatterer i dag, er en ambisiøs plan, men likevel realistisk og vel tilpasset de behov vi har i transportsektoren de neste tolv årene. Vi legger til rette for økt mobilitet, men vi skal gjøre det på en trygg, miljøvennlig og effektiv måte. Dette er en plan med en tydelig distriktsprofil som ser hele Norges behov, og som innenfor de økonomiske rammene vi legger til grunn, bidrar til å løse folks transportutfordringer. Vi nærmer oss klimamålene og tar ytterligere et langt skritt for å nærme oss visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken.

Vi lovet en ambisiøs og realistisk transportplan. Det er en slik plan vi har levert.

Kristelig Folkeparti har vært en pådriver for å få på plass Barnas transportplan. Den ble i 2017 for første gang en del av NTP. Denne gangen er den på plass med dedikerte midler på 500 mill. kr i første seksårsperiode, som skal komme barn og unge spesielt til gode. Ja, så viktig er Barnas transportplan i NTP-en at forsiden er prydet med viktige transportutfordringer sett med barneøyne. Trygge skoleveier står sentralt med etablering av hjertesoner rundt skoler, som inviterer til mer sykkel og gange på en trygg måte. Styrking av trafikkopplæringen er nødvendig fra tidlig alder for å kunne skape sunne holdninger og trygg adferd i trafikken helt fra barnehagealder.

Vi ønsker å spille på lag med Trygg Trafikk og andre aktører som har en viktig rolle i arbeidet med trafikksikkerhetskampanjer og ulike opplæringsverktøy for å nærme oss nullvisjonsmålet. Kristelig Folkeparti og regjeringen har høye ambisjoner for trafikksikkerheten. Nullvisjonen, der ingen blir drept eller hardt skadd i trafikken, når vi ikke uten en betydelig satsing på trafikksikkerhetsarbeidet. Utviklingen går heldigvis rett vei, og vi satser offensivt på ulike tiltak som skal halvere antall drepte fram til 2030, med mål om null drepte i 2050.

Vi er glade for at fylkesveiene våre for første gang har kommet inn i NTP med en helt ny tilskuddsordning. Den økte satsingen skal bidra til å redusere etterslepet og kommer i tillegg til de ordinære midlene fylkeskommunene selv bruker på veiene sine. Tilskuddet fordeles gjennom en øremerket ordning etter størrelsen på vedlikeholdsetterslepet. Fylkene prioriterer selv sine behov ut fra to hovedkriterier: forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier.

Fylkesveinettet vårt er en svært viktig del av transportsystemet. Med hele 45 000 km er fylkesveiene viktige for folk og arbeidsplasser, ikke minst i distriktene. Det er derfor svært gledelig, og historisk, at vi har fått til en storstilt satsing på fylkesveier i denne NTP-en med nye 18 mrd. kr.

Det er udiskutabelt at Nye Veier har vært en stor suksess. Selv om ikke alle partier vil innse det, har selskapet oppnådd i snitt 19 pst. kostnadsreduksjon i sine prosjekter. Det betyr kort og godt mer vei for pengene. Resultatet har vært så bra at Nye Veier nå også får prøve seg på utbygging av jernbane. Ringeriksbanen/E16 blir et viktig fellesprosjekt for vei og bane, for vi har grunn til å anta at det kan bli en offensiv og effektiv utbygging. Med de utvidede rammene Nye Veier nå gis helt fram til 2041, bidrar vi til en kraftig satsing på en mer sammenhengende og effektiv veiutbygging.

Flere byområder opplever utfordringer med dårlig framkommelighet, luftforurensning og støy. Nullvekstmålet for persontransport er et veletablert mål i de største byområdene. Satsingen på byvekstavtaler fortsetter, der målet er å redusere klimagassutslipp, skape mindre kø og øke andelen kollektivreisende, syklende og gående. Denne ambisiøse satsingen utvides nå fra de fire største byene til å gjelde de fem nest største: Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

Staten bidrar med belønningsmidler til lokale tiltak og drift av lokal kollektivtransport og mindre investe-

ringer i kollektiv, sykkel og gange. Det er et godt og riktig steg i rett retning når byvekstavtalene nå utvides til de nest største byområdene, noe som forplikter både kommunene, fylkene og staten til å legge til rette for å nå de langsiktige målene. Også mindre byområder innlemmes i en ny tilskuddsordning: Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal, Grimstad og Vestfoldbyen. Tilskuddet skal også her bidra til satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

Jeg viser ellers til saksordførerens gode gjennomgang.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [12:07:16]: I Arbeiderpartiet er vi også i NTP veldig opptatt av å bekjempe sosial dumping og løsarbeidersamfunnet. Kristelig Folkeparti snakker ofte om at familiene skal ha valgfrihet for å få et godt familieliv. Det kun å arbeide når det er arbeid å få, uten regulert arbeidstid, kalles løsarbeid. Mener representanten Grøvan at det løsarbeidet Kristelig Folkeparti i regjering har lagt opp til i drosjenæringen, gir familiene den valgfriheten som de holder så høyt?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:07:58]: Det var sånn at ESA i forrige stortingsperiode reiste sak mot Norge for vår måte å organisere taxitransporten på. Vi er opptatt av at vi skal ha et drosjetilbud og et taximarked som skal være en næringsvei for dem som driver innenfor næringen, det er viktig, men vi skal også ha et godt tilbud til alle, uansett hvilken kommune en bor i. Derfor har vi endret noe på kravet til løyve. Men fortsatt er kravene til sjåfør viktig.

Vi mener at vi både har fått en ordning som tilgodeser distriktene, vi får en mer kundevennlig ordning, og vi har i tillegg gitt fylkeskommunene en mulighet til å kunne tildele eneretter i kommuner der det i markedet ikke er grunnlag for et tilfredsstillende tilbud og heller ikke for å drive en god næringsvirksomhet.

Øystein Langholm Hansen (A) [12:09:03]: Det var jo et svar, men det var et svar som denne representanten og Arbeiderpartiet er dypt uenig i. «Taxi – overalt, alltid» er drosjene sitt slagord. Det kan faktisk nå være over, og hvem vet hva slags konsekvenser dette kan få. Kjøreplikten er nå vekk med ny drosjelovgivning. Beredskap er viktig, og for Arbeiderpartiet er det også viktig at enkeltmennesker kan føle seg trygge. Ved overgrep, eller når noen føler seg truet, er det viktig at det er noen til å hjelpe en vekk fra trusselen eller til å bistå ved å tilkalle hjelp fra politi, brannvesen eller ambulanse. En app ser ikke slikt. Hvordan ser Kristelig Folkeparti for seg at dette skal ivaretas på beredskapssiden på et tidspunkt på døgnet da det ikke er butikk å være ute på veien fordi det ikke er kunder?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:10:04]: Med de kravene vi stiller til kjøreseddel for å kunne drive taxi, og til sjåførene som skal føre taxien, ser vi ikke at vi har gjort noen endringer på dette området som skulle tilsi at ikke tryggheten og sikkerheten blir ivaretatt på samme måte som tidligere. Som nevnt har vi også en mulighet i de kommunene som ikke har det samme gode kundegrunnlaget, til å bruke enerettsmodellen og til å kunne tildele dette. Vi mener at vi har en drosjenæring som har fått litt andre rammer. Vi mener at dette er rammer som ivaretar hensynet både til kunden og også til trygghet og sikkerhet med hensyn til det å kunne drive næring, og som sagt også med mekanismer og ordninger som gjør at vi kan tilpasse dette ut fra hva slags kommune og distrikt man driver denne næringen i.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [12:11:17]: Ny vei fra E39 til Spangereid er avgjørende viktig for næringsutvikling og arbeidsplasser i lindesnesregionen. Ny vei fra E18 til Arendal havn er avgjørende viktig for næringsutvikling og arbeidsplasser i arendalsregionen. Derfor har Agder NHO løftet det som sin viktigste sak i NTP. Det samme har fylkeskommunen, Arendal kommune og Lindesnes kommune gjort. Dette er prosjekter på til sammen 1 mrd. kr som regjeringen, hvor Kristelig Folkeparti er med, ikke har prioritert. Det de derimot har prioritert, er 600 mill. kr til en belønningsordning for mindre kommuner som innfører bomring, bl.a. Arendal. Det har både Grimstad kommune, Arendal kommune og Tvedestrand kommune sagt nei til, senest i 2019. De ønsker altså ikke bomring eller disse belønningsmidlene, men Kristelig Folkeparti har støttet opp om det likevel.

Mitt spørsmål til Kristelig Folkeparti blir da: Hvem har dere valgt å lytte til når dere har valgt å prioritere 600 mill. kr i belønningsmidler til arendalsregionen, som ikke vil ha dem, framfor å prioritere viktige næringsveier som hele regionen ønsker seg?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:12:15]: Når det gjelder næringsveiene som representanten nevner, er dette viktige veiprosjekter som vi håper og tror kan bli realisert. Men det er veieieren som har ansvaret for å realisere disse, i dette tilfellet fylkeskommunen. På samme måte som de har ansvaret for videregående skoler, må de også ta ansvaret for å finansiere veistrekninger. I denne NTP-en – i motsetning til tidligere NTP-er – har faktisk staten gått inn og valgt å gi ekstra tilskudd til fylkeskommunene. 18 mrd. kr er lagt på bordet over en tolvårsperiode, som også vil være et bidrag fylkene kan bruke til prioriterte strekninger som er viktige næringsveier.

Når det gjelder midlene som en nå gir til de litt mindre byområdene, er det selvfølgelig opp til den enkelte byregion å avgjøre om de ønsker å ta dem i bruk. Vi opplever at dette er et rop fra store deler av landet om å få midler for å kunne styrke kollektivtrafikken og få ned klimagassutslippene, og så er det opp til byområdene å avgjøre om de vil bruke dem.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:13:38]: Kristelig Folkeparti og statsråd Hareide overtok en samferdselssektor med store kostnadssprekker. Regjeringens reformer har ført til en voldsom kostnadsutvikling på vei, men spesielt på jernbane. Jeg vil påstå at Stortinget er satt sjakk matt. Til og med SV er bekymret, selv om de kan legge inn 90 mrd. kr ekstra i forhold til denne NTP-en. Regjeringen er også satt sjakk matt. Det ser vi når man beskriver hvordan jernbaneutviklingen skal være. Senest før behandlingen av NTP fikk vi nok et slag i ansiktet, i form av 10 mrd. kr i overskridelser på Østfoldbanen.

Vil Kristelig Folkeparti støtte Senterpartiets forslag for å få tydeligere ansvarsforhold i jernbanesektoren, slik at vi kan få kontroll på kostnadene?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:14:41]: Jeg vil først understreke min bekymring – som jeg fullt ut deler med representanten Fasteraune – når det gjelder de betydelige kostnadssprekkene vi har fått på jernbanen. Det var en stor overraskelse og en stor skuffelse at det har skjedd, spesielt i Østfold-området. Jeg er kjent med at regjeringen og statsråden nå har tatt viktige grep for å styrke kontrollen, med bedre rutiner og mer kvalitetssikring, slik at en kan få en bedre planlegging og dermed også en bedre gjennomføring av viktige jernbaneprosjekter framover. Vi mener at den ryddingen som ble gjort i forbindelse med jernbanereformen, var viktig. Det var viktig å få en tydeligere ansvarsfordeling mellom forvaltning og den som skulle utføre. Det var en av hovedintensjonene bak jernbanereformen. Så må ting ta litt tid – vi er ikke kommet i mål ennå, men vi er på rett vei.

Arne Nævra (SV) [12:15:56]: Jeg ser på Kristelig Folkeparti som et parti som i flere sammenhenger – i hvert fall verbalt og i programmet sitt – har gode miljøtanker. Det er et parti å snakke med, i hvert fall utenfor regjering, om miljøspørsmål. Representanten Grøvan har helt sikkert lagt merke til den veibyggingen som skjer på begge sider av Kristiansand, både E18 sørover og E39 vestover, mot Stavanger. Spørsmålet mitt er om representanten Grøvan sitter igjen med en litt vond følelse når han ser det som skjer f.eks. på E39 mellom Kristiansand og Stavanger – hvis han har kjørt den strekningen i det siste – med de arealene som går med til de enorme utbyggingene. Kunne han tenke seg en mer edruelig utbygging av veiene våre til to og tre felt? Jeg er helt sikker på at representanten Grøvan også kjenner til Dørdal–Tvedestrand, som jeg bruker som et skrekkeksempel.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:16:57]: Jeg må nok skuffe Nævra ved å si at jeg ikke deler hans bekymring når det gjelder f.eks. E39 vestover mot Stavanger, som han nevnte. Jeg har bodd langs den veien i nokså mange år. Dette er faktisk en av de verste dødsveiene vi har i Norge, og jeg vil gjerne understreke betydningen av bedre veier for å bedre trafikksikkerheten. Der tror jeg at Nævra og jeg er helt enige; vi deler den visjonen. Da må en ta viktige grep som ikke er gode grep for bare de neste fem–ti årene. Dette er to regioner som knyttes stadig mer sammen som bo- og arbeidsmarkedsregioner, og da må vi bygge veier som tåler vekst og utvikling også de neste 10, 20, 30 og 50 årene. Derfor tror jeg det er viktig at vi nå tenker langsiktig, at vi ikke sløser med pengene og lager delløsninger som blir bra i noen få år, og så må vi i gang igjen på nytt. Jeg tror vi trenger å tenke langsiktig.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Per Espen Stoknes (MDG) [12:18:22]: Miljøpartiet De Grønne legger i dag fram sitt forslag til en grønn nasjonal transportplan, en «GrønNTP», sammen med representantforslag om trygg og barnevennlig transport og ren luft til byer og tettsteder. Til sammen tegner vi med disse forslagene et helt konkret framtidsbilde av hvordan norsk samferdselspolitikk kan se ut dersom vi hadde ment alvor med at vi skal halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030, og dersom vi hadde tatt inn over oss at vi ikke har noe mer natur igjen å ødelegge – noe innstillingen ikke gjør.

I vår alternative «GrønNTP» innleder vi med et kapittel vi har kalt «Fra ord til handling», for handling er nettopp det både våre barn og barnebarn og fattige over hele verden etterspør i disse tider – handling som krever vilje til å prioritere en ekte grønn mobilitet. I motsetning til enkelte andre partiers tilsynelatende hemningsløse bildyrking har vi omprioritert innenfor den samme totalrammen som regjeringen har lagt fram, men sparer penger sammenliknet med den. Med våre prioriteringer handler det om å bruke penger på mye smartere, kollektive og klimavennlige transportløsninger framfor bare nye motorveier, for mindre vei betyr mer til kollektivtransport, trafikksikkerhet, sykkel og gange. Man trenger nemlig ikke å gå i luksusfellen til Fremskrittspartiet eller til fyllefesten, som representanten Nævra kalte det, for å bygge moderne infrastruktur i hele landet. Vi trenger bare å tørre å omprioritere.

Noen vil si at vi ved å si nei til de aller største veiprosjektene sier nei til tryggere veier, næringsutvikling i di-

striktene og miljøforbedringer i byene. Det er selvfølgelig helt feil. Det er tvert imot: Det er nettopp derfor vi sier nei til disse store veiprosjektene, fordi det finnes alternativer som er billigere, som kutter utslippene mye raskere, og som gjør hverdagen i byer og bygder enklere og ikke minst tryggere – alternativer som er basert på faktabasert kunnskap. Vi vet nemlig at motorveier er mange ganger dyrere enn målrettede trafikksikkerhetstiltak, som lavere fart, midtdelere, to- og trefelts veier, hvis mål er å spare flest mulig liv i trafikken.

Vi vet også at flere motorveier gir økt biltrafikk inn til byene og større belastning på levekårsutsatte byområder, og at det undergraver den enorme innsatsen som er gjort rundt omkring i hele landet for at flere skal kunne reise kollektivt, gå eller sykle. Vi vet også at den største taperen her er naturen og klimaet. Enkelte av regjeringens villeste veiprosjekter representerer noen av de største og mest dramatiske inngrepene i norsk natur i moderne tid. Regjeringens prestisjeprosjekt Hordfast skal sprenge seg gjennom skjærgården i Os og kystregnskogen på Tysnes. E6 vil knuse uerstattelige våtmarksområder på Ringerike, og E6-motorveien asfalterer Lågendeltaet naturreservat ved Lillehammer.

Vi er mange som forferdes over disse inngrepene som følger også av nye vindkraftanlegg i sårbare landområder, men er det ikke nå også på tide at vi retter et skarpere kritisk blikk mot de uopprettelige skadene som denne regjeringen både har påført norsk natur og skal påføre norsk natur gjennom årevis med massiv motorveiutbygging?

Miljøpartiet De Grønne mener at samferdselspolitikk må bygge på faktabasert kunnskap, og at vi må handle tilsvarende. Regjeringen har valgt å legge fram en transportplan som overser veldokumenterte negative effekter ved stadig mer veibygging. Regjeringen ser heller ikke ut til å ha tatt inn over seg at verden står midt oppe i en transportteknologisk revolusjon – en utvikling som gjør at massive investeringer i motorvei innen få år kan vise seg å være ganske bortkastet.

Samtidig har regjeringen unnlatt å levere helt grunnleggende kunnskap om hvor store klimagassutslipp Nasjonal transportplan vil medføre. Ingen vet heller hvor mye natur som skal legges under asfalt de neste tolv årene. Dette er dypt alvorlige mangler ved en av våre viktigste investeringsplaner for framtiden.

Jeg vil derfor gjerne avslutte med å takke SV for å ha fremmet flere av forslagene våre fra representantforslaget, og jeg håper at flere partier vil slutte seg til. Miljøpartiet De Grønne mener at «Nasjonal motorveiplan» må sendes i retur til regjeringen, og at NTP må snus på hodet. Det er en transportplan som i 2021 er fundert på fortidens transportplanlegging. Dette kan ikke Stortinget være bekjent av.

Med det tar jeg opp Miljøpartiet De Grønnes forslag.

Presidenten: Representanten Per Espen Stoknes har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [12:23:36]: Jeg har med interesse lest igjennom forslagene fra Miljøpartiet De Grønne til Nasjonal transportplan, over 100 stykker. Et godt stykke arbeid ligger bak der.

Miljøpartiet De Grønne sier ofte at en skal kutte ut store vegprosjekter i byer og tettbygde strøk. Jeg tror det er litt overraskende for folk at Miljøpartiet De Grønne også foreslår å kutte i vegbygging i distriktene. Det virker som en er svært skeptisk til E10-utbyggingen i Lofoten, og en ønsker faktisk å skrinlegge E6-utbyggingen gjennom Sørfold i Nordland. Jeg håper Miljøpartiet De Grønnes representant har kjørt denne vegen. Det er en veg med svært dårlig standard som absolutt trenger oppgradering. At Miljøpartiet De Grønne foreslår at den vegen skal skrinlegges, kunne det vært interessant å få en nærmere forklaring på, så det er rett og slett spørsmålet mitt til Stoknes.

Per Espen Stoknes (MDG) [12:24:38]: Representanten gjentar her oppfatningen av at vi skal satse mindre på trygge veier i distriktene. Det er heldigvis helt feil. Vi øker med 11 mrd. kr utover det regjeringen foreslår i NTP, til ekstra trygging av fylkesveiene. Vi setter av mer penger til ras- og skredsikring enn det de har gjort, vi går for ombygging av motorveiene i storbyene, og vi går for en naturnøytral og fossilfri utbygging av nye veier, kombinert med minst 10 000 hurtigladere langs veiene i hele landet, innen 2025. Til sammen gir dette en kraftig styrking av veistandarden i distriktene.

Sverre Myrli (A) [12:25:24]: Nå gjaldt spørsmålet mitt E6 gjennom Sørfold, det prosjektet som heter E6 Megården–Mørsvikbotn. Det foreslår vitterlig Miljøpartiet De Grønne å skrinlegge – det står det i et av forslagene.

Det som nok overrasker flere, er at Miljøpartiet De Grønne foreslår å stoppe en av de virkelig store jernbaneutbyggingene, nemlig Ringeriksbanen – Ringeriksbanen, som kan knytte Hønefoss, Ringerike, Hallingdal og for så vidt hele Bergensbanen raskere til Oslo, og hvor vi virkelig har mulighet til å få flere til å reise kollektivt inn og ut av hovedstadsregionen. Jeg skjønner nå at Miljøpartiet De Grønne, hvis vi skal ta forslagene bokstavelig, vil ha omkamp om trasévalget for Ringeriksbanen. Spørsmålet mitt er rett og slett: Hvor mange års forsinkelse i bygging av Ringeriksbanen tror representanten vi

må beregne dersom Miljøpartiet De Grønnes forslag skulle blitt vedtatt?

Per Espen Stoknes (MDG) [12:26:24]: Jeg takker for spørsmålet og understreker at vi går for en kraftig satsing på jernbanen, f.eks. på intercity, med 20 mrd. kr mer til ny togtunnel under Oslo og bedre punktlighet til ytre intercity. Det blir da spesielt til Fredrikstad, Hamar og Porsgrunn. Vi går også for mye bedre punktlighet og avganger i hele ytre intercityområdet, med 41 mrd. kr til nye dobbeltspor – framfor mer motorvei inn til Stavanger, Bergen, Trondheim – på Jærbanen, Vossebanen og Trønderbanen. I tillegg har vi 7 mrd. kr i statlig støtte til nye høyhastighetstog i retning Stockholm og Göteborg fra Oslo. Jeg nevner dette fordi vi har en plan som er helhetlig og ser på hele jernbanesystemet under ett, mens representanten har gravd seg ned i ett enkeltforslag, løsrevet fra det store bildet, som er vår kjerne i «GrønNTP».

Bård Hoksrud (FrP) [12:27:38]: For meg virker forslaget fra Miljøpartiet De Grønne ganske vilt. Jeg hører argumentasjonen, og det er bra å bygge ut intercity mellom Lillehammer, Porsgrunn og Halden, men Miljøpartiet De Grønne foreslår bl.a. å stoppe og skrinlegge prosjektet E134 Saggrenda–Elgsjø. Der går det dårlig med jernbane, og der kjører man fra en motorvei og rett inn på en bro, noe som gjør at man må ned i 40 km/t fra en skikkelig god motorvei. Det er jo ikke bare i byområdene Miljøpartiet De Grønne skal kutte ut vei; det er faktisk å rasere distriktene og gjøre det enda verre for folk som bor rundt omkring i hele landet.

Miljøpartiet De Grønne har faktisk en del stemmer på noen av disse stedene. Jeg kan ikke skjønne det etter dette, så jeg er jo glad for at vi nå vet hva Miljøpartiet De Grønne vil. Jeg håper de i hvert fall kommer til å få få stemmer i Telemark når folk ser hvilken rasering de ønsker på vei, som betyr mye for folk i hele Telemark.

Per Espen Stoknes (MDG) [12:28:42]: Som jeg sa i sted, øker vi altså kraftig satsingen på tryggere veier og på å ta bedre vare på de veiene vi har. Vi vil bruke 423 mrd. kr på å ta bedre vare på veiene, inkludert 11 mrd. mer til fylkesveiene.

Derfor kutter og nedskalerer vi til sammen 36 av de store – hva skal vi si – ville-veier-prosjektene som Fremskrittspartiet prøver å selge inn så godt de kan. Det gjør at vi kan omprioritere 170 mrd. kr til mye mer miljøvennlig transport og kollektivsatsinger.

Fordi vi reduserer antallet store veiprosjekter, kuttes også bompengene, som Fremskrittspartiet gjerne vil øke, med til sammen 62 mrd. kr. Det er en halvering i forhold til regjeringens forslag.

Vi øremerker 2 mrd. kr til innføring av klimavennlig og naturnøytral utbygging, slik at alle nye utbyggingsprosjekter blir miljøvennlige.

Presidenten: Presidenten vil informere om at hun har registrert at det nå raser inn replikker, men presidenten har godkjent en del replikker, så nå kjører vi det opplegget som er blitt godkjent fra min side.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:30:07]: For Senterpartiet er det viktig at det investeres tungt i jernbane. Det er det helt sikkert også for Miljøpartiet De Grønne. Nå pirket representanten Myrli litt borti Ringeriksbanen, og jeg går ut fra at slike problemstillinger vil dukke opp også når man skal bygge ut mer jernbane og kanskje jernbane utenfor den indre og ytre intercitysirkelen.

Man har skissert ganske tydelig hvilke holdninger man har til motorveier. Da er spørsmålet mitt etter å ha hørt på replikkordskiftet her: Hvilke prioriteringer gjør Miljøpartiet De Grønne for å fremme jernbanen utenom de store byene, utenom intercityområdene?

Per Espen Stoknes (MDG) [12:31:00]: Som jeg så vidt var inne på, øker vi med 174 mrd. kr mer til jernbanen. Det vil si at vi har en total på 567 mrd. kr, altså halve NTP til tog. I dette er det helt riktig, som representanten har fanget opp, at vi særlig prioriterer intercitysatsingen og koblingen av Norge til Stockholm og Göteborg. Vi skal bygge Nord-Norgebanen, og det er 30 mrd. kr til å komme i gang der. I tillegg skal vi kutte reisetiden med 1,5 time fra Oslo til Bergen, Trondheim og Stavanger, og vi setter av 18 mrd. kr til å koble sammen Sørlandsbanen med Vestfoldbanen. Hvordan Senterpartiet får til å framstille dette som et kutt til jernbane i distriktene, er for meg en gåte.

Jon Gunnes (V) [12:32:03]: Det går litt i det samme sporet, det er klart, når Miljøpartiet De Grønne går ut og varsler om 36 veiprosjekter som de ikke ønsker, og sier at de skal skrote dem til fordel for utbygging av jernbane. Venstre er virkelig jernbanepartiet. Vi har et stort ønske om at jernbanen skal utvikles, men den kan ikke være overalt. Vi har hørt flere eksempler fra replikanter nå på at det er vanskelig å få et bedre bo- og arbeidsområde på f.eks. Vestlandet. Det finnes ikke noen jernbane der, og jeg tror heller ikke Miljøpartiet De Grønne skal begynne å bygge helt nye jernbanestrekninger overalt, selv om Genistreken er en fin ordning.

Er det da slik at Miljøpartiet De Grønne ikke i det hele tatt vurderer om det er noen av disse 36 veiene det faktisk er behov for, f.eks. til næringstrafikk?

Ingjerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Per Espen Stoknes (MDG) [12:33:10]: Hovedgrepet Miljøpartiet De Grønne gjør i «GrønNTP», er at vi ser hvordan vi kan få til et effektivt transportsystem uten å øke motorvei- og bilkapasiteten. Når vi da flytter investeringer fra de store veiprosjektene, som er veldig bompengekrevende, til kollektivsatsing, som inkluderer jernbane, men også buss, og elektrifisering av de eksisterende veistrekningene som ikke er tilgjengelige med ladestasjoner osv., får man mye mer trygghet, for vi opprioriterer rassikring, vedlikehold og trafikksikkerhet langs alle riks- og fylkesveier i stedet for å bruke milliarder på milliarder på å bygge nye veier.

Vi fjerner f.eks. også momsen på kollektivtransport. Vi kutter prisene på kollektivtransport med 20 pst. og bruker 1 mrd. kr på en busspakke til distriktene, for flere ekspressbusser og mer fleksible bussløsninger. På denne måten mener vi at vi ikke trenger den massive motorveibyggingen som NTP legger opp til.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Bjørnar Moxnes (R) [12:34:37]: Da regjeringen la fram NTP, leverte de en pakke med ekstremt dyre prestisjeprosjekter, som også mangler lokal forankring. Planen kutter i ambisjonene for intercity rundt Oslo, men kjører på med gigantiske motorveiprosjekter inn mot Oslo. I Bergen må jernbanen østover vente, mens motorveiene bygges ut og den omstridte broen Hordfast, som vil rasere naturen rundt Bjørnafjorden, får 40 mrd. kr. På Sørlandet bygges det motorveier i nye traseer – enorme dimensjoner som vil rasere både matjord og natur. Det framstår i det store og hele som om transportplanen til regjeringen er et gigantisk og også urealistisk luftslott.

Ikke minst: Med 123 mrd. kr i bompengefinansiering legger regjeringen opp til at regningen fordeles ekstremt urettferdig og også vil kunne gi et nytt bompengeopprør langs hele kysten vår, av fullt forståelige grunner, gitt regjeringens opplegg.

Det er også, etter vårt syn, trist og opprørende å se hvordan regjeringen fortsetter å basere seg på privatisering, sosial dumping og innleie for å få ned kostnadene. Rødt vil heller avslutte den fordyrende oppsplittingen av jernbanen som sløser vekk millioner på direktørlønninger. Vi vil samle jernbanen i ett selskap, kall det gjerne NSB, og heller bruke pengene på nye jernbaneprosjekter.

Så er det interessant å se mangelen på sammenheng mellom planen fra regjeringen og regjeringens egne flotte mål for kutt i klimagassutslippene. Denne planen er i realiteten en torpedo mot de klimamålene som regjeringen selv la fram i januar. For samtidig som regjeringen inngår nye byvekstavtaler for å begrense bilismen og kutte utslippene, brukes altså mesteparten av budsjettet på stadig nye motorveier inn mot og mellom de store byene, noe som gjør de samme målene mye vanskeligere å nå. Det er klimapolitikk i bakvendtland. Rødt foreslår å stanse disse prosjektene: Nei til Hordfast. Nei til Rogfast. Nei til Møreaksen. Bare her kan vi spare inn 100 mrd. kr. La oss heller bruke de pengene på kollektivtrafikk i og mellom byene og på å sikre trygge og rassikre veier i hele Norges land.

Rødt prioriterer trygge veier, etterslepet på vedlikehold av fylkesveiene våre og ikke minst fortsatt utbygging i stor stil av intercity, av dobbeltspor, av Nord-Norgebanen og Grenlandsbanen for i sum å sikre at folk kan reise trygt og billig, men også miljøvennlig.

Da vi la fram vår egen klimaplan tidligere i år, prioriterte vi nettopp reduksjoner i biltrafikk og flytrafikk. Det ser vi naturligvis ingenting av i det regjeringen har lagt fram. De lar Avinor fortsette å jobbe for 4 pst. økning i årlig flytrafikk. Vi vil ha en tilsvarende reduksjon og ingen utbygging av en tredje rullebane på Gardermoen.

Når det gjelder biltrafikken, går vi inn for å kutte 3,5 pst. i storbyområdene. Det kommer ikke uten videre. Da må vi satse på kollektivtrafikken, gi folk alternativer til privatbilen, og heldigvis gjør vi i Rødt det med f.eks. å foreslå videre T-baneløsning for Nedre Romerike til Lørenskog.

I dag var det en demonstrasjon utenfor Stortinget. Oslo-innbyggere vil ha miljølokk over E6 ved Manglerud og Furuset. Det finner vi ikke i NTP, men heldigvis finner vi det i eget forslag fra Rødt, som alle her i salen bør stemme for. Dette er ett av mange områder der regjeringen er i utakt med vanlige folk.

Nå trenger vi en samferdselspolitikk som tar klima, trygghet og folk flest på alvor, som avslutter regjeringens dyre prestisjeprosjekter og i stedet går i gang med en storstilt satsing på kollektivtrafikk og på trygge og rassikre veier. Derfor kommer vi med en rekke forslag som jeg håper vil få bred støtte. Med det tar jeg opp Rødts forslag i saken.

Presidenten: Da har representanten Bjørnar Moxnes tatt opp Rødts forslag, så nå er det 372 forslag til saken.

Det blir replikkordskifte.

Helge Orten (H) [12:39:47]: Etter å ha sett på alle forslagene fra Rødt og for så vidt prøvd å sette meg inn i det, blir det litt uklart for meg hva totalrammen for NTP-en er sett fra Rødts side, og hvordan man skal finansiere det. Så hørte jeg i innlegget at han skal skrote Hordfast, han skal skrote Møreaksen, han skal skrote Rogfast, og på det skal han spare 100 mrd. kr. Dette er altså tre prosjekt det er satt av 51 mrd. kr til i statlige penger. Hvordan skal disse regnestykkene gå sammen?

Bjørnar Moxnes (R) [12:40:16]: Rødts politikk er gjennomregnet og fullt ut realistisk og gjennomførbar, men krever at vi gjør noen store kutt også. Vi må også se på totalkostnaden for prosjektene for både innbyggerne og staten. Innbyggerne finansierer jo staten, som Helge Orten og Høyre sikkert er kjent med.

Totalkostnaden på Hordfast er satt til 40 mrd. kr, Rogfast 25 mrd. kr og Møreaksen 25 mrd. kr. Det interessante er at verken transportarbeiderne, langtransportsjåførene eller fagbevegelsen er for disse prosjektene. De ønsker dem ikke, innbyggerne er mildt sagt delt, men NHO maser om det, og Høyre gjør naturligvis alltid det NHO ber om – som vi har sett gjennom pandemien et helt år. Det er klart at hvis man prioriterer naturen, trygge, rassikre veier og kollektivtransport over NHOs ønsker, så finnes det penger, det er bare å regne på det. Det er fullt mulig, gjennomførbart og mye smartere også for å sikre bedre transport i landet vårt.

Helge Orten (H) [12:41:22]: Jeg forstår fremdeles ikke regnestykket, for vi setter av 51 mrd. kr i statlige midler til disse tre prosjektene, og hvis man da skal kutte det, er det det man sparer – med mindre man da skal skru skattenivået formidabelt opp i landet vårt, selvfølgelig. Det kan godt være, og det skjønner jeg godt er Rødts politikk, men det er ikke mulig med mindre man da har tenkt å fortsette å kreve inn de samme bompengene uten å bygge prosjektet og ta hele kostnaden og bruke den til å finansiere andre samferdselsprosjekt.

Det er noe med regnestykket her som ikke går i hop. 51 mrd. kr er det som ligger til grunn i statlige midler til disse tre store prosjektene. Det er det man eventuelt kan spare og bruke til andre prosjekt, hvis det er det som er hensikten. Nå syns jeg for så vidt det er en dårlig idé å ta dette grepet, men det er litt interessant å se om dette regnestykket til Rødt faktisk henger sammen.

Bjørnar Moxnes (R) [12:42:13]: Vi kan godt ta det noen runder til. Det er sånn at det er planlagt massive firefelts motorveiutbygginger over mye av landet vårt under den sittende borgerlige regjeringen. Vi ønsker å nedskalere mye av dette til trefelts motorveier med midtdeler, altså unngå kollisjoner og sikre trygge veier, men ikke rasere naturen massivt og bygge ned mer matjord massivt for at NHOs ønsker alltid – uansett – skal få gjennomslag når det gjelder Høyres politikk, som vi ser i enhver sammenheng.

Vi ønsker å prioritere litt bredere enn det arbeidsgiverne ber om: samfunnsinteresser, trygge veier, kollektivtransport og også å sikre naturen vår. Hvis man gjør det og legger det sammen i sum, er det mulig å nedskalere de største motorveiprosjektene og kutte ut Rogfast, Hordfast og Møreaksen, og da har man et opplegg som i sum går opp.

Helge Orten (H) [12:43:19]: Jeg skjønner fremdeles ikke helt og fullt regnestykket, men jeg skal la det være med det.

Det jeg bare har lyst til å presisere, er at representanten Moxnes viser til NHO, men det er langt flere enn NHO som er opptatt av disse prosjektene. For det første er de forankret lokalpolitisk i fylkesting, i de demokratiske organene vi har i disse områdene. De er forankret i denne salen, med et bredt flertall. Nå ser jeg Senterpartiet begynner å vingle litt når det gjelder Hordfast, men stort sett ligger det et ganske bredt flertall bak disse tre store prosjektene i de besluttende organene. Det er gjort solide utredninger for å komme dit vi er i dag.

Hvor hensiktsmessig er det da å bruke den type retorikk og bare vise til NHO, som for så vidt også representerer viktige næringslivsinteresser, når det faktisk også er godt forankret i de politiske organene?

Bjørnar Moxnes (R) [12:44:17]: Det bør ikke fornærme Høyre å påpeke det åpenbare, at Høyre er et organ for arbeidsgivernes interesser. Det har vel historiker Francis Sejersted – som vel var Høyre-mann – også påpekt, at det har vært Høyres misjon historisk og er det fremdeles den dag i dag.

Det er ikke alle i Stavanger som synes det er en veldig god idé å skulle få mange flere bergensere til Stavanger til enhver tid, har jeg hørt. Ideen om å koble sammen Stavanger og Bergen til én arbeidsregion, i en situasjon hvor det er fullt mulig med ny teknologi å jobbe mer over større avstander, er en 1950-talls motorveitanke fra NHO som Høyre, sammen med Fremskrittspartiet – og, det skal sies, Arbeiderpartiet også – har ført inn i Stortinget, og som er bakstreversk og gammeldags. Det vi trenger, er heller å tenke framover. Tenke kollektivt, tog og mindre motorveier enn det legges opp til fra regjeringens side.

Tor André Johnsen (FrP) [12:45:34]: Det var voldsomt til kritikk av Høyre og NHO her. Jeg må si at NHO representerer næringslivet, og både Høyre og Fremskrittspartiet – jeg prøver å skryte litt av Høyre – er opptatt av næringslivet, for det er tross alt jobbene til folk vi snakker om. Det er hverdagen der ute, folk jobber, og da må en ha et næringsliv. Alle kan ikke jobbe for det offentlige.

Derfor lurer jeg egentlig litt på følgende: Jeg har forstått at Rødt er opptatt av ulykker. Det er positivt, vi må få ned antall ulykker, og de er derfor opptatt av to–trefelts vei. Da får en gjort noe med ulykkene, men en får ikke gjort noe med kapasiteten og redusert reisetid. Jeg vet ikke om Rødt f.eks. har vært og besøkt industrien på Raufoss ved rv. 4 – for å nevne det igjen, som har blitt en gjenganger i dag. De produserer verdier for over 70 mrd kr, som norske arbeidere produserer, og som skal ut i verden og

konkurrere i det internasjonale markedet. De skriker etter en ny vei. De skriker etter en firefelts vei, ikke en sånn to–trefelts vei med kengurukjøring i rykk og napp, som Rødt, Sosialistisk Venstreparti og venstresiden vil ha. Ser ikke Rødt fordelen av både å få ned ulykkene og å få ned reisetiden, slik folk flest og næringslivet faktisk ber om?

Bjørnar Moxnes (R) [12:46:34]: For det første må man aldri forveksle arbeidsgiverne med næringslivet, med bedriftene og med verdiskaperne. Verdiskaperne er jo de ansatte, arbeidstakerne. De skaper verdiene i bedriftene. Noen tar overskuddet, det er riktig, og det er eierne. Men det er forskjell på eierne, Fremskrittspartiet, og de ekte verdiskaperne. Man må aldri blande sammen de to, i hvert fall hvis en er et parti for folk flest.

Ja, varene må ut til markedet raskt og effektivt. Det er en tragedie at så mye mer varer går fra jernbane og over til motorvei. Det gir farligere veier og mer sosial dumping på veiene våre – på Fremskrittspartiets vakt i seks år i regjering, med trailere fra Øst-Europa, med sjåfører fra Filippinene som knapt har lappen, og med EØS-avtalens frie flyt hilsen Fremskrittspartiet. Å få gods over fra vei til jernbane, å satse massivt på det, vil gi folk flest mye tryggere veier enn Fremskrittspartiets tut og kjør for EØS og den frie flyt.

Tor André Johnsen (FrP) [12:47:44]: Jeg må si at jeg deler Rødts visjon om mer gods på jernbane, spesielt for tømmer. Fremskrittspartiet har lagt inn godspakken i sin NTP, og det er en veldig viktig satsing for gods fra vei til bane. Men for mye av industrien – tilbake til f.eks. Raufoss, som vi snakket om i stad – ser vi at det skal raskt ut i verden, det skal rett ut i verden. Og vi må dessverre erkjenne at det tar lengre tid med jernbane, i hvert fall som det er i dag. Selv om vi bygger ut godspakken, er det ikke alle varer og alt gods som egner seg for jernbane, så en er fortsatt avhengig av en vei, en er fortsatt avhengig av et bedre veinett. Det er den erkjennelsen jeg ikke helt forstår om Rødt har kommet til ennå. Igjen tilbake til rv. 4: Hva er galt med å bygge ut en sammenhengende rv. 4, slik industrien, folk flest og alle ordførerne, også de på venstresida, ber om?

Bjørnar Moxnes (R) [12:48:41]: Hvis man ser på det Rødt foreslår i statsbudsjettet og også i NTP, er det en stor satsing på å ta igjen etterslepet på vedlikehold og også på å sikre tryggere veier for både industri og folk flest, men det vi er imot, er disse enorme motorveiprosjektene med en massiv bompengefinansiering som Fremskrittspartiet driver fram landet rundt. Vi kan bygge ut sikrere veier uten å ha firefelts motorvei overalt, og vi kan også få gods over fra vei til jernbane ved å satse massivt på jernbanen. Problemet i dag er jo at vei konkurrerer ut jernbane veldig effektivt fordi vi har fått så vanvittig billig transport på veiene våre av én grunn, nemlig massiv sosial dumping av langtransporten på Fremskrittspartiets vakt. Det er problemet, og det må en rydde opp i. Da må vi stå opp mot EØS. Det gjør ikke Fremskrittspartiet, men det gjør iallfall Rødt, det er jeg helt sikker på.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Statsråd Knut Arild Hareide [12:50:02]: Vårherre hadde på den tredje dagen stor tiltru til framtidige norske ingeniørar og entreprenørar da han skilde ut tørt land på jorda. Noregskartet viser det med all tydelegheit: Planlegging og bygging av transportinfrastruktur i vår geografi er krevjande. Men derfor er det ekstra gledeleg at det er ei så brei einigheit om at me skal ha busetnad og aktivitet i heile Noreg.

Derfor er det òg så viktig – og det er kanskje få ting som engasjerer like mykje – med nettopp veg, jernbane, flyplassar og hamner. Transport er viktig i Noreg. Det er viktig lokalt, regionalt og nasjonalt. Det knyter oss saman, og det handlar om kvardagen vår.

Eg trur at å leggje fram Nasjonal transportplan er den største gleda ein samferdselsminister kan ha, men òg den største prøvinga. Ikkje alle ønske er innfridde, nokon vil prioritere annleis, og me har ikkje ein utømmeleg pengebinge. Eg meiner me har lagt fram ein NTP som ser heile landet, som tar klima og trafikksikkerheit på alvor, med gode prosjekt som vil kome innbyggjarar og næringsliv til gode.

NTP vart lagd fram den 19. mars. For meg har det vore svært viktig at han skal vere både ambisiøs og realistisk – ein plan med store og viktige grep. Det er gjennomført fleire store reformer i samferdselssektoren. Ny NTP er kanskje den største og viktigaste reforma – med porteføljestyring og krav om meir transport for pengane.

Kostnadsanslaga i førre NTP heldt ikkje. Planen vart urealistisk. Med optimalisering av ressursbruken og innføring av porteføljestyring i heile sektoren skal me få nytta opp og kostnadane ned. Porteføljestyring vil endre dynamikken i norsk transportsektor bort frå å vere ein kamp om å få plass i NTP til å vere ein konkurranse om å utvikle dei beste prosjekta. Statens vegvesen, Bane NOR og dei andre verksemdene får no eit større handlingsrom til å gjere prosjekta best mogleg og til å føreslå dei riktige løysingane.

Forgjengaren min Jon Georg Dale la kursen for ny NTP. Det var ein god kurs. I dag fortøyer me NTP-skuta her i Stortinget.

Interessa for NTP er alltid stor. Eg har fått eit stort tal innspel og ønske frå politikarar, næringsliv, organisasjonar og folk flest i heile landet. Me har hatt mange møte på reiser, men me har òg hatt fleire digitale møte, bl.a. eit digitalt folkemøte. Slik måtte det bli under pandemien.

I dei tre månadane som er gått sidan planen vart lagd fram, har han vore diskutert og kommentert på lokalt nivå, i avisspalter, i sosiale medium og her på Løvebakken. Eg er vel noko inhabil når det gjeld å gjere ei nøytral vurdering, men eg vil hevde at i det store og heile har planen vorte godt mottatt. Da tenkjer eg på dei store linjene, på forståinga av at me må få meir transport ut av midlane til fellesskapet, at tida for dei lange ønskelistene må vere forbi, og at me skal gi alle etatane og selskapa våre større moglegheiter til kontinuerleg å jobbe fram dei beste prosjekta – at me ikkje skal låse oss for tidleg til løysingar. Desse grepa synest eg har vorte møtte med forståing, og iallfall med beherska anerkjenning, om ikkje alltid med ståande applaus.

Satsinga frå regjeringa på samferdsel er ei satsing på auka verdiskaping, større fridom og moglegheiter for fleire, sa statsministeren da me la fram planen. I 2013 var samferdselsbudsjettet på 40,2 mrd. kr. I 2021 er det på over 80 mrd. kr. Totalt er NTP-ramma no på over 1 200 mrd. kr. Men alt handlar ikkje om pengar. Gjennomgripande reformer har gitt meir konkurranse og auka effektivitet. Resultatet er kortare reisetid, fleire togavgangar, auka trafikksikkerheit og grøn byutvikling.

Det er opna over 800 kilometer veg. 200 kilometer er under bygging eller klare for byggestart, og me har fått betydelege reduksjonar i reisetida på viktige vegstrekningar. Jernbanesatsinga har gitt 100 nye togavgangar berre i Oslo, og i 2019 var det over 13 millionar fleire togreisande enn i 2013.

Det økonomiske handlingsrommet blir, som me veit, mindre framover. Satsinga på samferdsel vil framleis liggje på eit høgt nivå, med realvekst i budsjetta framover. Pengar som blir brukte på samferdsel, bidreg nemleg til å skape meir og til å få fleire i arbeid.

Med ny NTP kjem det over 80 nye prosjekt over heile landet i første periode. Det er mange regnestykke og analysar som ligg til grunn for prioriteringane i denne planen. I ettertid har eg vorte orientert om at det er oppdaga ein beklageleg teknisk feil i nokre av prosjekta. Eg har orientert Stortinget om årsaka og konsekvensane av dette i brev av 10. juni 2021.

Mange saknar omtale av konkrete prosjekt i andre periode. Me har som sagt gjort ei viktig endring i NTP: For betre å styre etter utfordringar og ikkje binde oss til løysingar som går ut på dato, har me ikkje prioritert konkrete prosjekt i siste del av planperioden. Nye Vegar-modellen er eit viktig grep i denne nye planen. Eg er trygg på at denne formelen vil verke i heile transportsektoren. Me ser at Statens vegvesen allereie har oppnådd lovande resultat ved å bruke delar av denne metoden.

Nye Vegar får ansvaret for elleve nye strekningar, med større geografisk spreiing, og selskapet får prøve seg på noko heilt nytt med ansvaret for Ringeriksbanen.

Ny transportplan skal gi oss transport landet treng, men òg bidra til at me når klimamåla våre. Med dei reduksjonane som er skisserte i klimaplanen, ligg me an til om lag å halvere utsleppa i transportsektoren i 2030 samanlikna med 2005.

Ny NTP legg til rette for effektiv og miljøvennleg transport. Det blir enklare for folk å velje kollektivtransport, sykkel eller å gå.

Nullvisjonen om eit transportsystem der ingen blir drepne eller hardt skadde, gjeld alle transportformer og er eit eige mål i NTP. Utviklinga på veg har vore god. I 2020 omkom under 100 menneske i vegtrafikken for første gong sidan 1947. Me har ein ambisjon om at ingen skal omkome i vegtrafikken i 2050.

Regjeringa har peikt ut effektiv bruk av ny teknologi som eit nytt mål i NTP. Da kan me nå måla for transportsektoren raskare og meir effektivt. Med porteføljestyring vil utviklinga av ny teknologi òg lettare kunne bidra til løpande optimalisering av investeringar og dermed gi oss meir for pengane.

Regjeringa vil halde fram med å bidra kraftig i spleiselaget rundt byvekstavtalane. Me gjennomfører no ordninga for Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø og kjem med eit nytt tilskot som vil styrkje kollektivtransport, sykling og gange i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen.

Regjeringa legg òg opp til ei historisk fylkesvegsatsing med ei ny tilskotsordning for fylkesvegar på 775 mill. kr årleg i første planperiode. I andre planperiode blir dette auka til 1 775 mill. kr årleg. Fordi me styrkjer arbeidet med tunnelsikkerheit, aukar me rammetilskotet til fylka med 225 mill. kr årleg. Samla har me prioritert 16 mrd. kr meir til fylkesveg i NTP.

Dette er òg ein plan som inneheld ein eigen Barnas transportplan, som Kristeleg Folkeparti var ein viktig pådrivar for at kom på plass for første gang i førre NTP. Denne gongen følgjer det òg midlar med. Barnas transportplan inneheld innspel frå barna sjølve. Trygge skulevegar er noko mange barn er opptatte av, og dei ønskjer å klare seg sjølve mest mogleg og ikkje alltid måtte bli køyrde dit dei skal. Barn og unge ønskjer med andre ord det transportplanleggjarar kallar for mobilitet – større bevegelsesfridom. Regjeringa vil gi barn gode moglegheiter til å vere aktive og sjølvstendige trafikantar, og me vil ta omsyn til behova barn og unge har, når me planlegg.

Eg summerer opp med nettopp dette viktige perspektivet og vil seie at ny NTP er ein ambisiøs og realistisk plan som vidarefører det høge nivået og kjem med grep som gir oss meir for pengane, og som lar oss skape moglegheiter for langt, langt fleire.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [13:00:16]: Takk til samferdselsministeren for et godt – og langt – stykke arbeid med Nasjonal transportplan, som i dag er ferdig, eller rettere sagt i morgen etter voteringen.

Nå er vi i den situasjon at det ikke er flertall i Stortinget for Nasjonal transportplan. Det er første gang siden 2005, og jeg vil gjerne høre samferdselsministerens vurdering av det. Samtidig er det altså fremmet 372 enkeltforslag, altså forslag om enkeltprosjekter. De fleste av dem gjelder konkrete utbyggingsprosjekter. Det er jo et signal, et tegn på at det ikke er et flertall i Stortinget bak planen.

Hva gjør samferdselsministeren etter voteringen i morgen, når han kommer på kontoret på onsdag og skal planlegge ut fra vedtatt Nasjonal transportplan? Og hva gjør samferdselsministeren hvis en masse av de forslagene om enkeltprosjekter som nå er fremmet, blir vedtatt under voteringen i morgen?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:01:22]: Eg meiner at samferdselssektoren har vore veldig heldig fordi me har hatt ein nasjonal transportplan. Dette er den femte planen. Eg meiner det har gjort at me har tenkt meir langsiktig og betre enn mange andre sektorar, fordi me har kunna sjå i et tiårsperspektiv – og med denne planen òg i eit tolvårsperspektiv.

Eg opplever at med den planen me har lagt fram, slik eg les innstillinga, er det ikkje noko av det me har lagt fram, som det eigentleg ikkje er ganske breie fleirtall for. Det gjeld på vegsida, det gjeld på jernbanesida, det gjeld på kyst, og det gjeld for luftfarten. Det vil nok vere ei stor bekymring for min del om det blir mange fleirtalsvedtak på enkeltforslag, for det vil i realiteten devaluere planen som ein heilskap, men foreløpig ser det ut som at Stortinget viser klokskap òg på det området, og da vil me ha ein nasjonal transportplan som står seg godt framover.

Sverre Myrli (A) [13:02:29]: Jeg tror faktisk det er den sjette nasjonale transportplanen som nå er til behandling.

En av de store utfordringene for transportsektoren er stort press på lønns- og arbeidsvilkår, både innen lastebilnæring, innen luftfart, innen drosje og på flere andre områder. Det er dessverre et stort innslag av useriøse aktører, og det er rett og slett en stor utfordring med sosial dumping. Nå har jeg lest stortingsmeldingen grundig. Jeg tror ikke begrepet «sosial dumping» er nevnt i det hele tatt.

Arbeiderpartiet har lansert flere tiltak for å intensivere kampen mot sosial dumping, for å sørge for at vi får mindre arbeidslivskriminalitet og rett og slett rydder opp i transportnæringen og i anleggsbransjen. Vi har bl.a. lansert en såkalt seriøsitetsmodell, hvor de bedrifter som skal bygge offentlige prosjekter, som f.eks. veier, jernbane, flyplasser og havner, får visse seriøsitetskrav. Hva synes samferdselsministeren om å lage en slik modell?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:03:39]: Eg ser representanten Sverre Myrli var med på den første NTP-en, og eg trur han har rett i at dette er den sjette – at det er fem før.

Det er eit viktig tema som er tatt opp. Eg trur òg representanten har rett når han seier at han har lese heile NTP-en, og at orda «sosial dumping» ikkje er blitt brukte, men me har tatt opp det som går på arbeidslivskriminalitet. Det er viktig at einingane våre, dei underliggjande etatane våre jobbar med dette, og det er viktig at me frå dei offentlege myndigheitene samarbeider – det gjeld kontroll og å byggje einingar for å få det til.

Eg er òg open for den typen forslag som representanten Myrli kom med i sitt spørsmål, og til å sjå på dette. Eg tenkjer at me må få bort dei useriøse aktørane. Det er eit felles mål for oss. Da trur eg at Statens vegvesen, Bane NOR, dei ulike underliggjande etatane må jobbe med dette, og dei må òg jobbe på tvers og dele erfaringar.

Tor André Johnsen (FrP) [13:04:53]: Ministeren hadde en klok uttalelse i stad fra talerstolen i innlegget sitt ved å si at nytten må opp og kostnadene må ned. Da regner jeg med at Hareide tenker på at Nye Veier og de reformene vi har satt i gang der for samferdselssektoren, må videreføres og gjerne intensiveres. Det er klokt. Vi har justert grenser før i de prosjektene Nye Veier har fått. Vi flyttet bl.a. grensen fra Ensby til Hafjell for å øke samfunnsnytten og få et mer rasjonelt E6-prosjekt oppover Gudbrandsdalen.

Regjeringen har nå lagt fram mye selv, som bl.a. Biri–Hunndalen, så jeg håper ministeren er villig til å fortsette å se litt på det med justering av grenser. På E6 Steinkjer har Nye Veier ansvaret før og etter Steinkjer, men ikke i Steinkjer. Når det gjelder rv. 3/25 Elverum, er deler av veien gitt til Nye Veier. På E16, rv. 2 Kongsvinger, får man kanskje trafikken gjennom Kongsvinger.

Jeg lurer på om ministeren er villig til å gå i dialog med Nye Veier for å få optimalisert porteføljen, for å bruke det begrepet, og kanskje også vurdere å gi litt mer penger, så vi får enda mer nytte av de pengene vi bruker på Nye Veier.

Statsråd Knut Arild Hareide [13:06:01]: Som representanten Johnsen tar opp her: Nye Vegar har vore ein formidabel suksess, vil eg seie. Dei har auka nytten med 35 mrd. kr på porteføljen sin. Dei har redusert kostnadene med 25 mrd. kr. Det er store midlar som me som fellesskap får igjen.

Det er òg riktig som representanten Johnsen seier, at me har justert nokre av prosjekta. Me legg nå fram ein

ny portefølje, og eg vil ikkje avvise at me òg kan justere ein del av porteføljen framover. Det ligg ikkje noko forslag til det, men om det å sjå heilskapen kan gjere prosjekta betre, er eg ikkje framand for å gjere det. Det er gjort tidlegare, og det synest eg har vore kloke avgjerder.

Det viktigaste for meg er eigentleg å peike på at den måten Nye Vegar jobbar på, ønskjer eg at Statens vegvesen skal få jobbe meir mot. Når me òg ser på endringane på jernbanen, er denne tenkinga lagd til grunn for korleis me skal få til forbetringar der.

Tor André Johnsen (FrP) [13:07:03]: Takk til ministeren for et klokt svar. Vi erkjenner dessverre at vi i dag ikke får med oss stortingsflertallet på å optimalisere porteføljen til Nye Veier og sørge for at de får en mest mulig klok og helhetlig oversikt over hva de har ansvaret for. Jeg tolker da ministeren som at han er villig til å se på det, og da håper jeg også at han i samme slengen fokuserer på at Nye Veier er en suksess, og at det må fortsette å være en suksess.

Sånn sett lurer jeg på om ministeren selv vil ta initiativ til en slik dialog med Nye Veier, eller om han vil sitte passivt og se på at regjeringen sultefôrer Nye Veier så lenge og så mye at det rett og slett begynner å gå ut over omdømmet, effektiviteten og troverdigheten til selskapet.

Statsråd Knut Arild Hareide [13:07:52]: Regjeringa har på ingen måte til hensikt å sveltefôre Nye Vegar. Dei har fått ein stor ny portefølje som me legg fram nå, og det å få forlenga innteninga si har stor betyding for eit selskap som Nye Vegar.

Så ser me òg på fellesprosjektet, som me har ønskt å gi, og som me har bestemt skal gå til Nye Vegar. Me har ein god dialog med Nye Vegar òg om det. Det vil naturleg nok vere midlar som må kome på toppen av den finansieringa som ligg til grunn i NTP.

Eg er opptatt av at me skal vidareutvikle Nye Vegar, og når eg les innstillinga, opplever eg òg at det eigentleg er eit ganske breitt fleirtal i Stortinget som ønskjer å gjere det. Det synest eg er veldig bra.

Poenget mitt er at Nye Vegar har gått føre og vist nokre måtar å jobbe på. Statens vegvesen har allereie fått den typen moglegheiter, dei har gode resultat, og eg ønskjer at me bør jobbe på same måten òg på jernbane.

Siv Mossleth (Sp) [13:09:17]: Av ministerens innledning skjønte jeg han har trua på norske ingeniører. Men nå skal vi se på situasjonen for norsk anleggsbransje fra 2017 og framover. I 2017 gikk 9 pst. av de store kontraktene til utenlandske selskap, mens tallet har økt til 43 pst. i 2020. Så langt i år har 52 pst. av de store veiprosjektene her i landet gått til utenlandske selskap, viser en gjennomgang fra Veidekke. Det betyr at dersom denne regjeringa ikke blir avløst, med redusert progresjon i antall utenlandske aktører, vil antallet norske aktører i store prosjekter være nede i null i løpet av fem nye år. Sånn kan vi ikke ha det.

Ministeren sier han ønsker å gjøre noe med det, men resultatet viser det helt omvendte. Det er stor forskjell på ord og handling.

Statsråd Knut Arild Hareide [13:10:29]: Representanten Mossleth vil gå tilbake til 2017. Eg har lyst til å gå litt lenger tilbake. I 2012 satt ein Senterparti-statsråd og jobba med ny NTP. Den NTP-en peikte på at ein vil ha fleire utanlandske leverandørar. Kor stor del utanlandske leverandørar, entreprenørar, var ein del av Statens vegvesen sine kontraktar i 2012? 43 pst.!

I 2020, det første året da eg hadde ansvaret for Statens vegvesen, var talet på utanlandske leverandørar, entreprenørar, på dei store prosjekta: null. Ja, me veit at to av fire kontraktar til Nye Vegar er gitt til utanlandske, men i deira første år, 2016–2017, var det ingen slike til utanlandske. Marit Arnstad drog altså til utlandet for å få fleire utanlandske entreprenørar. Ho peikte òg på det i sin NTP.

Eg er opptatt av balanse og ser gjerne på moglegheiter for å sikre fleire norske, men eg synest likevel det er balanse i marknaden i dag.

Arne Nævra (SV) [13:11:47]: Det koster å bygge vei. Jeg fikk noen svar fra statsråden på noen spørsmål: 175 000 kr per meter i gjennomsnitt for en to-/trefeltsvei. 300 000 kr per meter i gjennomsnitt for en firefeltsvei.

I 2019 kom Statens vegvesen med en utredning om veistørrelser og evne til trafikkavvikling, og de mente at en to-/trefeltsvei greit kan fikse trafikken opp til 15 000–18 000 ÅDT. Men før det, stemmer det også at Statens vegvesen ved revisjon av håndboka N100 Veg- og gateutforming vil utvide bruken av to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15 000 istedenfor firefeltsvei? Det er et spørsmål til statsråden. De fikk tydeligvis ikke lov av daværende politisk ledelse i departementet til å sende dette på høring, men vi har hatt en annen statsråd etter det, og det har ikke skjedd noe. Alt fortsetter som før. Hvorfor har ikke statsråden lyttet til faglige råd fra Statens vegvesen?

Statsråd Knut Arild Hareide [13:12:49]: Det er akkurat det eg har gjort. Når me no har lagt fram nye vegnormalar, har eg sagt: Legg fram eit forslag som er Vegdirektoratet si faglege tilråding – det kjem me til å gå med. Det skjedde. Det var altså fullt og heilt Vegdirektoratet si faglege tilråding som blei lagd fram. Dei vegnormalane gir større fleksibilitet, og det meiner eg er bra.

Eg merka meg òg spørsmålet representanten Arve Nævra hadde til Hans Fredrik Grøvan. Eg trur noko av kjernen ligg nettopp der. Ta ein del vegar i Noreg, som

me har bygd tidlegare: Me har bygd nye vegar, så har 10–15 år gått, og så må me faktisk byggje ein ny veg. Det er ikkje optimalt, verken for miljø, klima eller arealbruk. Det trur eg er viktig. Når me no byggjer, må me byggje for framtida, med ny teknologi, ny innovasjon. Det er det me gjer.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Ingalill Olsen (A) [13:14:19]: Samferdsel er redskapet som binder landet sammen. Veier, jernbaner, flyplasser og sjøveien skal til sammen få dette landet til å henge sammen for oss som enkeltpersoner, for næringslivet og for hele samfunnet.

Arbeiderpartiet er opptatt av hele landet, at by og land skal henge sammen, og at vi som nasjon skal utnytte vårt naturlige fortrinn, vår langstrakte kyst. Arbeiderpartiet ønsker et løft for kysten, og vi kan dessverre etter åtte år konkludere med at regjeringen ikke har sørget for at kysten og kystens behov har hatt samme økning som andre transportområder.

Sittende regjering har ikke prioritert kysten. De har overført de viktige fiskerihavnene til fylkeskommunene, og de fire nordligste fylkeskommunene har ennå ikke overtatt dette feltet. Det fulgte ikke tilstrekkelige midler med til at det var mulig å overta dette ansvaret. Resultatet er at utbygging av fiskerihavner i Norge er forsinket med flere år. Det er tragisk, men ansvaret ligger ene og alene hos Solberg-regjeringen. Da er det trist lesing når man ser merknadene fra Høyre og Venstre, hvor det heter:

> «Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er likevel bekymret for at flere fylkeskommuner foreløpig har valgt å ikke ta over fiskerihavneanleggene, og at dette er en medvirkende faktor til at viktige prosjekter får dårligere fremdrift enn de ellers ville hatt.»

Regjeringen har laget kaos og er attpåtil freidig nok til å skylde på fylkeskommunene – det er vel regjeringspartienes representanter i salen som har gjort det. De skylder på fylkeskommunene, de samme fylkeskommunene som de overførte minimalt med penger til i forrige statsbudsjett for å overta ansvaret. Jeg lurer på hvordan denne merknaden blir lest ute blant våre fylkespolitikere.

Slik kan vi ikke ha det. Det er uholdbart, og situasjonen må løses. Arbeiderpartiet har lagt inn 1,8 mrd. kr i vårt NTP-forslag som en engangspott som fylkeskommunene kan søke på for å få fart i utbyggingen av fiskerihavner i Norge. Man kan forrente mange og store lån med 1,8 mrd. kr.

Arbeiderpartiet var imot overføringen av fiskerihavner, men kommer ikke til å foreslå at det skal reverseres, av den enkle grunn at vi da ville bidra til ytterligere forsinkelser i utbyggingstakten.

Et regjeringsskifte vil bety styrking av fiskerihavneutbyggingen i Norge. Det er viktig for norsk fiskerinæring, viktig for verdiskapingen, og det er framtidsrettet.

Stortinget har vedtatt at mer gods skal overføres fra vei til sjø. Regjeringen har satt av midler i statsbudsjettene, midler som hvert år har blitt saldert bort i revidert nasjonalbudsjett fordi de ikke har vært brukt til formålet. Arbeiderpartiet kommer til å prioritere Stortingets vedtak og bidra til at mer gods flyttes over fra vei til sjø. Vi har sett at kysten har behov for en forutsigbar godsinfrastruktur under koronaepidemien. Da Kystruten gikk med redusert kapasitet, førte det til at vårtorskefisket i Finnmark fikk problemer med å sende fisk. Det betydde igjen at det ble innført restriksjoner på leveranser fra fiskerne. All infrastruktur må henge sammen, skal det fungere, og det er helt tydelig at det er behov for godsruter langs kysten.

Stortinget vedtok i juni 2019 ny havne- og farvannslov, som presiserer at staten ved Kystverket har ansvar for farledene helt inn til kai. Dette vedtaket har samferdselsminister Hareide fulgt opp med forslag til farledstiltak i eksempelvis Raftsundet, innseilingen til Borg havn, innseilingen til Værøy og Røst, og at fiskerihavnen på Andenes må mudres. Arbeiderpartiet stiller seg bak alle farledstiltakene i framlegget til Nasjonal transportplan, men er kjent med at fylkeskommunene ikke er tilfreds med omfanget av farledstiltak som staten tar ansvar for. Dette er et uløst problem som må finne sin løsning.

Vi er kommet til et punkt hvor vi må ta et krafttak og satse på kysten, og det kan kun skje hvis vi får et regjeringsskifte til høsten.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [13:19:28]: Nasjonal transportplan 2022–2033, Meld. St. 20 for 2020–2021, er eit dokument som mange er opptekne av, fordi samferdsel er noko som vedkjem dei aller fleste av oss i det daglege, og eit område som få er likegyldige til. For å kome på jobb, skule, fritidsaktivitetar eller reise er ein sannsynlegvis innom ei transportform som personbil, fly, tog, trikk, buss, sykkel, eller kanskje ein går. Da møter ein infrastruktur og transportsystem som må fungere for at ein skal kunne ferdast trygt og effektivt.

Det er difor regjeringa gjennom åtte år har prioritert samferdsel høgt. Satsinga har ført til kortare reisetid både på veg og på bane, auka trafikksikkerheit og positiv byutvikling. I tillegg har transportsektoren blitt modernisert gjennom fleire reformer som har bidrege til meir konkurranse, nytenking og auka effektivitet. Det er difor bra at dette arbeidet blir følgt opp med ein ambisiøs, men realistisk transportplan. Det overordna målet for

NTP 2022–2033 er eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i 2050.

Arbeidet med Nasjonal transportplan har gått føre seg i lang tid. For Høgres del starta arbeidet i 2019 med innspelsmøte med Høgres fylkes- og lokallag og interesseorganisasjonar. Det har vore mange gode innspel som har vore viktige i arbeidet med NTP. Så erkjenner òg me at behova er større enn den ramma me må halde oss til. Derfor er det så viktig å leggje til grunn porteføljestyring av investeringane, slik at prosjekt som lykkast best med optimalisering, vil kunne gjennomførast først. Med porteføljestyring endrar ein dynamikken i transportsektoren bort frå å vere ein kamp om ein plass i NTP til å vere ein konkurranse om å utvikle dei beste prosjekta.

Stortingsmeldinga legg til grunn 1 200 mrd. kr som ei samla økonomisk ramme, og etter stortingsbehandlinga er forslaget frå regjeringspartia å auke ramma med 5 mrd. kr.

Av alle tiltaka som ligg i Nasjonal transportplan når det gjeld riksveg, jernbane, kyst, byområde og luftfart, er det eitt nytt område som blir prioritert i Nasjonal transportplan, og det er tilskotsordninga for fylkesvegar. I innspelsmøta me hadde i Høgre, og under høyringa komiteen hadde på Stortinget, var vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane eit tema som gjekk igjen.

Vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet er stort. Sist oppdaterte data er frå tilbake i 2012, men anslaget ligg i storleiksordenen 60–70 mrd. kr. Då fylka fekk ansvaret for 17 000 kilometer veg i forbindelse med regionreforma i 2010, følgde det ikkje med nok midlar til å ta vedlikehaldsetterslepet. Dagens fylkesvegnett utgjer 45 000 kilometer. Det er fire gonger meir enn riksvegnettet.

Høgre har vore ein pådrivar for å finne ordningar der staten kan bidra til å ta ned etterslepet, men der fylka framleis har hovudansvaret som vegeigarar. Løysinga er ei 50–50-ordning der fylka bidreg med tilsvarande midlar som staten. For oss i Høgre var det viktig at dette var ei tilskotsordning og ikkje ei søknadsbasert ordning, og me er glade for at denne ordninga no kjem under tabell C, særskild fordeling i rammetilskotet under opprusting og fornying.

Fylkesvegnettet blir omtala som blodårene i vegsystemet vårt. Fylkesvegnettet er ofte viktige næringsvegar, og om det er kjeldevatn frå Fyresdal kommune på fv. 355 eller fisk frå Frøya kommune på fv. 714, skjer ofte transporten på veldig dårlege fylkesvegar. Derfor er det positivt at dette er eitt av dei to kriteria som er lagde til grunn i den nye tilskotsordninga, i tillegg til kriteriet om forstørring av bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Eit prosjekt som Høgre spesielt har framheva i innstillinga, er den såkalla gassvegen i Bamble kommune, fv. 353. Dette er ein viktig næringsveg som ein i mange år har prøvd å finne løysingar på med tanke på trafikksikkerheit og det å sikre ein god kontakt med E18. Høgre ser på denne vegen som eit eksempel på ein viktig næringsveg som kan kome under tilskotsordninga.

Det trengst i første omgang ei kartlegging av tilstanden på fylkesvegnettet, og me er glade for at det er lagt opp til at Statens vegvesen i dialog med fylkeskommunane skal gå i gang med dette arbeidet, og at det er Statens vegvesen som skal forvalte ordninga. Me ser fram til at dette arbeidet kjem raskt i gang, og me registrerer at alle partia stiller seg bak denne historiske innstillinga om å prioritere fylkesvegnettet i Nasjonal transportplan.

Bengt Fasteraune (Sp) [13:24:40]: Senterpartiet vil ta hele Norge i bruk. Senterpartiet vil ha en nasjonal transportplan som legger til rette for investering i infrastruktur, for å skape vekst og verdiskaping i hele landet. Vi vil at folk skal bo, leve sitt liv og skape arbeidsplasser overalt. Vår oppgave som politikere er å legge til rette for det. Det gjør vi ved å øke satsingen på rassikring og bygge og vedlikeholde riksveier og fylkesveier, så folk og gods kommer seg sikkert, raskt og effektivt fram.

I denne planen gjør vi strategiske investeringer på jernbane, slik at viktige verdier som skapes i hele landet, kommer trygt fram til sine markeder i inn- og utland. Senterpartiet holder i tillegg fast ved at målet om utbygging av ytre intercity må ligge fast. Fram til det er gjennomført, må Nasjonal transportplan brukes til å få gjennomført vesentlige tilbudsforbedringer. 2,7 millioner sokner til intercitytriangelet. Vesentlige tilbudsforbedringer vil dermed kunne ha effekt for halve Norges befolkning. Utbyggingen er avgjørende for mobilitet og næringsutvikling på Østlandet.

Det meste av trafikken vil også i framtiden gå på veinettet. Vi har prioritert opprustning av de gjennomgående stamveiene nord–sør og øst–vest, og vi vil i tillegg redusere flaskehalser på riks-, fylkes- og kommuneveier. Senterpartiet vil utarbeide nye vurderingskriterier for hva som er hensiktsmessig veistandard på nye og gamle veier.

Det er store forskjeller på infrastrukturen rundt omkring i landet. I deler av landet er veinettet så dårlig at varetransporten sliter med å komme seg fram, og persontransporten lider under lave hastigheter, dårlig ferjetilbud og stor rasfare. Enkelte steder er det firefelts vei, andre steder mangler det gul stripe på veien. Disse forskjellene må utjevnes snarest mulig. For Senterpartiet er det viktig å sikre at alle har trygge og sikre veier uansett hvor de bor i landet.

Senterpartiet mener det trengs en nasjonal oversikt over det totale skredsikringsbehovet på fylkesveier og riksveier, som kontinuerlig oppdateres, og vi mener det

trengs nasjonale standarder og kriterier for registreringer av skred på vei. Senterpartiet mener at Samferdselsdepartementet må ta et koordinerende ansvar for å få på plass lik praksis samt framskaffe rapporter om behov for skredsikring hvert fjerde år for riks- og fylkesveiene.

Senterpartiet vil skape et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods og arbeider ut fra en langsiktig målsetting om at toget skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om å være et attraktivt transporttilbud mellom landsdelene. Jernbanestrekningene må rustes opp slik at de på sikt kan knytte regionene sammen i et klimavennlig, driftssikkert og raskere togtilbud. For å styrke godstrafikken og regulariteten i persontrafikken vil Senterpartiet arbeide for å bygge flere krysningsspor, godsterminaler og nye signalsystem. Vi vil også vedlikeholde banestrekningene, slik at regulariteten på jernbanenettet kan bli bedre. Senterpartiet mener organiseringen av jernbanesektoren må gjennomgås med sikte på å få tydeligere ansvarsforhold.

Senterpartiet vil ha et godt utbygd kollektivnett i hele landet, som gjør det enkelt og rimelig både å reise til og fra jobb og å reise raskt og klimasmart mellom landsdeler. Senterpartiet vil sørge for at å kjøre drosje fortsatt skal kunne være et levebrød, altså en heltidsjobb.

Vei er ikke løsningen på transportutfordringene i og rundt storbyene. Transportveksten her må løses med kollektivtransport, sykkel og gange. God flyt i kollektivtrafikken i og rundt de store byene er positivt, også for framkommeligheten mellom landsdelene.

Senterpartiet foreslår å øke rammen for satsing på fylkesveiene med ytterligere 4 mrd. kr i NTP-perioden. Gjennom konkrete forslag og merknader beskriver Senterpartiet våre satsinger innenfor vei og jernbane. Vi prioriterer konkrete veiprosjekt og konkrete tiltak på jernbane. Der har vi også fremmet løse forslag i sakens anledning. På den måten kan velgerne tydelig se hva som er våre viktigste prioriteringer, og ikke minst vil våre forslag være tydelige på hva som skal prioriteres i våre framtidige budsjett.

I Senterpartiets alternative nasjonale transportplan vil vi prioritere viktige veier for å bedre framkommeligheten i hele landet. Senterpartiet mener det må tas helhetlige hensyn når det besluttes hvilken standard veiene skal bygges etter. I slike vurderinger mener partiet det også må tas større hensyn til godstrafikk, samtidig som store infrastrukturinvesteringer i og rundt de største byene har lagt til rette for videre vekst i disse områdene. Så har mangel på investeringer i distriktene ført til dårligere infrastruktur, og det legger til rette for nedgang og negativ befolkningsutvikling.

Senterpartiet er tilfreds med at ordningen med nasjonale turistveier videreføres, og støtter målet om at alle de 18 utvalgte turistveistrekningene skal inngå i en helhetlig attraksjon fra 2024. Det er helt nødvendig at det settes av midler til fornying og videreutvikling av strekningene, og at en inngår en avtale med fylkeskommunen om nødvendig drift, vedlikehold og rassikring også på de turistveistrekningene som er fylkesveier.

Det vil være avgjørende for de prosjektene som kommer i første periode av NTP, at det er prosjekter som i liten grad vil være påvirket av usikkerheten når det gjelder det som er knyttet til pandemien, ikke minst endrede arbeids- og reisemønstre. I tillegg vil det være avgjørende å stimulere til økt anleggsvirksomhet i hele Norge for å få folk i arbeid. Store anbud må deles opp og kriteriene endres, slik at norske entreprenører når opp i konkurransen.

Jeg vil til slutt påpeke at forskjellen mellom Fremskrittspartiet og Senterpartiet og de andre partiene er at Fremskrittspartiet har en fullstendig urealistisk plan, der de har gjort NTP til en lang ønskeliste. Det bør skuffe Fremskrittspartiets velgere at partiet ikke klarer å presentere en troverdig plan. Når Fremskrittspartiet legger til grunn at rammen skal økes med 400 mrd. kr, er det ikke realistisk. Dermed er det grunn til å tro at de ikke klarer å realisere sine prosjekter.

Kirsti Leirtrø (A) [13:32:00]: Det var en tradisjon i Norge at en var tverrpolitisk enig om de store linjene, sånn at en uavhengig av regjering ga forutsigbarhet for både dem som skal planlegge, dem som skal utvikle, og dem som skal bygge landet vårt. Politikk skal også brukes til å motvirke uønsket utvikling i samfunnet. En må vite hvor en er, før en vet hvor en skal. Så må det også være samsvar mellom plan og de faktiske budsjettene.

Løftene som ble gitt i 2017-versjonen av Nasjonal transportplan, blir ikke innfridd. Pengene strekker rett og slett ikke til. Prosjektene som ble lovet, var for mange, og flere av dem har blitt dyrere underveis.

Ketil Solvik-Olsen fra Fremskrittspartiet var samferdselsminister da 2017-planen ble lagt fram. Det ble et kollektivt urealistisk overbud, og statsbudsjettene etter det har vært langt unna oppfylling av Nasjonal transportplan. Det samme ser vi nå at Fremskrittspartiet driver med i denne planen.

Når forventningene blir skrudd opp, blir skuffelsene naturlig nok enda større når realitetene kommer for en dag. Det har blitt vel mye kakespising og brutte løfter. Nasjonal transportplan er ikke lenger det verktøyet transportetatene sårt trenger når det gjelder prosjekter. Det er uforutsigbart, og det har blitt mindre politiske prioriteringer og mer konkurranse mellom prosjektene. Vi snakker ikke lenger om en tolvårig plan, men en minst tjueårig plan.

Nye Veier har nå fått prosjekter som går langt utover det de har i rammen for perioden, og vi vet ikke hvilke

prosjekter som vil bli realisert først. I tillegg er det to store OPS-prosjekter som gjør at handlingsrommet til regjeringen langt fram i tid blir betydelig mindre. Vi ser også at utgiftsveksten er høy og reformene mange, men det mangler evaluering av konsekvensene av disse reformene.

Dette ønsker vi i Arbeiderpartiet å gjøre noe med. Vi trenger kunnskap, og vi trenger ikke minst evaluering av det som allerede er gjort. Derfor har vi et eget forslag om det. For oss i Arbeiderpartiet er Nasjonal transportplan ikke bare en plan for prioritering mellom prosjekter, men vel så mye for hvordan vi ønsker å bygge dette landet vårt. Transportsektoren står for en tredjedel av utslippene. Det er helt avgjørende at klimaplan, energiplan og Nasjonal transportplan henger sammen. Dessverre er disse planene lagt fram og behandlet hver for seg. Vi vil gjøre det enkelt og rettferdig å ta klimavennlige valg, uavhengig av hvor man bor. Ulik politikk gir en rettferdig klimapolitikk.

Vi i opposisjonen får til stadighet høre at regjeringen gjennom sine store reformer innen samferdselssektoren sparer milliarder fordi de gjør ting smartere. Det finnes ikke en eneste dokumentasjon som er framlagt, på at det er sånn. Og tilbakemeldingene vi får der ute, er at folk er fortvilte og rister på hodet. Det vi ser, er at det er stadig større konflikter og store kostnadssprekker.

Den framlagte NTP-en har fem mål for transportsektoren:

– mer for pengene
– effektiv bruk av ny teknologi
– bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
– nullvisjon for drepte og hardt skadde
– enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

Dette støtter vi helhjertet opp om. Det er gledelig at verdien av naturen vår, matjorden vår og kulturlandskap skal vektlegges høyere i samferdselsprosjekter.

For Arbeiderpartiet er et seriøst arbeidsliv med solide, konkurransedyktige bedrifter viktigst. Vi ser nå en utvikling hvor en stadig større andel av samferdselskontraktene våre går til utenlandske entreprenører. I 2017 var det 9 pst., og i år er det 52 pst. som har gått til utenlandske entreprenører. Arbeiderpartiet har advart mot de altfor store samferdselsprosjektene som utelukker norsk entreprenørbransje.

Det samfunnsøkonomiske regnskapet blir fatalt når en politisk er mer opptatt av å bygge vei framfor å bygge landet og kompetansen vår. Den lokale og regionale verdiskapingen blir betydelig mindre. Norske entreprenører tåler konkurranse, men ikke om de gedigne kontraktene som kun baserer seg på pris. Vi trenger klimakrav, innovasjon og krav om lærlinger i anbudsutlysninger. Vi vil styrke norske bedrifter med norske lønns- og arbeidsvilkår og gjøre dem konkurransedyktige, og vi trenger rekruttering av fagarbeidere.

Mesteparten av veinettet vårt består av fylkesveier. Bedriftene våre ligger i hovedsak ved en fylkesvei. Risikoen for trafikkskade er nå 62 pst. høyere på en fylkesvei enn på en riksvei. Etterslepet øker med vel 2 mrd. kr årlig på disse fylkesveiene våre. Det er ikke samsvar mellom fylkeskommunens handlingsrom og det ansvaret de har. Nå sier regjeringen at de ønsker å gjøre noe med dette, og en skal bruke 52 mrd. kr på fylkesveiene de neste tolv årene.

Det hadde vært fint om dette hadde stemt. I morgen behandles kommuneproposisjonen, og den sier oss noe helt annet. Bare for å dekke kravene Stortinget har satt om tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveitunellene innen 2025, mangler det 6,6 mrd. kr. For rassikring er det enda mer. Vi er derfor glad for at en enstemmig komité nå vedtar at det skal utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring. Vi ønsker å øke innsatsen for rassikring, og vi ønsker å prioritere drift og vedlikehold for å ta vare på veikapitalen vår og bedre framkommeligheten.

For drifts- og vedlikeholdskontrakter på både riks- og fylkesveier har kostnadene økt etter veireformen. Opptil 72 pst. økning er mye penger. Vi ønsker derfor at en utvikler et bedre samspill mellom de ulike veieierne, basert på geografi og ikke på hvem som eier veien.

Når det gjelder byvekstavtaler, mener vi at regjeringens prioriteringer er positive. Vi mener staten bør bidra med inntil 70 pst. i de store kollektivprosjektene.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde er et mål for Arbeiderpartiet også. Trygg Trafikk sier at det er store mørketall, og at det er behov for å endre rapporteringsmåten, spesielt for myke trafikanter.

Helt til slutt: For Arbeiderpartiet er det avgjørende med en rettferdig fordeling hvor by og land går hand i hand – helhetlige lenker fra der naturressursene er, til enkle valg for å bedre framkommeligheten rundt byene våre og en rettferdig kostnadsfordeling hvor vi vil halvere prisen på fergebillettene, sånn at folk har råd til å bo ved kysten, der naturresursene våre og det vi skal leve av i framtiden, er. Vi har alle forutsetninger for å lykkes om vi klarer samspillet mellom forskningen og teknologimiljøene, entreprenørene og planleggerne, og om vi fra Stortingets side er forutsigbare om prioriteringene. Det er de årlige budsjettene som avgjør det, og de fire siste årene har vi sett at det mangler mye på oppfyllelse av Nasjonal transportplan.

Nils Aage Jegstad (H) [13:41:50]: Da regjeringen Solberg ble dannet etter valget i 2013, ble det en kraftig økning i bevilgningene til samferdsel. Høyre og Fremskrittspartiet satte fortgang i investeringene på både vei

og jernbane. Det kunne gjøres fordi regjeringen hadde solid støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre i Stortinget. Uten disse to støttepartiene hadde vi ikke kommet dit vi er i dag. Fra 2014 har bevilgningene til samferdsel blitt fordoblet. Dette flertallet har samarbeidet godt også i inneværende stortingsperiode, selv om regjeringens sammensetning har endret seg.

Ikke alt var bedre før. Det gjelder det meste i livet. Man fortrenger fort de negative sidene og har lett for å forherlige de gode. Slik er det også i samferdselspolitikken. Når en hører på opposisjonen, skulle en tro at alt var perfekt da de styrte, mens nå er alt bare elendig. Men etter nærmere ettertanke må selv opposisjonen kunne innse at det er mye som har endret seg fordi verden er forandret. Den teknologiske utviklingen har gitt oss nye utfordringer og nye muligheter.

Da vi kom til makten, var alle enige om at jernbanen var utdatert og nedkjørt. Nesten daglig kunne en høre om signalfeil og usikker drift med innstilte tog som resultat. Buss for tog ble et begrep vi etter hvert har blitt godt kjent med. Noe måtte gjøres. Denne jobben ble startet allerede under Magnhild Meltveit Kleppa, men det er et langt lerret å bleke. Det siste budsjettet Stoltenberg-regjeringen la fram høsten 2013, ga ingen signaler om at et krafttak for samferdsel var på gang.

Det krafttaket kom med dagens stortingsflertall. Ikke bare økte bevilgningene, men tiden var overmoden for reformer. Nye Veier AS ga Statens vegvesen en konkurrent som har både gitt oss mer igjen for pengene og bygget raskere. Det har gitt nyttig lærdom som er overførbar til både veg og bane. Det har bidratt til et sterkere og mer konkurransedyktig Statens vegvesen.

Jernbanereformen har lagt grunnlaget for en mer profesjonell organisasjon hvor de enkelte elementene kan rendyrke sine oppgaver, med Jernbanedirektoratet som den strategiske overbygningen og Bane NOR som bygger og tar vare på jernbanen. Målet nå er å gi Bane NOR det handlingsrom som trengs, både økonomisk og strategisk.

Jernbaneutbygging har blitt kostbart. Det må få konsekvenser for hvor, hvordan og hvor mye jernbaneutbygging vi skal kunne gjennomføre i årene som kommer. Ambisjonsnivået er fortsatt høyt, men vi kan ikke se bort fra kost–nytte-vurderinger vi er nødt til å foreta. Det gjelder også intercityprosjektene. Formålet med disse prosjektene er å gi et bedre togtilbud til de reisende. Hvis lange forbikjøringsspor er tilstrekkelig til å nå målene i ruteplanen på kort sikt, vil en redusert ambisjon i målsettingen om antall kilometer dobbeltspor ha mindre betydning for de reisende.

Ingen av de tre beina i intercity har endestasjon på Lillehammer, i Skien eller i Halden. De er alle en del av en større sammenheng – Oslo–Trondheim, Oslo–Stavanger, Oslo–Göteborg. Økt kundegrunnlag på de lange strekningene vil på lengre sikt tvinge fram flere tiltak på disse sporene, også i intercitytrianglet.

Kostnadssprekk er et velkjent ord i jernbanesammenheng og for så vidt også på veisiden. Det er viktig å finne årsakene til kostnadsøkningen. Det er nemlig ikke bare på Østfoldbanen det skjer, og kvikkleire er ikke den eneste årsaken. Det er bebudet en evaluering av Follobaneprosjektet, og det skal bli interessant å se hva som kommer ut av det.

Jeg tror det er flere faktorer som påvirker kostnadene. Den ene er at kostnadene blir underkommunisert for å få ønskede prosjekter inn i NTP. Den andre er at prosjektene blir endret underveis i planleggingen. I denne NTP-en tas det viktige grep for å endre dette. Effektpakker og porteføljestyring er eksempler på det.

Jernbanen har mange oppgaver: binde sammen regioner, frakte gods over middels lange og lange avstander og frakte mange personer inn i og ut av de store byene. Jernbanen er viktig også for Oslo-regionen, der den er ryggraden i kollektivtransporten. Går en 15 år tilbake i tid, var Oslo i ferd med å bli kvalt av busser fra omliggende kommuner og fylker. Dannelsen av Ruter AS har brakt store endringer i dette bildet. Mens Stortingsgaten tidligere var full av busser i rushtiden, er det i dag relativt rolig og kontrollert. Det måtte en holdningsendring til hos både politikerne og passasjerene. Mens en tidligere kunne sette seg på bussen i en av de 22 Akershus-kommunene og ende i Oslo sentrum, blir de fleste passasjerene i dag fraktet til et kollektivknutepunkt der de kan gå over på tog eller T-bane for å bli fraktet fram til jobb.

Øystein Langholm Hansen (A) [13:47:06]: I går kveld bestilte jeg som vanlig drosje til flyplassen. Jeg bestilte via det regjeringen anser som en umoderne app, som heter Taxifix. Drosjen kom – som alltid – til min adresse, og jeg ble kjørt til terminalen på Stavanger lufthavn. Heldigvis begynner nå drosjer og fly å fylles opp med passasjerer igjen. I en periode følte jeg meg veldig alene som reisende, og jeg var nesten helt alene i terminalene – med munnbind – og de som utførte arbeidet for oss, lurte i likhet med mange andre og kjente på en usikkerhet de ikke hadde kjent på før: Hvor lenge skal dette vare? Hvor lenge kan jeg brødfø meg? Kan jeg brødfø meg og mine? Hvor lenge har jeg jobb? Hvordan vil koronapandemien endre min framtid?

Dette har vært hverdagen lenge nå. Nesten samtlige drosjesjåfører som har fraktet meg, har fortalt at de ser seg om etter annet arbeid. Midt oppi det hele har regjeringen gjennomført nye rammevilkår for drosjenæringen. Nesten hvem som helst kan få løyve, og ingen er forpliktet av myndighetene til å være på veien. Dette har mange negative aspekter ved seg. Et av dem er beredska-

pen i landet, og det er derfor jeg snakker om det under debatten om NTP.

Jeg har tenkt mye på om regjeringen har vurdert dette aspektet når de har tvunget igjennom drosjereformen. Det virker ikke slik. Tidligere var det drosjer overalt, alltid. Noen var alltid på veien og passet på samfunnet. Det var en forpliktelse man fikk da man ble tildelt løyvet. Dette er nå slutt. Vi hører også stadig om drosjesentraler som har nattestengt rundt omkring i landet. Hvordan får vi da fatt i transport om vi har et medisinsk behov, eller om noen på bygda skal hjem eller ut og reise på natten? Denne effekten har blitt sterkt undervurdert i regjeringens blinde race for å liberalisere drosjelovgivningen og åpne for selskaper som ikke bedriver personbefordring, men som bare formidler dette gjennom app-er som befinner seg i det vi i dag kaller skyen.

Arbeiderpartiet har arbeidet mot denne utviklingen i næringen av mange grunner, men beredskapsaspektet har vært en av dem. Regjeringen har heller ikke stilt opp for næringen, som har vært dobbelt rammet det siste året gjennom både liberaliseringen og bortfall av kunder.

Så til det andre transportmidlet jeg brukte, nemlig fly. Når det gjelder flybransjen, som frakter meg over langfjellet, er også den hardt rammet av pandemien. Kundene forsvant over natten, og selskapene måtte permittere og etter hvert si opp mange av de ansatte. De fleste flyene ble parkert på flyplasser over hele landet. Et minimalt tilbud ble opprettholdt gjennom kjøp av flyvninger. Hva vil vi ha igjen på den andre siden av pandemien?

Regjeringen har vært utrolig tilbakeholdne med å hjelpe denne næringen gjennom pandemien og den «lockdown» som regjeringen vedtok sammen med Stortinget. Kjøp av noen få viktige flyruter var i lange perioder ett av få tiltak. Andre land har brukt mye for å støtte opp om sine viktige flyselskap, mens det vi har gjort, er å sikre et minimum av flyruter – mens den norske regjeringen har ventet på at ting skal gå over eller ordne seg selv.

Arbeiderpartiet ser at det òg var utfordringer i denne bransjen før pandemien, men de ordningene som regjeringen la til rette for, var enten umulige for selskapene å benytte, eller de hadde minimal effekt. Å kutte i passasjeravgiften var liksom ikke til veldig hjelp når passasjerene var vekk. Å tilby lån til selskap i nød var ikke det selskapene trengte – de måtte jo betales tilbake etter hvert.

Disse bransjene hadde mange ansatte før pandemien. Nå er aktiviteten heldigvis på vei opp igjen, og vi får bare håpe at arbeidsledigheten nå synker, og at menneskene bak disse ledighetstallene kommer seg gjennom dette uten varige men og med en lønn å leve av.

Jonny Finstad (H) [13:52:11]: For oss i transportkomiteen er NTP den store saken i stortingsperioden. Samferdsel og utvikling av ny og bedre infrastruktur bygger landet, og gode samferdselsløsninger er viktig både for sentrale strøk og for distriktene, for by og bygd. Det er viktig at transportsystemene henger sammen. De må legge til rette for velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner. De må trygge sikkerheten. Vi legger til rette for å kutte utslipp – og det er mye, mye mer denne transportplanen handler om.

Dette er en god transportplan. Regjeringen fortsetter den formidable økningen på samferdselsområdet og har virkelig tatt tak. Som representant fra Nordland er jeg spesielt glad for at vårt fylke har fått store gjennomslag både i forrige NTP og i denne framlagte NTP-en. Ingen som kjører gjennom Nordland fylke, kan unngå å legge merke til den storstilte utbyggingen som skjer på E6 gjennom Nordland. Nå starter også utbyggingen av E6 lenger nord, E10 Hålogalandsveien og to nye, store flyplasser i Nordland – i Bodø og i Mo i Rana. Det er den første større flyplassutbyggingen siden 1994 nasjonalt. Det skal gjennomføres flere store havneutbygginger i vårt fylke – på Andøy, Værøy og Røst, i industribyen Mo i Rana, for å nevne noen. Det skal gjøres store investeringer på Ofotbanen og i Narvik på Nordlandsbanen, og et nytt signalsystem på jernbanen rulles ut i hele Nordland.

For et eksportfylke som Nordland er, som jeg er stolt av å komme fra, er denne enorme samferdselssatsingen utrolig viktig. Det minsker avstandsulempene. Det bedrer lønnsomheten for næringslivet. Det skaper bolyst for folk som skal bo i vårt fylke. Det skaper arbeidsplasser. Det skaper utvikling. Ja, det skaper kort og godt optimisme. Det er derfor avgjørende viktig at transportsystemene i landet vårt henger godt sammen. Det er kanskje enda viktigere i distriktene. Vei, bane, sjø og luft er viktige satsinger på hver sine områder i denne NTP-en.

Det er også sånn at representantene i denne salen er godt kjent med at den teknologiske utviklingen går svært fort også i transportsektoren, og det har komiteen også fått oppleve når vi har vært på mange av våre reiser. Det skjer voldsomt mye i den sektoren. Det vil ha betydning for hvordan vi tenker framover, hvordan vi tenker transportløsninger også med tanke på miljø, klima, utslipp og ikke minst sikkerhet.

Jeg er også veldig glad for at denne regjeringen har satt av penger til å utrede helhetlige transportløsninger for Nord-Norge, en slags helhetlig KVU. Det vil være viktig å ha kunnskap om hva som er viktig å prioritere av framtidige samferdselsløsninger for landsdelen, men også for hele landet. Det skal nemlig legge til rette for utvikling og vekst i hele landet, i hele den landsdelen jeg kommer fra, og for framtiden til våre barn og barnebarn.

NTP-en er å anse som denne stortingsperiodens viktigste dokument for utvikling av framtiden.

Tor André Johnsen (FrP) [13:56:55]: Når jeg sitter og hører på denne debatten, må jeg si at den oppleves ganske merkelig, nesten litt surrealistisk. Hadde jeg vært en velger der ute som hadde sittet og fulgt med nå, hadde jeg vært veldig forvirret, og hadde jeg prøvd å se hvilke forslag partiene har, hva de egentlig mener, hva de egentlig foreslår – og hva de egentlig, innerst inne, kanskje ønsker å gjennomføre – hadde jeg blitt enda mer forvirret. Det er ikke noe rart det blir politikerforakt. Fremskrittspartiet blir fremstilt her som useriøse, fordi det er «useriøst» å bygge landet. Det er mye av den retorikken det går på her, at det er «urealistisk» og «useriøst», det vi i Fremskrittspartiet driver med. Jeg reagerer sterkt på den vinklingen og egentlig mistenkeliggjøringen og latterliggjøringen av Fremskrittspartiets ambisjon.

Hvis vi går tilbake til NTP-en i 2013, som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV la fram, så var den på 508 mrd. kr, litt over 500 mrd. kr. Så hadde vi vår NTP, i 2017, da Fremskrittspartiet kom i regjering. Da var det bånn gass, da hadde vi 1 064 mrd. kr, noe som var en dobling. Og det som ligger der nå, er en liten justering, fra 1 064 til 1 200. Det er ikke nødvendigvis bråbrems, men det er i hvert fall ikke noe særlig ambisiøst i forhold til det som lå der. Det er – hva skal vi kalle det – en vanlig, normal justering.

Selvfølgelig er ikke vi i Fremskrittspartiet fornøyde med en slik justering når vi vet at det i tillegg er reduksjon til vei. NTP-en som er lagt fram nå, i 2021, fire år etter vår NTP, innebærer kutt til vei, det er reduksjon til vei. Selvfølgelig er ikke det noen invitasjon til godt samarbeid med Fremskrittspartiet. Men det at vi da legger oss på 400 mrd. kr mer og får finansiert våre prosjekter, det er såkalt urealistisk og helt utrolig, mens de andre partiene har lagt inn merknader – og jeg ser at Senterpartiet har fremmet mange forslag i dag – uten å ha finansiering. Dét er såkalt seriøst og ansvarlig. Det er fullstendig ulogisk for meg, og jeg blir ganske forvirret, og jeg skjønner godt at folk flest blir forvirret – og så lurer jeg på hva vi egentlig driver med her på Stortinget.

Så vil jeg si at jeg opplever at spesielt Arbeiderpartiet og Senterpartiet er veldig koordinerte i sin strategi med å framstille Fremskrittspartiets NTP som urealistisk og useriøs. De hadde jo flere spørsmål til Helge Orten, bl.a., nettopp om det med enigheten og flertallet og at det her kunne ha vært en enighet, og at det ikke ble noen enighet – og framstiller det som om det er Fremskrittspartiet som er problemet fordi vi har krevd 400 mrd. kr, som er urealistisk. For det første vil jeg si, én gang til, at 400 mrd. kr ikke er urealistisk, det er en normal justering. Det er bare å se på hvor mye oljefondet har økt bare de fire–fem første månedene i år, det økte med mer enn 400 mrd. kr, eller en kan se på hvordan stortingsflertallet prioriterer: De prioriterer å kjøpe handlegater i New York, London og Paris i stedet for å bygge rv. 4, E134, E16, E6 og andre viktige nasjonale hovedveier. Så det er tydeligvis mer ansvarlig å gamble med skattebetalernes penger på alle mulige prosjekter rundt i verden, enten det er infrastrukturprosjekter eller andre prosjekter – det er ansvarlig, men å være med og bygge landet, så norsk næringsliv kan få bedre rammevilkår, det er useriøst og uansvarlig. Det er helt utrolig at det er mulig å ha en slik vinkling.

Vår NTP er satt sammen etter innspill fra næringslivet, innspill fra NHO og innspill fra fylkesordførere, fra kommuner, fra lokallag, fra fiskere, fra bønder, fra folk flest der ute – og det er såkalt useriøst og uansvarlig. Det er bare helt utrolig. Det dreier seg om prioritering. Så enkelt er det. Vi prioriterer å bygge landet, prioriterer å ta vare på Norge, mens stortingsflertallet, inkludert Senterpartiet, prioriterer å gamble med skattepengene på alle mulige andre prosjekter. Så handlegater i New York er tydeligvis viktigere enn rv. 4. Det synes vi er helt utrolig, det må jeg virkelig si er veldig spesielt.

En annen ting jeg reagerer spesielt på, er denne vinklingen rundt forhandlingene om mulige forlik, som særlig Myrli og Senterpartiet var inne på tidligere i dag. Jeg vet ikke hva slags strategi Myrli har i forhandlinger, men hvis en tviholder på sitt primærstandpunkt, er det vanskelig å få til enighet. Men jeg tror de fleste forstår at Fremskrittspartiet selvfølgelig ikke har tviholdt på 400 mrd. kr for å få til en enighet med regjeringen – nå skal ikke jeg gå inn i detaljene i de rundene vi hadde med regjeringen, men vi var villige til å komme dem betydelig i møte – men vi har selvfølgelig noen elementære krav og noen elementære føringer som er veldig forutsigbare. Det handler om mer penger til vei, og som jeg sa, innebærer NTP-en kutt til vei.

Det å ta strukturelle grep så Statens vegvesen får en del prosjekter med samme rammevilkår som Nye Veier, det er heller ikke urealistisk, og det er naturlig, og det er noe som regjeringen selv jobber med. Selvfølgelig hadde vi også noen ambisjoner på bompenger, som ikke var urealistiske, men kanskje mer en videreføring av det nivået som vi har klart å bli enige om. Det var ikke noen vilje til å bli enige. Og når det gjelder å framstille det som at det er Fremskrittspartiets feil, eller regjeringens feil, eller hva det nå er: Jeg vil si at det er mer regjeringens feil enn Fremskrittspartiets feil, i hvert fall.

Kjell-Idar Juvik (A) [14:02:12]: Nasjonal transportplan er nok en av sakene som det er store forventninger til landet rundt. Alle har en vei, en jernbanestrekning

eller annen infrastruktur som de ønsker å få gjort noe med – og helst snarest. Så i dag er noen fornøyd, mens andre sannsynligvis er veldig misfornøyd. Selv om det skal brukes over 1 200 mrd. kr de neste tolv årene, er det ikke plass til alle gode prosjekter, og selv om prosjektene er inne i de første seks årene, er det lenge til 2027 om man kommer sist i første periode. Og før det skal planen rulleres på nytt i denne salen om fire år. Samferdselspolitikken er særdeles viktig for å bygge landet, ikke minst for å bygge sterke bo- og arbeidsregioner og styrke rammebetingelsene for norsk næringsliv. Hvor og hvordan vi bygger ut, har betydning for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken.

Jeg har lyst til å prate litt om kyst, for det er det altfor få som gjør. NTP er en melding og en plan for samferdselssatsing de neste tolv årene, men det er også avgjørende at dette følges opp i de årlige budsjettene. Ser vi tilbake på den siste NTP-en eller den gjeldende NTP-en og behandlingen, var kystformål nedprioritert, og spesielt i første seksårsperiode. Så når statsråden viser til at dagens NTP er urealistisk, gjelder det nok ikke kystsatsingen – i så fall var den urealistisk lav. I tillegg har ikke regjeringen fulgt opp de årlige bevilgningene til kystformål i denne fireårsperioden. Det er vesentlig lavere oppfølgingsgrad for kystformål enn f.eks. veiformål, jernbaneformål og særskilte transporttiltak i perioden. Den manglende satsingen på kystformål får konsekvenser for lokalt næringsliv.

Et av eksemplene på dette er et prosjekt jeg kjenner godt: mudringstiltak i Mo i Rana Havn. Skal kommunen og næringslivet få bygge opp en ny dypvannskai i Rana og legge til rette for nye etableringer, som Freyrs battericellefabrikk, må dette på plass. Noen tiltak er inne i første periode, og det er bra, men det er fortsatt uklart om midlene kommer i 2022, eller om de kommer i 2027. Jeg registrerer at en samlet komité i sine merknader prioriterer dette og sier at det må komme tidligere i perioden, så det setter vi vår lit til.

Manglende satsing på kystformål er også dramatisk for fiskerihavnene. De fire høyrepartienes tidligere beslutning om statlige fiskerihavner – at de skulle overføres til fylkeskommunene, en overføring som Arbeiderpartiet for øvrig var imot – ser vi har ført til en klar svekkelse av fiskerihavnene. Det bekreftes vel kanskje ytterligere av at fire fylkeskommuner så langt har valgt å ikke skrive under denne avtalen – det er vel kanskje en bekreftelse. Arbeiderpartiet mener det bør etableres en ordning der fylkeskommunen kan søke om midler til opprustning av fiskerihavner gjennom en engangspott på 1,8 mill. kr. Disse midlene må kunne stilles til disposisjon både i de fylkeskommunene som har overtatt fiskeriene, og i de fylkeskommunene som foreløpig ikke har sagt ja til dette. For Arbeiderpartiet er det viktig å satse på kyst og sjø, og i en sånn sammenheng er fiskerihavnene også svært viktige.

Så litt om rassikring: Arbeiderpartiet mener det er et stort behov for rassikring av veinettet vårt. Arbeiderpartiet mener at det i samarbeid med fylkeskommunen må utarbeides en nasjonal rassikringsplan for både fylkesveier og riksveier, og har i sitt forslag lagt inn 3 mrd. kr mer i tolvårsperioden. Jeg registrerer at et flertall i komiteen er for et forslag om en nasjonal rassikringsplan som skal omfatte både riksveier og fylkesveier, og jeg ønsker den velkommen.

Så en lokal sak for Helgeland: Forrige uke var jeg så heldig å få være med på debatten og vedtaket om en stor utbygging i Rana – en ny, stor flyplass. Jeg forventet da at en samlet komité nå gikk inn for å få på plass en konseptvalgutredning for veiforbindelsen til og gjennom Rana. Den har dagens Samferdselsdepartement satt på vent i påvente av flyplassen, dypvannskai og næringsetableringer. Disse tingene er nå vedtatt; de er bestemt og er på gang, og jeg hadde da forventet at en samlet komité gikk inn for en sånn KVU.

Så helt til slutt: Jeg var med på behandlingen sist. Jeg har sett på innstillingen i dag. Jeg tror dokumentet er tre ganger så tykt som sist, og jeg sitter med en følelse av at det her er levert inn mange gode ønsker, og så har man kanskje ikke tatt ansvar for å ha en plan som man skal styre etter de neste tolv årene.

Terje Halleland (FrP) [14:07:28]: Tilstanden i offentlig infrastruktur viser ofte hvor langt framme nasjonen er i velstand og vekst, og hvordan det offentlige legger til rette for å kunne være en del av en effektiv verdikjede, f.eks. på veier, som ivaretar kortere, tryggere og raskere reisetid for varer og personer.

Norge er et samfunn i omstilling. Den oljesmurte økonomien vil avta, og Norge vil få en økonomi som er likere andre økonomier som vi i dag konkurrerer med. Da er det viktig at vi også klarer å løfte den offentlige infrastrukturen, spesielt på vei, når vi skal konkurrere på andre vilkår enn tidligere.

Vi kjenner alle til eksempler på veistrekninger som en knapt nok kan si er bygd for motorisert ferdsel, eksempler på veistrekninger hvor to kjøretøy ikke klarer å passere hverandre, som er trafikkfarlige for kjørende og livsfarlige for myke trafikanter. Da snakker jeg ikke om lokale veistubber som ikke er blitt oppgradert, jeg snakker om europaveier og hovedstamveier mellom store byer og regioner som langt fra har den standarden en kunne forvente.

Derfor trenger vi en prioritering som spesielt gir viktige veier et løft, som er en del av den omstillingen som gir oss et mer effektivt veinett, og som gir verdiskapingen i næringslivet et løft. Da kan vi ivareta og opprett-

holde det næringslivet som har etablert seg ute i distriktene, sikre at de får varene trygt fram, sikre at fisken vår kommer raskt fram, og sikre at viktig utstyr når fram til sine destinasjoner på en rask og effektiv vei som hindrer at næringen velger andre lokasjoner på grunn av manglende standard på veiene.

Vi har samfunnsøkonomiske beregninger på våre investeringer, og så lar vi altså mange av våre mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter ligge i en skuff og bli skjøvet ut i tid. Det hadde Norge kanskje råd til tidligere, med en oljesmurt økonomi, men skal vi klare en god omstilling til andre næringer, har vi ikke råd til å la disse prosjektene bli liggende i skuffen. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å prioritere et løft på veiene våre og få et mer effektivt og trafikksikkert veinett.

La oss ta for oss hva som blir lagt til grunn for de samfunnsøkonomiske beregningene vi har på bygging av nye veiprosjekter. Det er selvfølgelig bruken av prosjektet og tidsbesparelsen. Jo flere kjøretøy som bruker prosjektet, jo større blir den samfunnsøkonomiske gevinsten. Hvorfor innfører vi da bompenger på de samme veiene – bompenger som er så høye at de er trafikkavvisende, som gir økte kostnader som fører til at verken privatpersoner, næringsliv eller for den del idrettslag bruker prosjektet? Hadde vi vært en fattig nasjon uten penger, kunne jeg kanskje forstått det, men jeg har ikke inntrykk av at vi er fattige når den samme lille nasjonen bruker 1 500 mrd. kr på et statsbudsjett.

Vi bygger opp et system som viser i hvilken rekkefølge vi skal bygge prosjektene, gjennom at de mest trafikkerte skal bygges først fordi de har den største gevinsten, og så innfører vi bompenger som reduserer trafikken, og samfunnsgevinsten uteblir eller blir i beste fall skjøvet fram i tid. Da kan vi godt ha en politikk som kan gjennomføres med den oljepolitikken vi har i dag, og som ikke krever den effektiviteten og lønnsomheten, men i en omstilling kan dette umulig være god butikk.

Til slutt bare noen ord om Vestlandet, om E39 og E134, for det får konsekvenser når vi sier ja til noen prosjekter. Vi har nå en fantastisk ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen ved at både Hordfast og Rogfast ligger inne. Det skal gi hele Vestlandet et løft. Det kommer til å gi Sunnhordland et stort løft, det kommer til å gi Haugalandet et stort løft, men det gir også en vekst i trafikken. Da kan vi ikke glemme E134, som har en elendig standard på deler av sine strekninger. Bakka–Solheim var et prosjekt som ingen vil ha da denne NTP-en ble framsatt av regjeringen. Nå er det et prosjekt som samtlige vil ha. Det er jeg veldig glad for. Det vil få stor betydning for oss. Og Fremskrittspartiet har lagt fram et eget forslag i dag, nr. 364, der alle som støtter prosjektet, kan få anledning til å sikre det gjennom å støtte forslaget.

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

Mari Holm Lønseth (H) [14:12:37]: Gjennom de siste åtte årene har det vært en historisk satsing på samferdsel. Samferdselsbudsjettene har blitt nesten doblet siden 2013. Det er bra, men det som er aller best, er at det er veldig etterlengtede prosjekter som vi ser at endelig kommer på plass.

La oss ta Trøndelag som eksempel: Under den rødgrønne regjeringen planla man klattvis to- til trefelts E6. Nå er det klart at E6 gjennom Trøndelag skal bygges, først fra Ulsberg til Åsen, og der med firefelts standard og 110 km/t. Nå kommer det også penger til å løse flaskehalsen på Sluppen. En ny Sluppen bru, Nydalsbrua, kommer også på plass. Det er viktig for trafikksikkerheten, det er viktig for næringslivet, og det er også viktig fordi det er E6 som binder Nordland sammen med Trøndelag og Trøndelag sammen med Europa. De aller fleste varer som skal ut i Europa, skal via E6, men de starter også på en fylkesvei.

Jeg er stolt over at man i denne nasjonale transportplanen endelig tar tak i vedlikeholdsetterslepet som man også har hatt på fylkesveinettet etter at mange riksveier ble overført til fylkeskommunene av den rødgrønne regjeringen. Nå får vi endelig på plass en forpliktende opptrapping fra statens side, og da er det bare å forvente at fylkeskommunene også følger opp med bevilgninger som sørger for at vi får en mye bedre fylkesveistandard, noe som er viktig både for folks trafikksikkerhet og for næringslivet.

Det er utrolig mange ting i denne nasjonale transportplanen jeg kunne ha trukket fram og vært glad for, men jeg kan gjerne trekke fram noe som har vært en hodepine i Trøndelag antakelig de siste 40 årene. Endelig har regjeringen landet på at man ønsker en ny godsterminal, og at den skal ligge på Heggstadmoen. Det er et realistisk alternativ, det kan frigjøres fortere, det er billigere, og det er også ønsket av mange av de tunge næringsaktørene som skal bruke området. Det betyr også at vi endelig kan få frigjort det som er noe av det viktigste for byutviklingen i Trondheim, Brattøra, til næring, boliger og kulturformål. Da mener jeg det vil hvile et stort ansvar på de partiene som eventuelt velger å avvise et forslag som kan føre til at vi endelig får stoppet en sak som har vært en mangeårig floke – i 40 år.

Jeg ser at Arbeiderpartiet i saken ikke har lagt inn penger til en fullverdig løsning på Torgård. Det vil bety at Arbeiderpartiets alternativ er å sende denne saken ut i nye årelange utredninger. Det tror jeg ikke er bra for verken næringslivet eller folket i byen – og heller ikke for klimaet.

Espen Barth Eide (A) [14:15:50]: Klima og natur må være rammen rundt all politikk heretter. Det slår vi også tydelig fast i Arbeiderpartiets nye program, og følgelig mener vi naturligvis at dette også gjelder for transportpolitikken. Som det har vært sagt flere ganger i dag, står transportsektoren for nesten en tredjedel av alle norske utslipp, så det å lykkes med våre ganske radikale klimamål er umulig om ikke transportsektoren bidrar sterkt til det. Dette er også viktig i et naturperspektiv fordi transportutbygging også handler om areal.

Den gode nyheten er at dette ikke bare er noe vi mener her. Resten av verden – alle ledende industriland – tenker nå i samme retning. Derfor skjer det en fantastisk teknologiutvikling på hele dette feltet, men i dag altså særlig i transportsektoren. Vi er bare åtte og et halvt år unna 2030, åtte og et halvt år – det er ganske nøyaktig to stortingsvalg – og bare tjueåtte og et halvt år unna 2050. Framtiden bygges nå. Alt vi vedtar, bygger og anskaffer i dag, vil med sikkerhet være der i 2030 – vel å merke hvis det er bygd ferdig – og etter alt å dømme også i 2050, så framtiden skapes akkurat nå. Da er det viktig at vi har en stresstest overfor framtidens teknologi også når vi snakker om transport. Dette mener jeg gjelder for alle sektorer, men transportsektoren egner seg spesielt godt fordi det er en sektor der veldig mye endrer seg fort.

Jeg har lyst til å bruke et eksempel: Den snarlige innføringen av elektrifisert flytrafikk i Norge, ikke minst i Nord-Norge og på Vestlandet, ligger ekstremt godt an til å ligge i front i verden for elektrisk flytransport på kortbane. Jeg var nylig på besøk hos Widerøe i Bodø, som i nært samarbeid både med andre selskaper og med Avinor nå ser for seg at dagens hovedmodell, Dash 8, skal erstattes med elektriske fly, og de kan begynne med de aller første allerede i 2026 hvis alt går bra og etter planen. Så vil vi etter hvert få et elektrifisert kortbanenett.

Det fascinerende med det er at infrastrukturen allerede er der. Vi har etter alt å dømme verdensrekord i rullebane per innbygger. Infrastrukturen er ferdig bygd, flyene blir utslippsfrie, man slipper å kjøre land og strand rundt med tankbiler med flybensin, og det betyr at man får følgekonsekvenser for hele transportsektoren.

Da er det utrolig viktig at man ikke bare sier at man gjør det man alltid har gjort, men med ny teknologi. Det vil ha konsekvenser for hva vi ellers mener i alle andre sektorer, at fly i den delen av landet som trenger mange korte flyruter med få folk, blir det mest utslippsfrie alternativet. Da tenker jeg at man når man lager transportplaner, må tenke gjennom de overgripende følgekonsekvensene før man blir helt enig om hvordan framtiden ser ut – for framtiden bygger vi nå.

Torill Selsvold Nyborg (KrF) [14:19:09]: Handsaming av Nasjonal transportplan er som ein høgtidsdag, og eg er glad for å få vera til stades her og endå til få seia nokre ord.

I byrjinga av 2000-talet var det stor entusiasme for Hordfast på Vestlandet – og det er det for så vidt enno. Vestlandsrådet vedtok Rogfast og Hordfast som topp prioriterte vegsamband, og vi arbeidde systematisk med vegstyresmaktene, som Samferdsledepartementet, Vestlandsbenken og samferdslekomiteen på Stortinget. Næringslivet var begeistra.

Det har teke lang tid, men no er prosjekta klare, og vi gler oss til oppstart i 2022. Det styrkjer prosjektet at Hordfast har positiv samfunnsøkonomisk nytte. Prosjektet er allereie i god framdrift. Reguleringsplanen er i arbeid. Norsk aluminiumsindustri er i gang med ei spennande, nyskapande tilnærming til brubygging, som kan gje store eksportinntekter i framtida for regionen og landet.

Regjeringa har prioritert Hordfast som eit av to prosjekt på nasjonalt nivå til nyordninga med å involvera entreprenørar i ein langt tidlegare fase i planarbeidet. Difor forventar vi ein stortingsproposisjon om prosjektet – noko vi ser fram til.

Vestlandet er i omstilling. Gode kommunikasjonar er nøkkelen. I denne regionen bur det éin million vestlendingar klare for framtida. Olja og gassen vert fasa ned i tida som kjem. All kunnskap og ekspertise som oljenæringa har gjeve Vestlandet, kjem godt med i den nye tida, som skal gje arbeid til folk, busetja folk og oppretthalda og vidareutvikla tenestene til innbyggjarane våre.

Kristeleg Folkeparti har arbeidd for at Hordfast skulle realiserast. Som i dei fleste parti har ein drøfta ulike traséval. Eg fekk ikkje den traseen eg sjølv syntest var best. Men no må vi «belita» oss, og tida for omkampar er definitivt over.

Med Hordfast vil det verta ei fantastisk utvikling i Stord, Tysnes, Bjørnefjorden og Bergen, og vi må for all del ikkje gløyma Bømlo. Tordis Hareide var samferdslepolitikar i Hordaland fylkesting i byrjinga av 1990-talet, og ho visste kva som skulle til, nemleg kaffi og nysteikte vaflar til statsministeren og sonen Knut Arild, vår samferdsleminister – ikkje berre i éin valkamp, men fleire. Og heile pressekorpset var med.

Gratulerer Vestland og gratulerer Noreg! Kristeleg Folkeparti heiser flagget for Tordis og alle som på ulike måtar har stått på for Hordfast.

Lars Haltbrekken (SV) [14:22:17]: En av mine første aksjoner som miljøaktivist var i 1988 da trikken i Trondheim ble lagt ned. Takket være ildsjeler ble den startet opp igjen to år etterpå. Og sammen med andre aktivister fra Natur og Ungdom var jeg med på den første turen opp til Lian. Min første hybel som ung var også rett ved trikkeholdeplassen i St. Olavs gate, og jeg skal

vel innrømme at det var enkelte søndagsmorgener jeg syntes trikken skranglet vel mye.

Trondheim er en by i vekst, og det er igjen på tide med et løft for den skinnegående kollektivtrafikken i byen. Derfor foreslår SV nå å starte arbeidet med å bygge en bybane i Trondheim. Byen er i vekst, og vi trenger en bybane for å frakte folk miljøvennlig og trygt i dagliglivet.

I tillegg foreslår vi mer penger til kollektivtrafikken, jernbanen og en satsing på gang- og sykkelveier. Pengene skaffer vi ved å stanse motorveiene, som bare legger opp til mer bilisme og mer forurensning, som den omfattende utbyggingen av E6 nord for Trondheim. Denne veien vil ikke bare legge opp til mer biltrafikk og gjøre det vanskelig for Trondheim å nå målet om nullvekst i biltrafikken, den vil også asfaltere store områder med dyrket mark. For meg er det en gåte at det er enkelte partier som snakker varmt om jordvernet den ene dagen, og den neste går inn for å asfaltere dyrket mark med motorveier.

I tillegg ønsker SV å bruke bompenger på å bygge bybane og jernbane. Vi skal bygge framtidens kollektivtrafikk for Trondheim og for Trøndelag. Vi skal også ruste opp jernbanen internt i Trondheim, slik at vi kan få kvartersruter på togene mellom Melhus og Stjørdal.

SV vil ha byer for folk. Derfor mener vi at nullvekstmålet nå er for svakt. Vi vil redusere biltrafikken inn i de store byene med 40 pst. innen 2030. Ingen andre har satt seg så ambisiøse mål for å få renere byluft og triveligere byer hvor folk skal bo.

Dette skal vi klare ved å utvide ordningen med byvekstavtaler, som er helt avgjørende for at byene skal nå disse målene, og som skal være med på å finansiere kollektivtrafikken i langt flere byer i årene framover. Da kan vi få byer med ren luft og som er trygge for våre barn å vokse opp i.

Sylvi Listhaug (FrP) [14:25:32]: Fremskrittspartiet vil bygge landet. Det betyr å satse på vei. Det betyr å satse på infrastruktur.

Det er fullt mulig å øke Nasjonal transportplan med 400 mrd. kr utover regjeringens forslag. Det er altså bare den summen som oljefondet har vokst med siden nyttår. Det Fremskrittspartiet vil, er å slutte å ødsle så store beløp som vi gjør i dag – på bistand, på innvandring og integrering og på symbolske klimatiltak – og heller bygge Norge.

Møre og Romsdal er bomfritt. Fremskrittspartiet fjernet bompenger for 1,4 mrd. kr. Bilister sparer nesten 200 kr tur-retur Ålesund–Åndalsnes. Men nå skal altså Høyre, Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre pepre Sunnmøre med bompenger. Først skal man ha en mur rundt Ålesund og flå bilistene med 3,2 mrd. kr, og det nesten uten at det blir bedre veier. Det er nesten ikke til å tro når man ser Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre stå og flagge – stå og flagge – for å sende en regning på 3,2 mrd. kr til bilistene.

Men det var ikke nok med det. På toppen av det skal sunnmøringene nå også betale i dyre dommer for realiseringen av Møreaksen, som knapt noen i Møre og Romsdal vil ha. Bare 24 pst. av innbyggerne støtter dette, og likevel skal altså sunnmøringene betale 45 kr i to bomsnitt for å realisere dette, nesten uten at det blir bedre vei på de strekningene som er viktige mellom Ålesund og Sjøholt.

Fremskrittspartiet vil prioritere Blindheim–Breivika. Det ligger ikke inne med en krone. Det er den mest trafikkerte strekningen i hele Møre og Romsdal – 30 000 biler i døgnet. Det er tre ferger som kommer inn i denne biten.

Veibustkrysset, et av de mest ulykkesutsatte stedene i Møre og Romsdal, er heller ikke sterkt prioritert.

Vi ønsker å skrote Møreaksen og heller ha Romsdalsaksen.

Vi ønsker å satse på rv. 15, Otta–Måløy–Strynefjellet, med arm til Geiranger, som gjør at det blir helårsvei der. Det er en strekning som er så viktig for store deler av næringslivet i Møre og Romsdal.

Så er det det viktigste: å ruste opp eksportvei nr. én ut av fylket, nemlig E136 Dombås–Vestnes, som vi ønsker overført til Nye Veier, en strekning som fører enorme verdier ut av fylket og ut av landet.

Bilistene har ett parti å stemme på i Møre og Romsdal, og det er Fremskrittspartiet.

Ketil Kjenseth (V) [14:28:56]: For Venstres del har det vært en glede å være i et samarbeid i åtte år, og det blir enighet om store påplussinger i NTP, Nasjonal transportplan, for jernbane og kollektiv. Vei utgjør i dag 50 pst., og for første gang har vi hevet jernbane og kollektiv, sykkel og gange til halvparten av Nasjonal transportplan.

Det er også helt nødvendig, for vi har offensive klimamål fram mot 2030, og transportsektoren skal kutte 50 pst. av utslippene. Norge går i front i et grønt skifte. Elbilsatsingen er en viktig del av det, men utslippene har blitt kuttet mye gjennom å putte biodrivstoff på tanken også, i stort monn. I tillegg utgjør kollektiv, sykkel og gange kutt, og med økt satsing på jernbane vil det bli ytterligere kutt.

Jeg må si at det gledet meg faktisk litt å ta toget på Gjøvikbanen fra Gjøvik stasjon i går i nye togsett. Vi har brukt over 1 mrd. kr på den gamle tømmerbanen Gjøvikbanen fra 1800-tallet i løpet av disse åtte årene, og mer blir det. Da jeg kom til Reinsvoll, var det et krysningsspor under bygging. Da jeg kom til Jaren stasjon, var det en ny stasjon under bygging og en ny henset-

tingsparkering for togsett. Fortsatt er Gjøvikbanen den eneste strekningen som bare har totimersavganger, så det er mye igjen å gjøre, men det går riktig vei. Og for første gang er det en NTP hvor det er full enighet om at en skal bygge dobbeltspor fram til Roa. Det håper jeg blir realisert i løpet av noen år.

Så må jeg også si at det å få være med på å etablere Nye Veier AS har vært viktig. Det er flertallet her som har gjort det. Jeg tenker som politiker at det å ha noe å sammenligne med er helt essensielt. Når en har bare én veibygger, én veiplanlegger, er det ikke så lett å gjøre det. Med Nye Veier har vi fått noe å sammenligne med, og de har utfordret og gjort det på en god måte. Særlig i mitt geografiske område, Innlandet, er de nå snart på tur over Mjøsa – skal begynne nordfra i Øyer og bygge ned til ny mjøsbru. Vi har også brukt mye penger på gul midtstripe i denne NTP-en, og fylkesveier er også en viktig del av det.

Representanten Tor André Johnsen var inne på at ingen har hørt om Hunndalen, men det kan jeg love deg, Johnsen: Jeg er fra Gjøvik, og jeg tar æren for at Hunndalen står i Nasjonal transportplan. Tunnel og firefelts rv. 4 fra Mjøsbrua til Hunndalen er viktig. Det er viktig for Innlandet. Det er en ny region som vokser fram med nytt storsykehus. Det er også viktig å få trafikken under Gjøvik by. Det har vært en debatt i hele min levetid, og jeg er over 50 år.

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

Margunn Ebbesen (H) [14:32:24]: Jeg lover at dette er mitt siste innlegg fra Stortingets talerstol om samferdsel. Og da kan jeg ikke la anledningen gå fra meg til å ta et bitte lite tilbakeblikk – men samtidig også se på fortsettelsen.

Med Høyre i regjering har det for meg rett og slett vært topp å fronte Høyre og vår samferdselssatsing gjennom disse åtte årene som stortingspolitiker fra Nordland. Det har handlet om at vi har en regjering som har prioritert det som har vært viktig for folk og næringsliv i nord.

I mine innlegg på landsmøtene til Høyre og her på Stortinget har jeg hatt et tydelig budskap om hva som er viktig for oss i nord. Det har vært samferdsel, samferdsel og samferdsel. Ja, vi har et rikt næringsliv, men næringslivet trenger også gode rammebetingelser for å utvikle seg, og en av de viktige rammebetingelsene – ja, i tillegg til det vi har gjort på skatteområdet, da – er samferdsel. Og det er ikke tvil om at samferdselssatsingen med Høyre i regjering er historisk. Infrastruktur er bygget ut i et tempo som aldri før, og bevilgningene er doblet gjennom disse årene.

Vi som Høyres tillitsvalgte fra nord har reist mye og fått mange gode innspill fra folk og næringsliv i nord. Vi er blitt lyttet til, og regjeringen leverer.

Nå står norgesferien for døra, og mange av dere vil da legge ferieturen nordover. Da kan du glede deg til å kjøre på en fantastisk flott E6 gjennom Helgeland. Og så er jeg glad for at vi i transportplanen som nå er lagt fram, har lagt inn en tydelig merknad om at det er viktig å få fullført den gjenstående strekningen på E6 Helgeland sør. Med Høyre i regjering er jeg sikker på at det vil skje i løpet av kommende NTP-periode.

Det er mange gode prosjekter vi har klart å jobbe inn i denne transportplanen, som er viktige for næringsliv og for oss som bor i Nordland. At utbedring av fiskerihavnene på Værøy, Røst og Andenes prioriteres i første del av planperioden, er viktig, det samme med Narvikterminalen og Narvik stasjon – og ikke minst E6-tunnel i Narvik. At det også prioriteres å bygge to nye flyplasser i Nordland – i Bodø og i Mo i Rana – gjennom denne transportplanen, bør også legges merke til.

Så er jeg veldig fornøyd med den jobben som er gjort her i Stortinget, nå når det gis et tydelig signal om at det skal prioriteres gjennomført en helhetlig planlegging av E10 i Lofoten, og at felles lufthavn for Lofoten vurderes når framdriften av E10 er avklart.

Mye mer kunne ha vært nevnt, men én ting er i alle fall klart: En god transportplan er blitt enda bedre etter behandlingen i Stortinget. Og med Høyre i regjering kan en være trygg på fortsatt prioritering av samferdsel framover.

Sivert Bjørnstad (FrP) [14:35:29]: Tiden for å se framover kommer gjerne på slutten av hver fireårsperiode. Perspektivmeldingen peker framover med et ikke alltid for optimistisk blikk, mens Nasjonal transportplan vanligvis pleier å ha et langt mer positivt utgangspunkt. I alle fall hadde den NTP-en jeg tidligere har vært med og behandlet, i 2017, det. Da var det stor optimisme i min valgkrets, Sør-Trøndelag. Da hadde Nye Veier nettopp blitt opprettet, og ny E6 både sør og nord for Trondheim var planlagt. Nå er byggingen av begge disse viktige strekningene i gang.

Den samme optimismen ser vi dessverre ikke i Sør-Trøndelag i dag, og det er ikke fordi trøndere generelt er blitt mindre optimistiske enn tidligere, men den NTP-en vi behandler i dag, gir ikke grunnlag for noen stor optimisme, i alle fall ikke på veisiden i mitt hjemfylke. Regjeringen hadde nå mulighet til å se ti–tolv år framover, men de har altså ikke funnet ett eneste nytt riksveiprosjekt som er viktig nok i Sør-Trøndelag.

Det kan være to grunner til det. Enten er alle veier, kryss og strekninger helt tipp topp og i strålende stand, eller så overser denne regjeringen og stortingsflertallet i

dag de transportutfordringene vi har i Trøndelag. Når jeg snakker med velgere hjemme hos meg, er det liten tvil om hva som kan være riktig. Vi har en regjering og en opposisjon, med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i spissen, som ikke ser utfordringene sør i Trøndelag.

I 2013 stemte fire representanter i bystyret i Trondheim for at Klettkrysset skulle bygges som fullverdig toplanskryss, sånn at fylkets kanskje viktigste kryss, som knytter E6, E39 og flere fylkesveier sammen, skulle håndtere den trafikken som er der, på en måte som ivaretar trafikksikkerheten. De fire representantene var alle Fremskrittsparti-representanter. De øvrige 63 representantene i bystyret, fra alle de andre partiene, stemte imot.

Etter det har dette utviklet seg til en real farse. Parti etter parti har tatt avstand fra hva de selv stemte i bystyret, og heller bedt om at staten skal ta regningen og avgjørelsen gjennom NTP. Men hva skjer her i dag? Regjeringspartiene skriver i merknadene at krysset ikke er optimalt, at det er farlig, og at det ikke er godt nok. Arbeiderpartiet og Senterpartiet sier det samme. Men det kommer ingen lovnader om penger. Det er helt i det blå når vi kan få et nytt trafikksikkert kryss for tusenvis av bilister hver eneste dag.

Gunn Iversen Stokke, ordfører i Skaun fra Senterpartiet, var ute i media før NTP ble lagt fram, og krevde både penger og en beklagelse. Jeg håper nå at hun får en beklagelse fra sine egne på Stortinget, som hadde muligheten til å sette av penger, men som lot være å gjøre det.

Anne Kristine Linnestad (H) [14:38:54]: E18 Retvet–Vinterbro, den siste delen av prosjektet E18 Riksgrensen–Vinterbro, ligger inne i NTP. Det burde være en gledens dag for alle som bor langs veien og bruker den som lokalvei, alle som pendler fra og til Indre Østfold, og ikke minst nyttetrafikken inn og ut av Norge, men det kan virke som om flere humper gjenstår før veien er klar.

I august 2012 var alle ordførerne langs strekningen, inkludert meg selv, sammen med fylkesordføreren i Østfold og samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa fra Senterpartiet, invitert til å ta første spadestikk på den første parsellen, Momarken–Melleby. Mye har heldigvis skjedd når det gjelder planlegging av nye veier på disse ti årene. Nå gjelder det å fullføre prosjektet de siste 4 km gjennom Nordre Follo og Ås. Trasé og reguleringsplan er vedtatt for lenge siden. Det er finansieringen som står igjen nå.

Når NTP er vedtatt, har Stortinget forpliktet staten til å ta nesten 70 pst. av kostnaden. I tillegg foreslås det 100 mill. kr til sideveistiltak for å hindre trafikklekkasje til lokalveier gjennom tettsteder og lokalsamfunn. Så dette burde være en gledens dag, men det er dessverre en delvis glede. De to ordførerne i Nordre Follo og Ås har sagt et foreløpig nei til forslagene fra Statens vegvesen og departementet om bomsnitt og sideveistiltak.

Alle som bruker denne ulykkesbelastede strekningen, fortjener en tryggere vei – til skole og fritidsaktiviteter, for å få melken fra gården raskt fram til meieriet og for at laksen fra Vestlandet skal komme både trygt og raskt ut i Europa.

Jeg er enig med representanten Myrli i hans beskrivelse av NTP som planleggingsverktøy. Derfor håper jeg han tar en prat med ordførerne i Nordre Follo og Ås, så vi unngår enda en fartshump i dette prosjektet, for jeg har virkelig prøvd. Det er trist når det er det kommunale selvstyret som oppfattes som kjepper i hjulet.

Innbyggere, pendlere og næringsliv fortjener en løsning å forholde seg til så fort som mulig, så vi kan heise flagget og spise kake når veien åpnes, slik representanten Myrli sa i sitt innlegg tidligere i dag. Vi har ingen flere liv å miste, og vi ønsker ingen flere hardt skadde på denne strekningen, Retvet–Vinterbro. Derfor skulle jeg ønske dette var en udelt gledens dag.

Helge André Njåstad (FrP) [14:41:47]: Nasjonal transportplan handlar om å byggja landet, og der ser me tydeleg at det er forskjellige ambisjonsnivå frå parti til parti. Eg er glad for å tilhøyra det partiet som verkeleg vil byggja landet, og som seier at det å bruka pengar på veg har ein eigenverdi fordi det tryggjer arbeidsplassar, det gjer at folk kjem seg fram til skule, barnehage og fritidsaktivitetar, og det gjer rett og slett at kvardagen blir enklare for folk flest og næringslivet.

Hordaland treng nye vegar, som presidenten òg kjenner til. Me har store rasutfordringar. Dei som køyrer dagleg mellom Bergen og Voss, veit at det er med hjarta i halsen. Det er ei stor utfordring. Difor er det viktig for oss å få bygd K5, og at me fortset planlegginga heilt til Voss, med ny veg på E16.

Så er det viktig å knyta Vestlandet saman ved å byggja Hordfast. For Framstegspartiet har Hordfast alltid vore viktig. Det er eit samfunnsøkonomisk lønsamt prosjekt, og det er viktig. Eg begynner å lura litt når eg ser kva dei partia som ligg godt an på gallupen, meiner om Hordfast. Senterpartiet vil ha eit nytt seminar og ein ny trasédiskusjon, SV vil ikkje ha prosjektet, og Arbeidarpartiet snakkar ikkje om prosjektet og håper helst at det ikkje blir nemnt nokon plass.

Det betyr at sjølv om det er eit fleirtal i dag for Hordfast, kan valet endra det. Alle som er opptekne av å byggja Vestlandet og å byggja saman Vestlandet, må sørgja for at det etter valet faktisk blir eit fleirtal som ikkje består av raud-grøne parti, for då set ein prosjektet i stor fare.

Eg vil rosa regjeringspartia for at dei har vore tydelege på begge dei to store prosjekta på Vestlandet, men der

stoppar òg rosen. Det hadde vore logisk at ein hadde knytt saman E16 og E39 og fjerna flaskehalsane ein ser i Åsane – som folk som skal reisa til Nord-Hordaland, slit med kvar einaste dag – gjennom å byggja ringveg aust gjennom Bergen. Regjeringa valde å ikkje leggja det inn, men heldigvis, etter veldig stort engasjement frå lokalbefolkninga og Framstegspartiet, har regjeringspartia lagt inn i alle fall ein omtale og ambisjon om å koma oss i møte på det området. Eg håpar at dei framleis er einige i det og stemmer for det forslaget me har lagt inn. Me er nøydde til å fullføra heile ringvegen og ikkje berre begynna, men det er i alle fall ein bevegelse som eg er glad for, frå regjeringspartia.

Rassikring er viktig. Tokagjelet har me ein eigen merknad om; det er eit viktig prosjekt i Hardanger. Så er det viktig for oss å fullføra prosjektet på rv. 13, som me fekk inn i statsbudsjettet, mellom Kinsarvik og Hardangerbrua. Der er det veldig viktig at ein byggjer ambisiøst, og at Nye Vegar, som har fått oppdraget, gjer ei fullverdig utbetring av området, sånn at ikkje den uverdige situasjonen som fastbuande opplever kvar einaste sommar, blir vedvarande.

Så er det veldig viktig at Vikafjellet endeleg blir gjort noko med. Det er eit fleirtal i salen som ønskjer det, og då er ein nøydd til å stemma for det forslaget som ligg føre, sånn at Vikafjellet ikkje berre får fine ord frå eit fleirtal, men faktisk eit forpliktande vedtak.

Nicholas Wilkinson (SV) [14:45:06]: Det bor over 330 000 personer i Groruddalen og på Nedre Romerike. Det er nesten Bergen og Tromsø til sammen. Det er svært viktig for klimaet og miljøet å få klimavennlig transport som bruker lite plass. Da er T-bane den beste løsningen der. Forlengelsen av T-banen fra Ellingsrudåsen til Lørenskog og Lillestrøm vil gi rask transport for de som jobber og bor på Nedre Romerike og i Groruddalen. T-banen vil gi mer plass på veien for de som trenger å bruke den, når flere kan ta banen, og det vil redusere klimagassutslippene.

Den nasjonale transportplanen fra 2018 hadde T-bane for Nedre Romerike. Denne regjeringen har «glemt» banen. SV foreslår å ta en T-baneløsning for Nedre Romerike inn i Nasjonal transportplan, fra Ellingsrudåsen til Lørenskog og med videre forlengelse til Lillestrøm og Kjeller.

Jeg mener det er bra at partier har forskjellig politikk, slik at folk har reelle valg. Det jeg ikke liker, er at noen partier snakker med to tunger. I flere år har SV jobbet for T-bane for Nedre Romerike. Når Arbeiderpartiet snakker med velgere og journalister, har de også sagt at de er for Lørenskogbanen. Men på Stortinget har de motarbeidet planene med T-banen og har ikke prioritert nok penger i budsjettet til dette prosjektet.

I dag vil velgerne få vite om Arbeiderpartiet lyver, eller om de stemmer for det de sier de er for: en T-bane fra Ellingsrudåsen til Nedre Romerike. Resultatet av avstemningen vil vise om Arbeiderpartiet snakker sant eller ikke.

Jeg forventer at Arbeiderpartiet stemmer for SVs forslag, slik flere andre partier vil gjøre. Hvis ikke bør velgere på Romerike og øst i Oslo vite det, og da må Arbeiderpartiet slutte med å love prosjekter som de stemmer imot.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [14:48:19]: I dag møtte elever og foreldre fra Høyenhall skole og beboere på Manglerud opp foran Stortinget og fortalte at trafikken kveler dem. Det er ganske alvorlig. Den problemstillingen kan løses ved å bygge en ny Manglerudtunnel. Det vil få trafikken bort fra bomiljøet, der folk bor, og under bakken.

Med nær 100 000 kjøretøy dundrende gjennom boområdet hvert eneste døgn skjønner jeg frustrasjonen veldig godt. Dessverre er det sånn at byrådet i denne byen, med Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne i spissen, ønsker å føre en politikk som er basert på å lage kø, kork, kaos og støy – så mye at bilistene til slutt skal slutte å kjøre bil. Det kommer ikke til å fungere. Det er å holde innbyggerne på Manglerud som gisler for en politikk som ikke vil fungere.

Det som kanskje er enda mer skuffende, er at Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti på Stortinget lar dem få lov. De lar Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne få fortsette med sine herjinger i byrådet, selv om de kunne stanset det. Heidi Nordby Lunde fra Høyre sa til de oppmøtte utenfor Stortinget i dag at Høyre støtter å bygge Manglerudtunnelen, men at det er byrådets feil at den ikke blir bygget. Det synes jeg er rart. For i 2016 sa daværende samferdselspolitiske talsperson fra Høyre at man ikke lenger kan tillate at store samferdselsprosjekter splittes opp og forsinkes fordi det oppstår uenighet i en kommune. Det kan ikke lenger ta 20–30 år å få realisert veiprosjekt, sa lederen av Stortingets transportkomité, Nikolai Astrup.

I mars i år gikk regjeringen inn for å innføre statlig plan for E134 Dagslett–E18. Det er nøyaktig det samme som Fremskrittspartiet foreslår i dag for å få bygget Manglerudtunnelen, for å overkjøre Miljøpartiet De Grønne og Arbeiderpartiet i Oslo, som ønsker å holde innbyggerne som gisler. De partiene som støtter å bygge Manglerudtunnelen, må stemme for det forslaget. Hvis ikke er det ikke sant, det man går rundt og forteller til beboerne.

Jeg synes det er urovekkende at dette tar så lang tid. Jeg synes det er urovekkende at partier støtter en politikk som er basert på å lage kø, kork, kaos og støy for be-

boerne, for å plage og piske dem til å slutte å kjøre bil. Det må vi få slutt på. Det kunne man fått hvis man hadde støttet Fremskrittspartiets forslag i dag.

Ingalill Olsen (A) [14:51:40]: Fasiten er at Finnmark ikke har vært noen vinner innen samferdsel de siste åtte årene. Vi har nå kun ett prosjekt som er igangsatt: Skarvbergtunellen.

For fire år siden måtte entreprenørene i Alta si opp ansatte på grunn av oppdragstørke, og det til tross for at daværende samferdselsminister, Solvik-Olsen, skrøt av tidenes samferdselsløft.

Arbeiderpartiet har hatt E45 Kløfta inne i sine prioriteringer de siste åtte årene. Det samme gjelder ferdigstillelse av rv. 94 fra Hammerfest til Skaidi. Regjeringen har ikke gjort noe med disse prosjektene i åtte år. Også i år prioriterer vi disse prosjektene i første periode og vil sørge for oppstart raskt. Dersom det blir regjeringsskifte, vil prosjektene bli realisert, ikke utsatt, slik vi har opplevd med Fremskrittspartiet i førersetet i Samferdselsdepartementet.

Det er interessant å registrere at Fremskrittspartiet når de ikke sitter i regjering og styrer Samferdselsdepartementet, plutselig har 400 mrd. kr mer enn resten av Stortinget. Det er ikke troverdig og langt over grensen til å være useriøst.

Arbeiderpartiet har satt av en stor pott til planleggingsmidler. På den måten vil vi forbedre vinterregulariteten på E6 Sennalandet. Vinterstengte veier, som vi ofte opplever på Sennalandet, hindrer både passasjerer, godstransport og syketransport til Hammerfest sykehus. Arbeiderpartiet har en helhetlig tenkning knyttet til hele korridoren fra Hammerfest til finskegrensa ved Kivilompolo.

Denne regjeringa har i åtte år nedprioritert utbygging av fiskerihavner. De har overført ansvaret til fylkeskommunene, men det har ikke fulgt penger med. Arbeiderpartiet setter av en pott på 1,8 mrd. kr som fylkeskommunene kan søke på, slik at de kan bygge ut fiskerihavnene og forrente lån. Det betyr at det er håp for aktivitet og utbygging av mange fiskerihavner i Finnmark: i Sørvær, i Havøysund, i Mehamn, i Berlevåg og i andre aktive fiskevær. Men det er én forutsetning for å få dette løst, og det er at vi får et regjeringsskifte.

Lise Christoffersen (A) [14:54:59]: Som representanten Myrli sa før i dag, er det mye som er bra i NTP, også sett fra Buskeruds ståsted. Noe er til og med blitt bedre gjennom Stortingets behandling. Der regjeringa forutsatte delvis bompengefinansiering av ny Holmenbru i Drammen, stiller en samlet komité seg nå bak at staten skal fullfinansiere den nye brua. Det skulle egentlig bare mangle. Holmenbrua er forbindelsen til stamnetthavna i Drammen, og brua lever på dispensasjon og lånt tid, med store spørsmålstegn ved trafikksikkerheten. Arbeiderpartiet forutsetter nå at investeringer til Holmenbrua prioriteres, slik at ny bru kan realiseres raskt, og at dette følges opp av regjeringa i statsbudsjettet for 2022.

At det etter runde på runde med utsettelser og brutte løfter fra Solberg-regjeringa nå endelig er klart for å kunne starte arbeidet med Ringeriksbanen, er en annen positiv sak. Det vil få en enorm betydning for næringslivet og videre utvikling i Ringeriksregionen. Kommunen er godt forberedt og har lagt ned betydelige midler fra egen lomme for å utnytte disse mulighetene. Derfor er det helt avgjørende at byggestart nå ikke blir ytterligere forsinket, og at overføring av ansvaret til Nye Veier ikke rokker ved det. Arbeiderpartiet har derfor lagt inn ytterligere midler til intercity, som Ringeriksbanen er en del av. Vi peker også på mulighetene på Randsfjordbanen, med ny passasjertrafikk.

Jeg kunne også sagt en del positive ting om E134, som jeg vet at presidenten også er opptatt av, men det som ikke er bra, er at regjeringa ikke er til å stole på når det gjelder inngåtte avtaler med lokale myndigheter. Jeg tenker da på Gulskogen stasjon i Drammen. Sammen med Bane NOR har Drammen kommune spart staten for over 100 mill. kr. i forbindelse med ny Vestfoldbane, ifølge ordføreren, og bidratt til praktiske løsninger for hensetting av tog. Til gjengjeld skulle Bane NOR bidra til kollektivknutepunktet på Gulskogen, med flere kollektivreisende, mindre kø, bedre byluft og ny boligbygging. Gulskogen senter skulle bidra med direkte adkomst fra stasjonen til kjøpesenteret. Så, når alt er klart, trekker staten seg plutselig fra hele opplegget. Alt blir utsatt på ubestemt tid. Drammen kommunes planer må legges på is.

Samtidig har regjeringa også stukket kjepper i hjulene for å nå sine egne nasjonale mål om miljøvennlig og bærekraftig byutvikling. Det er ikke akseptabelt. Vi står overfor en formidabel oppgave med det grønne skiftet i næringslivet og i utviklingen av framtidas klimavennlige byer. Da må det tenkes helt nytt. Jeg tror ikke vi kommer til å nå klimamålene våre om det er NTP og samferdselsmyndighetene alene som skal styre disse prosessene i framtida.

Per-Willy Amundsen (FrP) [14:58:07]: Det er kun Fremskrittspartiet som tydelig vil bygge samferdsel over hele landet, som tar på alvor de utfordringene næringslivet har, og som tar på alvor den avstanden som er mellom folk, særlig i min landsdel. Særlig i Troms, der folk bor spredt, må vi bygge vei, og vi kan ikke basere oss på alle slags klimaløsninger man måtte tenke ut i hovedstaden. Vi må bygge vei.

Det gjør Fremskrittspartiet med sin alternative NTP, i høyeste grad. Vi tar på alvor de utfordringene nærings-

livet har. Vi vil at staten igjen skal ta tilbake veiene på Senja. Det er viktige næringsveier, helt avgjørende for fiskeriene. Vi vil at staten skal ta ansvar når det gjelder å bygge Håkøy-forbindelsen i Tromsø. Det er helt nødvendig og viktig for å utvikle hovedstaden i Nord-Norge. Og vi er tydelig på at vi må videreføre Hålogalandsveien uten bompenger og bygge inn til Harstad – ikke stoppe rett etter Tjeldsundbrua, men bygge hele veien inn til Harstad. Skal man knytte sammen regionen, skal man knytte sammen næringslivet, må man bygge hele veien, ikke bare stykkevis og delt.

Jeg er glad for at vi har fått med oss et flertall, i hvert fall i merknader, på at vi skal realisere og bygge det viktige Evenes-krysset. Det er helt avgjørende viktig å få det på plass, både av hensyn til Forsvaret, av hensyn til næringslivet og for å videreutvikle regionen.

Men en av de sakene jeg må si at jeg er svært, svært glad for, er at vi har fått på plass en veldig tydelig enighet, ikke bare med de rød-grønne partiene, men også med regjeringspartiene, ser det ut til etter hvert, som i hvert fall i form av merknader er tydelig på at man ønsker å realisere utbedring av trafikksikringstiltak for E8 – hovedveien inn til landsdelens hovedstad, Tromsø – sikre den med midtdelere, få på plass trafikksikkerhet der og videreføre det, for det har kostet liv. Men da håper jeg også at de samme partiene støtter Fremskrittspartiets tydelige forslag om akkurat det samme – å sette av en halv milliard og få realisert de trafikksikringstiltaksprosjektene som er helt nødvendige på E8 i Lavangsdalen – at man ikke bare står for det i merknader, men også gjør det i vedtak.

Så er det en liten sak som ligger helt til slutt på saksliste i dag, om utvidelse av bompengepakken til Harstad. Det stemmer Fremskrittspartiet imot. Det er ikke fordi vi ikke ønsker å realisere prosjektene, det skal vi gjøre, men det skal vi gjøre med statlige midler, ikke plage folk med enda mer bompenger.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [15:01:27]: E134 går frå Karmøy til Frogn og er prioritert med oppstart av seks prosjekt i fyrste periode. Dette er den viktigaste forbindelsen mellom aust og vest sør for Hardangervidda. Når ein høyrde på kollegaen min frå Framstegspartiet, Bård Hoksrud, tidlegare i dag, høyrdest det ikkje ut som at E134 er prioritert i det heile i Nasjonal transportplan. Det stemmer ikkje. Det har skjedd mykje på E134 dei siste åra, med vegprosjekta på Kongsberg, tunnel mellom Hjartdal og Seljord og utbetringar frå Seljord til Åmot i Vinje kommune.

At ein no legg opp til ei vidareføring frå Saggrenda i Kongsberg til Elgsjø i Notodden kommune, nytt tunnelløp i Oslofjordforbindelsen og det etterlengta vegprosjektet, sjølv for Arne Nævra, Dagslett–Linnes i fyrste seksårsperiode samt to viktige prosjekt på vestsida, Røldal–Seljestad og Bakka–Solheim, vil bidra til ein sikker og trygg veg som bind aust og vest endå nærare saman.

Dette er prosjekt som altså ligg inne med oppstart i fyrste seksårsperiode, og med gode merknadar om vegen vidare for å sikre vintersikker veg over Haukeli med prosjekta Seljestad–Vågsli som byggetrinn vidare i andre periode.

Opprettinga av Nye Vegar AS har etter oppfatninga til dei fleste vore ein suksess. Selskapet har sidan oppstarten opna 81 km ny firefeltsveg og har ei heilskapleg tilnærming når dei prioriterer kva for veg som skal bli bygd. Stortinget har gjeve Nye Vegar AS mandat til å prioritere rekkefylgja på prosjekta ut frå samfunnsøkonomisk lønsemd.

Ved eit eventuelt regjeringsskifte er det no mange som bekymrar seg for framtida til Nye Vegar AS, for Sosialistisk Venstreparti vil leggje ned selskapet, og Senterpartiet vil gå bort frå at styret i Nye Vegar AS tek avgjerder om å prioritere rekkefylgja. Dei vil ha ei politisk styring av avgjerdene. Og Arbeidarpartiet svarte litt ullent i replikkvekslinga i dag tidleg på kva for framtid Nye Vegar har.

Føreseielegheit for eit aksjeselskap som Nye Vegar er utruleg viktig, og Høgres oppfatning er sjølvsagt at dette er ein av suksessfaktorane til Nye Vegar AS, og dei må fortsetje dette arbeidet.

Kjersti Toppe (Sp) [15:04:17]: Forsida til Bergens Tidende no:

> «Digre steinblokker kan rase ut i veien. E39 gjennom Nordhordland må trolig stenges i en hel uke.»

Det skal vera sprekkar på opptil ein halv meter i fjellpartiet. Dei største blokkene i fjellsida er anslått til 150–200 tonn. Velkomen til Hordaland! Få politiske saksområde skaper større lokalt engasjement enn samferdselspolitikk. I år behandlar vi Nasjonal transportplan mens landet står midt i ein pandemi. Det burde føra til større prioritering av beredskap, trygge vegar, auka vedlikehald og ikkje minst rassikring.

I desember i fjor la Statens vegvesen fram dei siste oppdaterte tala, som viste at det trengst 71 mrd. kr til å rassikra det norske vegnettet på nær 1 200 ulike stader. På Vestlandet åleine trengst det 40 mrd. kr. Senterpartiet meiner det no trengst ein nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riksvegar og fylkesvegar med høg eller middels skredfaktor. Det er på tide – liv og helse først.

Så til noko meir gledeleg. Det er ringveg aust, E39 Vågsbotn–Klauvaneset, som Senterpartiet prioriterer inn, den evige andreperiodevegen. Eg er stolt åsabu; dette er min veg. Han har ikkje vore mykje å vera kry over til

no, men med ei utvikling med sterk folketalsvekst og industriutvikling både i Nord-Hordland og i Bergen er vegstandarden i dag langt under behovet. Åsane har venta på denne tunnelen i årevis. Folk har vore tolmodige – og skuffa. Allereie i 1995 skreiv Bergens Tidende at det gjekk mot einigheit om ny Åsane-tunnel, og at han skulle stå klar i 2005. Naboar føler at dei har kjempa lenge til inga nytte.

På vegen mellom Vågsbotn og Klauvaneset har 15 personar mista livet sidan Nordhordlandsbrua opna i 1994. Den daglege trafikkmengda har auka frå 7 000 bilar til over 20 000 bilar på ein veg som stykkevis er under seks meter brei. På 3 km lengd er det 25 uregulerte avkøyrslar som dagleg skaper farlege situasjonar. Utan tunnel forbi området vil meir enn ein person verta hardt skadd eller døy kvart år, ifølgje Statens vegvesens eigne utrekningar. Tunnel forbi området er eit av dei mest samfunnsøkonomisk lønsame prosjekta i Statens vegvesens portefølje.

Likevel hadde altså regjeringa vraka strekninga i forslaget til ny Nasjonal transportplan. Regjeringa si manglande prioritering av denne strekninga gjer folk som bur i og ferdast gjennom dette området nord i Åsane, opprørte. Folk frå strekninga mellom Haukås og Hordvik har markert misnøya si ved å gå over overgangsfeltet kvar dag mellom klokka 12 og 13 i to månader, frå 19. april og fram til no. Eg var der og snakka med dei, og dei gjer det ikkje for seg sjølve, men for barna og barnebarna sine, sånn at kanskje dei kan få oppleva eit trygt nærmiljø.

Til slutt: Det står ein forferdeleg feil i innstillinga på side 157. Senterpartiet skulle ikkje ha stått inne i siste del av merknaden, for vi støttar sjølvsagt statlege midlar til bybane til Åsane.

Freddy André Øvstegård (SV) [15:07:38]: Dette forslaget til Nasjonal transportplan var et svik mot Østfolds 300 000 innbyggere. I over 20 år har vi blitt lovet en ny og moderne jernbane i fylket vårt – med dobbeltspor. Men vi har blitt holdt for narr. Løftene som representantene fra de borgerlige partiene har gitt før valg om å fullføre dobbeltsporutbyggingen raskere, har blitt brutt. Nå har regjeringen sporet av hele prosjektet.

Det blir for dyrt, sier samferdselsministeren. Men det er ikke noe spesielt dyrere å bygge ut jernbanen i Østfold enn andre steder, som Ringeriksbanen, for å nevne et eksempel. Da blir det helt tydelig at regjeringen nedprioriterer Østfold for å bygge andre ting andre steder, som nye, forurensende motorveier f.eks.

Flere avganger med raskere tog og færre forsinkelser og ny og moderne jernbane med dobbeltspor hele veien – det er det viktigste prosjektet for både klima og verdiskaping i Østfold. Da bør vi ikke lenger finne oss i å bli glemt.

Men det rammer også større og flere enn bare Østfold, for dette er porten til Europa. E6 er snart full. Det går tusenvis av trailere over Svinesund hver eneste dag. Hele Østlandet, ja, hele landet lider av at intercity blir nedprioritert. Derfor foreslår SV å fortsette byggingen av Østfoldbanen hele veien til svenskegrensen og fullføre hele intercity, også ytre del – først til Fredrikstad i denne perioden, og så er målet hele veien i tolvårsperioden. Nå har alle partiene mulighet til å vise om de holder løftene sine eller ikke under voteringen. Og det vil bli lagt merke til i Østfold hvem som stemmer for hva.

Vi vil også knytte hele det tidligere fylket sammen med jernbane. I dag er det nær sagt umulig å reise kollektivt mellom indre og ytre Østfold. Sånn trenger det ikke å være. Det ligger en flunkende ny, fin og toppmoderne jernbanelinje mellom Rakkestad, som er endestoppet for østre linje, og Sarpsborg, som ikke blir brukt til noe annet enn testkjøring i dag. Den har SV i en årrekke kjempet for å åpne for både godstransport og persontrafikk. Bare fra Rakkestad pendler det nå nesten 2 000 mennesker ut av kommunen hver dag for å jobbe. Med et togtilbud her vil man kunne reise kollektivt mellom de to delene av fylket, og vi kan flytte gods fra vei til bane. Det er viktig bl.a. for viktige bedrifter i fylket som Borregaard og Saugbrugs. Nå foreslår SV dette i Nasjonal transportplan, og det går mot flertall for forslaget. Det er veldig gledelig og et stort gjennomslag for Østfold.

Til slutt: SV har penger til det vi prioriterer, som å bygge dobbeltsporet videre gjennom Østfold – 8 mrd. kr mer til jernbane i året enn regjeringens forslag, totalt nesten 100 mrd. kr mer til jernbane i tolvårsperioden. Når man omprioriterer fra store, nye motorveier og økt flytrafikk til jernbane, så er det mulig. Det viser SVs opplegg.

Nils T. Bjørke (Sp) [15:10:56]: Senterpartiet set liv og helse fyrst. Då må rassikring og trygg framkomst verta prioriterte. Den nasjonale rassikringsgruppa har gjort eit grundig arbeid og levert tydelege prioriteringar, og det må ein fylgja opp. Etterslepet på vedlikehald av fylkesvegane er dramatisk i mange fylke, og Senterpartiet prioriterer fylkesvegane.

E16 Arna–Voss er kåra til Noregs farlegaste veg. K5-alternativet Arna–Stanghelle må no koma i gang. Me må få samtidig oppstart. Fellesprosjektet må lata prosjektleiinga stå fritt til å planleggja for optimal framdrift for raskare gjennomføring, og ein må fortsetja planlegginga mellom Stanghelle og Voss.

Regjeringa har bestemt at Nye Vegar AS skal overta Ringeriksbanen og E16. Dei skal få ei meir heilskapleg utbygging, seier dei. Men då må fellesprosjektet K5 få dei same vilkåra. Det er mykje snakk om at Nye Vegar

gjer ting meir effektivt, men skal me få ei reell samanlikning her, må ein i alle fall venta at dei ulike aktørane får like moglegheiter. Så kan ein vurdera kven som gjer best arbeid.

Bakka–Solheim er ein del av E134 med mykje trafikk utan gul midtstripe. Difor har me prioritert denne strekninga.

Me snakkar mykje om etterslepet på vedlikehald av fylkesvegar. Men kva med rv. 13, Fjordvegen? Det er altså ein riksveg som ikkje er rusta opp. Regjeringa har lagt denne delen av strekninga over til Nye Vegar utan å auka dei årlege budsjetta. Skal me få ei opprusting av denne vegen, må det til midlar. Me har lagt inn midlar til Vikafjellet i tillegg til Kinsarvik–Bu. Ei strekning som Vikafjellet er så mykje stengd at ein ikkje kan ha bussrute der om vinteren – slik kan me ikkje ha det. Det kan heller ikkje vera slik at Nye Vegar skal bestemma når rv. 13 skal rustast opp. Dette må me få politisk styring på.

Det er mykje snakk om at det er mykje utbygging med denne regjeringa. Eg vil minna om at denne regjeringa ikkje har sett i gang eit einaste nytt prosjekt i Hordaland sidan NTP i 2017. Eitt prosjekt var då med i Hordaland – det var Sotrasambandet, men det er enno ikkje kome i gang. Så det er på tide at Hordaland får sin rettmessige del av desse utbyggingane. Me må òg syta for å byggja godt nok. Ein treng ikkje firefelts veg med 110 km/t alle plassar. Ein må byggja etter kva trong ein har. Eg vil minna om at ved K5-alternativet mellom Voss og Bergen er det snakk om ein tofelts veg. Det viktigaste for oss er faktisk at det er ein trygg veg, og at det er sikker køyring for alle partar.

Eg kjem tilbake med resten.

Elin Rodum Agdestein (H) [15:13:57]: Moderne og effektive samferdselsløsninger for vei, bane, kollektiv og bredbånd er det viktigste distriktspolitiske virkemidlet. Det er avgjørende for å understøtte vekstpotensialet i Distrikts-Norge, som har de viktige næringene som betaler for velferden. Det gjelder bl.a. verftsindustri, skogbruk, skogsindustri og havbruksnæringen. Sistnevnte eksporterer 37 millioner laksemåltider hver dag, og det meste går med bil til markedene i Europa.

Siden 2013 er samferdselsbevilgningene omtrent fordoblet, og Trøndelag er en av samferdselsvinnerne med satsingen på rundt regnet 60 mrd. kr, inkludert bindinger i denne NTP-en. E6 er hovedpulsåren gjennom Trøndelag, og derfor er jeg veldig fornøyd med denne NTP-en. Det er historisk når vi endelig får bygd sammenhengende, moderne og trygg E6 gjennom hele fylket. Fra før har vi realisert E6 sør for Trondheim, og Ranheim–Værnes er i gang i regi av suksessen Nye Veier. Det samme gjelder E6 Kvithammar–Åsen. Anleggsmaskinene er i full sving, og det lukter asfalt over hele Trøndelag. Det er stor aktivitet i entreprenør- og leverandørbransjen.

I denne NTP-en sørger vi også for at strekningene Åsen–Steinkjer og Selli–Asp legges inn i Nye Veiers portefølje. I tillegg skal Statens vegvesen bygge E6 Grong–Nordlandsgrensen for om lag 3 mrd. kr.

Trønderbanen moderniseres og elektrifiseres, i første omgang fram til Stjørdal, og Meråkerbanen elektrifiseres. I tillegg får vi nye togsett og halvtimesavganger på hele Trønderbanen innen 2027. Om ikke det var nok, har vi også brukt ca. 500 mill. kr på utbygging av bredbånd i Trøndelag. Jeg vil også nevne fylkesveisatsingen, der staten nå vil ta en enda større andel på viktige nærings- og pendlerveier.

En god NTP har blitt enda bedre gjennom stortingsbehandlingen av meldingen. For Trøndelag betyr det at E14, som vi sørget for planleggingsmidler til i inneværende NTP, nå får oppstart i første periode av den nye planen. E14 er en strekning som er en viktig transportkorridor til Sverige, med betydelig vare- og tømmertransport og høy ulykkesbelastning. Høyre anbefaler også at E14-strekningen tas inn i Nye Veiers portefølje.

Veisatsingen betyr at trønderen kan ferdes tryggere og raskere langs stamveinettet, enten på vei til eller fra jobb eller i annet ærend. Moderne transportløsninger gir større bo- og arbeidsmarkedsregioner og skaper økt mobilitet og attraktivitet i regionen som har det mest optimistiske og innovative næringslivet.

Trøndelag er en del av løsningen når vi skal få fart på Norge igjen og få folk tilbake i jobb, når vi skal skape mer og inkludere flere.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [15:17:10]: Dårlige veier koster næringslivet enormt mye penger fordi det tar lengre tid å få varene ut til markedet. Det truer norske arbeidsplasser og er negativt for miljøet. Derfor vil bedre veier trygge folks arbeidsplasser, og vi vil kunne skape flere jobber til folk.

Man kan med tydelighet se at ambisjonsnivået til regjeringen Solberg er senket dramatisk etter at Fremskrittspartiet forlot regjeringskorridorene, og de reduserer satsingen på veiformål med nærmere 30 mrd. kr i forhold til vår siste NTP. For Finnmark, som hovedsakelig har vei som eneste transportmulighet, vil dette ha enormt stor negativ betydning. Det hjelper dessverre ikke nevneverdig for Finnmark at det skal satses betydelig på tog og bane.

Fremskrittspartiet har ambisjoner om et realt samferdselsløft, også i Finnmark, og jeg registrerer at det blir behørig kritisert, spesielt av Arbeiderpartiet. Da er situasjonen så normal den kan bli, for Arbeiderpartiet har vel aldri hatt slike ambisjoner, og det ser dessverre ikke ut til at de vil ha det i framtiden heller. Arbeiderpartiet

bruker ord som «populisme» og «urealistisk» om Fremskrittspartiets satsing på samferdsel i Finnmark, ikke ulikt argumentene de brukte da Fremskrittspartiet målrettet jobbet for å få fjernet bompengeinnkrevingen på E6 vest for Alta. Men vi fjernet bommen! Det er heller ikke ulikt argumentene de brukte da Fremskrittspartiet økte kostnadsrammen fra den siste rød-grønne NTP-en i 2013, fra 606 mrd. kr til 1 064 mrd. kr, men Fremskrittspartiet gjennomførte det også.

Listen er lang over prosjekter Fremskrittspartiet har løftet fram for å få til et samferdselsløft for Finnmark. Her kan Arbeiderpartiet og Senterpartiet i stor grad velge og vrake i prosjekter for å forbedre samferdselsløsningene i Finnmark, men de velger istedenfor å stemme imot disse prosjektene. De konkrete forslagene Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil stemme imot, er:

– framskynde E45 Kløfta, med oppstart i 2022
– samkjøre E45 Kløfta med prosjektet E45 Eiby, en trafikksikker løsning for bedre framkommelighet på E45 forbi Eiby, som vil gi god samfunnsøkonomisk gevinst
– E6 Høybukta vest–Hesseng med Strømmen bru, oppstart og ferdigstilling i første periode
– E6 Transfarelv bru, midler til ferdigstilling i 2022
– E6 Tana bru–Skiippagurra, gang- og sykkelvei langs eksisterende E6
– E6 parsell 1, ny E6, oppstart og ferdigstilling i første periode
– E6 Alta bru parsell 2, bruløsning
– Sørvær havn, utdyping av havnebassenget
– Mehamn, utdyping av farled
– framskynde innseiling til Vardø til første periode
– ny cruise- og flerbrukskai i Alta
– Banak lufthavn, sivil flyoppstillingsplass og vendesirkler i begge baneender

Nå skal det nevnes at Arbeiderpartiet støtter noen av merknadene våre om disse prosjektene, men når det kommer til konkrete forslag om gjennomføring, hopper de av. Det følger dessverre ikke noen penger med merknadene til Arbeiderpartiet og Senterpartiet, det er ikke noe annet enn hilsninger hjem uten forpliktelser.

Tor André Johnsen (FrP) [15:20:31]: Jeg skal ikke si at det er helsvart med den NTP-en som på en eller annen måte kommer til å bli vedtatt i dag eller i morgen tidlig, men å si at den er lite ambisiøs, har jeg i hvert fall dekning for. Den frister meg til å påstå at regjeringen svikter. Den svikter store deler av landet, og det gjør dessverre også Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Men det er ett parti som skiller seg positivt ut – og nå skal jeg ikke skryte av Fremskrittspartiet, det er ikke noen tvil om at vi har den mest ambisiøse og beste NTP-en – og nå er det synd at representanten Nævra ikke er her, for jeg har lyst til å rose Nævra og SV litt for at de i hvert fall satser og har en ambisjon. De satser på jernbane. Feilen er at de skal finansiere jernbaneutbyggingen ved egentlig å slakte veibyggingen. De skal ikke bare barbere, men kutte vesentlig i veibyggingen – nesten 100 mrd. kr eller over det også – for å finansiere jernbanebygging. Ellers må jeg si det er imponerende at de i hvert fall har litt troverdighet, for de finansierer sine jernbaneprosjekter. Det som er litt skuffende med både Arbeiderpartiet og regjeringen – kanskje mest opposisjonen, spesielt Arbeiderpartiet og Senterpartiet – er at de har lagt inn masse prosjekter som de ikke har finansiert.

Jeg synes det er hyggelig at vi har fått med et samarbeid mellom Senterpartiet og SV når det gjelder Hamar flyplass. Det synes jeg er meget positivt. Der har vi en fellesmerknad. Etter de signalene jeg har fått fra Hamar Arbeiderparti, er det enighet i Arbeiderpartiet, i hvert fall i Hamar, om å ivareta Hamar flyplass. Jeg ser fram til at Arbeiderpartiets representanter kunne bidra litt der. Nå ser jeg representanten Myrli komme inn i salen, så kanskje han kommer med noen kloke ord etterpå. Det er i hvert fall gledelig å se at det er flere i denne salen som ser viktigheten av å ta vare på de lokale flyplassene, særlig hvis man tenker framtidsrettet på den satsingen som kommer på elfly etter hvert, og på hvor viktig flyplasser er ut fra beredskapshensyn. Blant annet var det senest i går en brann i Innlandet, og det er viktig å kunne ha brannvern med flyberedskap.

Vi fikk mye kritikk fra Arbeiderpartiet for at det var mye kakespising og brutte løfter. Jeg beklager, men jeg skjønner ikke om det egentlig var kritikk av regjeringen, Fremskrittspartiet eller kanskje begge deler. Jeg må si at de som har brutt løfter og spist mye kake, og som har latt som de skulle åpne mye vei og klippe mange snorer, er jo Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV. De er vel norgesmestre i å planlegge ting som aldri blir realisert. Det var nettopp det vi ryddet opp i, da vi kom i regjering, sammen med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti. Da sørget vi for å etablere Nye Veier, som ikke planlegger noen ting som ikke bygges. At vi blir beskyldt for kakespising og brutte løfter, skjønner jeg rett og slett ikke helt.

Så gjelder det evaluering av reformene. Til Arbeiderpartiet vil jeg si at man trenger egentlig bare å komme seg ut på veinettet og se hvordan det ser ut. Det er ikke noen tvil om at Nye Veier er en suksess. Det er ikke noen tvil om at det fungerer.

Else-May Norderhus (A) [15:23:48]: Det viktigste i denne saken er å ha transportårer som er trygge, døgnåpne, forutsigbare og oppdatert for dagens trafikk, for folk som reiser, vil komme seg fra a til b raskt. Det samme gjelder godstrafikken.

Jeg kommer fra en vakker bygd som heter Valsøyfjord. Der har vi E39 uten muligheter til å få på plass en gul stripe på veien engang. Veien var mer som et kulturminne etter smale krøtterstier tidligere. Til slutt tok heldigvis Stoltenberg-regjeringen fatt i det og begynte å utbedre veien. Damene der strikket gul stripe for å få forbedret veien videre, og nå skjer det heldigvis store ting der.

Ser vi fylket Møre og Romsdal som en helhet, kan jeg trøste dere med at vi ikke akkurat er bortskjemt med å få utviklingsmidler når det gjelder infrastrukturen. Vi har én 90-sone. Den er på 5 km – wow! Vi har 17 ferjestrekninger, og mange av dem stenger kl. 12. Med tanke på døgnåpent blir det tidlig stengt. Vi har rv. 15, som har utfordringer med vinterforholdene, og vi har 20 km/t på en strekning på E136 der det nå kjører trailere med 24-metershengere. Det er et trafikkmønster som har endret seg stort siden de veiene ble bygd, og det er viktig å få gjort noe med det nå. Vi har ventet lenge på at E136 skulle bli prioritert, men vi ser at Nye Veier skal ha muligheter til å bygge den, og vi er igjen usikre på om dette blir gjort nå.

Arbeiderpartiet har vært opptatt av å få forbedret veien mellom Molde og Ålesund over lang tid, og vi har tre ferjefrie strekninger som vi ønsker å få bygd på sikt. Vi er glad for at Møreaksen får tilslutning i denne NTP-en, og at det er flertall for det. Det er ikke riktig som representanten Listhaug sa på talerstolen, at ingen er for Møreaksen. Det er helt feil. Det flagges hjemme i dag. Mange er lettet og glad for at vi nå endelig nærmer oss bygging. Fremskrittspartiet er ute etter å villede folket. Først støttet de Møreaksen fram til 2019, så gikk de imot fordi de var imot sjøtunnel, og så gikk de for Romsdalsaksen. Nå vil Romsdalsaksen utrede sjøtunnel, så da kommer de vel til å gå imot det også. De påstår at hvis vi ikke har Møreaksen, kan vi få de pengene til å dele ut til lokale tiltak. Sånn er ikke verden, og jeg tror ikke det er veldig mange som kan stole på og føle seg trygg på et parti som har en sånn type politikk.

Roy Steffensen (FrP) [15:26:56]: Den 23. april deltok jeg i et digitalt møte med flere ordførere på Nord-Jæren og næringsforeningen i Stavanger. Hovedbudskapet var klart og tydelig. Ordførerne i Gjesdal, Sandnes og Bjerkreim ønsket at Nye Veier skulle overta hovedansvaret for Hove–Ålgård. Fordelene med å la Nye Veier overta er opplagte, mente de tre ordførerne. De sa at sammenhengende firefelts vei fra Sandnes, Ålgård og videre kan realiseres mye hurtigere, til glede for både næringsliv, kommuner og innbyggere. Planlegging og utbygging kan ses i sammenheng med Nye Veiers videre prosjektering for utbygging sør for Ålgård, da de også har ansvaret for Ålgård–Lyngdal, og veiprosjektet løftes ut av bypakken, der det allerede er trengsel mellom prosjektene. Dette er Fremskrittspartiet helt enig i. Derfor har vi i dag fremmet forslag nr. 61:

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ålgård–Hove til porteføljen til Nye Veier.»

Da lurer jeg på: Hvem er det i Arbeiderpartiet og Senterpartiet som har manglende gjennomslag? Er det de lokale ordførerne i henholdsvis Sandnes, Gjesdal og Bjerkreim som ikke vinner fram i sitt eget parti, eller vinner de fram hos sine lokale folkevalgte, men så stopper gjennomslaget hos representanten Myrli og representanten Mossleth, og Hadia Tajik og Geir Pollestad vinner ikke fram? Konsekvensen av dagens vedtak er uansett at vi ser at ordførerne løper rundt i lokalmedia, sier hva de kjemper for, mens partiene på Stortinget gjør motsatt og stemmer ned nøyaktig det deres egne ordførere ber om. Senest i dag morges kunne vi lese i Gjesdalbuen at Nye Veier står klar, og at strekningen står øverst på ønskelisten. Fremskrittspartiet mener også at det beste vil være om vi planlegger og bygger hele strekningen mellom Lyngdal og Sandnes helhetlig. Det blir billigere, og en unngår at Ålgård blir en uakseptabel flaskehals. Dessverre er det kun Fremskrittspartiet som er tydelig på dette i dag.

Så til et annet tema: Stortinget vil i dag vedta prosjekter for 2,97 mrd. kr til Finnmark de neste tolv årene, av totalt 1 205 mrd. kr. Det er 0,25 pst., og det støttes av Høyre, Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Arbeiderpartiet snakker om at nå er det vanlige folks tur, Senterpartiet tror på hele landet, Høyre bygger landet, men Finnmark er visst verken en del av hele landet eller befolket med vanlige folk. I motsetning til de andre partiene har Fremskrittspartiet en stortingsrepresentant fra Finnmark som kjemper for fylket og vinner fram i eget parti. På grunn av stortingsrepresentant Bengt Rune Strifeldt foreslår Fremskrittspartiet tolv konkrete prosjekter, som han har nevnt behørig. Men de samme partiene kommer til å stemme dem ned og viser dermed at valgkampslagordet dessverre kun består av tomme ord.

Bengt Fasteraune (Sp) [15:30:19]: Senterpartiet mener det er avgjørende for utviklingen av rv. 4 at man får en avklaring av det som omtales som Fossumdiagonalen, ut av Oslo og nordover. Dette vil være en løsning som sørger for å binde sammen rv. 4 med rv. 163, Østre Aker vei og E6.

Senterpartiet mener at strekningen Reinsvoll–Jaren er en viktig strekning for industrien på Raufoss. Strekningen har en årsdøgntrafikk på 5 600, med en tungbilandel på 15 pst.

Riksveg 4 over Lygna kan være svært utfordrende om vinteren, og strekningen forbi Eina og Einafjorden er

den eldste delen av rv. 4. Det bør settes i gang arbeid som sikrer en utbedring eller bygging av ny vei som en erstatning for dagens strekning. Senterpartiet har vært tydelig på det hele tiden, og vi ønsker at porteføljen til Nye Veier fram til Jaren og ikke minst også til Hagantunnelen blir bygd ut i andre periode, og vi fremmer et forslag om at den porteføljen skal utvides.

I tillegg er det Fagernes–Hande. Det er en næringsvei som trenger bedre framkommelighet. Det er den siste store flaskehalsen på E6 gjennom Valdres. En omlegging av E16 utenom Fagernes sentrum vil være viktig for næringstrafikk og annen gjennomgangstrafikk, for lokaltrafikk og for trafikksikkerheten. Senterpartiet foreslår en oppstart med 1 mrd. kr i første periode og 1,2 mrd. kr i andre periode, slik at dette prosjektet er fullfinansiert. Vi fremmer også et forslag om det.

Riksveg 15 over Strynefjellet er en viktig øst–vest-korridor for persontransport og næringstransport. En viktig del av næringstransporten er fisk og møbler. Totalt utgjør dette en årlig verdiskaping på 70 mrd. kr. Kurvatur, bæring og bredde er ikke oppdatert på det meste av strekningen. Dette går ut over framkommelighet, trafikksikkerhet og beredskap. De tre tunnelene fra Strynefjellet i retning Stryn er utrangert. De mangler høyde og bredde og utgjør en sikkerhetsrisiko ved ulykke og brann. Senterpartiet vil legge inn 1 mrd. kr i første periode og 3,4 mrd. kr i andre periode for gjennomføring av dette prosjektet.

Til slutt: Det kommer stadig vekk påstander om at de prosjektene som Senterpartiet har lagt fram, ikke er finansiert. Da tror jeg spesielt representanten fra Fremskrittspartiet må gå inn og lese dokumentet. Det er ikke 50 øre av det vi har foreslått, som ikke ligger inne og er en del av finansieringsplanen med en økt ramme på 5 mrd. kr og en omdisponering av penger fra første til andre planperiode. Så kan det godt hende at det ikke er like mye som det Fremskrittspartiet har lagt inn, 400 mrd. kr, men det som er der, er i hvert fall finansiert. Det skal det ikke være noen tvil om.

Rigmor Aasrud (A) [15:33:30]: Det er bra at det har vært fokusert mye på rv. 4 her i dag. Det tyder på at det er mange partier som ser at det er nødvendig å gjøre noe med rv. 4.

Det har vært en periode med skiftende Fremskrittsparti-samferdselsministre der det ikke har skjedd noen ting med rv. 4. Heldigvis ble det et skifte, og jeg vil berømme Hareide for at han fikk i gang igjen rv. 4-utbyggingen på Hadeland fra Gran grense til Roa. Det var helt nødvendig. Det var revet mange hus der, folk hadde flyttet fra husene sine, men ingenting skjedde på Fremskrittspartiets vakt i Samferdselsdepartementet. Nå er Gjøvik–Moelv lagt inn som et prosjekt i denne NTP-en. Det er helt nødvendig. Men vi må videre. Derfor har Arbeiderpartiet lagt inn midler i sitt alternativ til NTP for å få i gang prosjektering og mulig oppstart både på rv. 4 og på andre veier i Oppland som det er viktig at vi kommer i gang med.

Det som overrasker meg ganske mye i denne saken, er at Fremskrittspartiet nå plutselig har begynt å prioritere rv. 4, etter at de har sittet med samferdselsministeren i så mange år, og løper rundt og forteller hvordan man skal få dette på plass med et finansieringsopplegg som ingen andre i denne salen slutter seg til. Det må være ganske krevende å se at man ikke har noen venner når man skal legge fram en NTP som inneholder veldig mye større pengebruk. Og det er ikke bare den pengebruken som ligger her, som er ganske krevende, for sånn som jeg forstår det, skal man bruke hele investeringsfondet til å fjerne deler av bompengegjelden. Resten skal vel også fjernes, og da må man bruke en god del av de 400 milliardene til å fjerne bompenger, og så vil man i framtiden mangle avkastningen fra investeringsfondet. Det ligger ikke inne i Fremskrittspartiets budsjetter.

Jeg kunne tenke meg å utfordre Fremskrittspartiet til å fortelle hvilke av prosjektene under Nye Veier som skal startes opp først og sist. Det er jo ikke sånn at man bare kan starte opp alle prosjektene som Nye Veier har ansvaret for, sjøl med Fremskrittspartiets budsjett, og vi som sitter på Stortinget, blir stadig utfordret på hvilke veier som skal bygges først og sist.

Men det er én ting som er sikkert: Blir det Nye Veier som skal bygge ut de enkelte strekningene, behøver vi ikke å diskutere dette på Stortinget, for da overlater vi det til styret i Nye Veier, og da blir det noen helt andre enn oss som skal avgjøre hvilke veier som skal bygges. Derfor har vi et godt forslag, et godt opplegg for vår NTP, som jeg håper vi skal kunne klare å gjennomføre når vi kommer i regjering.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [15:36:48]: Det er en stor industrisatsing i Agder innenfor trebasert industri og batteriproduksjon. Morrow Batteries skal etableres i Arendal, og et nytt biozinanlegg er på vei i Åmli. For å få disse varene trygt fram til markedet trengs det bedre vei. Fremskrittspartiet mener at fylkesveien som knytter sammen E18 med Arendal havn og industrisatsingen i området, gir grunnlag for å definere veien som en viktig næringsvei og dermed omklassifisere veien til riksvei og legge finansieringsansvaret til staten. Fremskrittspartiet har derfor foreslått 500 mill. kr til bygging av denne veien i første planperiode av NTP.

Det er også en viktig næringsvei i Lindesnesregionen. Nye Veier har gått med på å bygge ny tilførselsvei fra E39 dersom Spangereidveien kommer inn i NTP med finansiering i løpet av 2021. Slik det ligger an nå, er det ingen forpliktende forslag som har flertall i Stortinget.

Fremskrittspartiet ønsket primært at disse to veistrekningene og utvidelsen av farleden i Arendal skulle inn i NTP-en med statlig finansiering. Det får ikke flertall, og derfor fremmer vi i dag et kompromiss som vi ber Arbeiderpartiet og Senterpartiet lytte nøye til. Innen utgangen av 2021 ber vi regjeringen sammen med Agder fylkeskommune og de to kommunene Arendal og Lindesnes om å finne løsninger for å realisere prosjektet. Dette prosjektet er helt avgjørende for å sikre videre næringsutvikling og er helt i tråd med de prioriteringene og prosjektene NHO har satt opp, aktørene som er involvert, fylkeskommunen og kommunen. Jeg registrerer at Kristelig Folkeparti er veldig fornøyd med sin egen tilskuddsordning fra regjeringens side til fylkesveiene, men for hvert eneste valgdistrikt og gammel fylkeskommune utgjør det 39 mill. kr i året. For 39 mill. kr i året vil det ikke være mulig for Agder fylkeskommune å realisere disse to svært viktige eksportveiene i vår region, dessverre. Derfor er det helt avgjørende for oss å få med oss Arbeiderpartiet og Senterpartiet på dette forslaget.

Til slutt har jeg lyst til å si at jeg ikke forstår hvorfor regjeringspartiene og Arbeiderpartiet absolutt vil ha Arendal kommune inn i en ordning med belønningsmidler dersom de etablerer en bomring. Er det et statlig press på lokale bomringer vi ser konturene av her? Grimstad, Arendal og Tvedestrand har stemt dette ned, senest i 2019. Jeg har ikke møtt en eneste person i sentrale roller her som vil vedkjenne seg at de jobber for å starte en ny behandling av det. Hvem i all verden er det som har presset igjennom at Stortinget i dag skal bevilge 120 mill. kr i belønningsmidler til kommuner som ikke vil ha pengene? Disse pengene burde heller vært brukt til å investere i viktige næringsveier i regionen og fått fart på næringsutviklingen.

Jeg vil på vegne av Fremskrittspartiet med det ta opp de løse forslagene jeg har fremmet i saken, og håper innstendig Arbeiderpartiet og Senterpartiet støtter opp om dem.

Presidenten: Representanten Åshild Bruun-Gundersen har teke opp forslaga nr. 354, 355 og 356.

Geir Sigbjørn Toskedal (KrF) [15:39:45]: Dette blir mitt siste innlegg på Stortinget. Det passer greit at saken er NTP. Gjennom snart 40 år som folkevalgt har dette vært en hovedsak for meg, sett fra Karmøy og Rogaland. Sett derfra mener jeg dagens innstilling betyr et veiskille.

Denne delen av Norge ligger midt mellom storbyene Bergen og Stavanger/Sandnes. Jernbane er et fremmedord mellom Boknafjorden og Bjørnafjorden, men regionen er unik med korteste vei øst–vest som nasjonal transportkorridor E134 til det sentrale østlandsområdet, inklusiv Grenland.

Nord-Rogaland og Sunnhordland er svært viktige næringsområder for norsk økonomi med de fremste innen datakompetanse, maritime tjenester, verftsindustri, oppdrettsanlegg, energiproduksjon og petroleumsindustri. Jeg vil peke på betydelige næringsklynger på Bømlo, Stord og Tysnes, innom Vindafjord, i Haugesund, på Tysvær og på Karmøy. Jeg vil nevne noen: Westcon, Fatland-gruppen, Granberg Garveri, Omega, Hatteland, Stord Verft, Wärtsilä, Aibel, Hydro, Karmøy fabrikker, Gassco, Kårstø, Solstad Offshore og rederiene i Haugesund. Dette er Vestlandet på sitt beste, i tillegg til fiskeri og landbruk: høy verdiskaping, gründerånd og tiltakslyst – alt med sentral beliggenhet ved havet, mellom storbyene og korteste vei østover.

Alle disse virksomhetene er helt avhengig av døgnåpen helårsvei på E134 med hundrevis av trailere i døgnet. De er helt avhengig av full drift ved Haugesund lufthavn, et prosjekt sammen med Haugaland Kraft som i seg selv viser stå-på-viljen i regionen. E134 og Karmøy flyplass er hovedkanalene i dag, og sammen med Karmsund Havn IKS utgjør dette en samferdselsstruktur med et betydelig internasjonalt perspektiv med stor verdi for kystregionen. Jeg vil kraftfullt hevde at den nasjonale betydningen av regionen dessverre er underkommunisert.

I dag kan jeg se at dagens NTP-beslutning betyr gledelige, nye forhold for regionen: utbedring av E134 s, ny tunnel ved Røldal, prosjektoppstart av Bakka–Solheim og ny vei til Karmsund Havn. Når vi i tillegg venter på at E39 Rogfast og Hordfast mot Bergen blir realisert, vil jeg takke de partiene som har forstått og støtter innstillingen. Regionen er klar for nye utfordringer over land, gjennom luft og med mer last over sjø. Tenk bare på Haugaland Næringspark Gismarvik, med Norges største ferdigregulerte industriområde.

Jeg vil samtidig takke og rose lastebilnæringen, sjåførene, kommunene og velgerne som har presset på og vist tillit. Takk til næringsforeninger, bedrifter og organisasjoner som har bidratt saklig og seriøst for å få fram behov og fakta gjennom mange år.

Jeg vil særlig framheve og takke samferdselsminister Knut Arild Hareide og hans dyktige stab. Regionen har ment at vi hadde et berettiget ønske, og vi opplever nå at regionen er hørt, også i en krevende koronatid. Jeg vil takke for alle tiltakene som gjelder Rogaland for øvrig, tilskudd til fylkesveier osv. Noe vil alltid gjenstå, som f.eks. Karmsund bru.

Til slutt vil jeg takke presidentskapet, stab og folkevalgte kollegaer i Stortinget for godt samarbeid gjennom sju år.

Presidenten: Då vil presidenten gjerne få takka tilbake!

Hanne Dyveke Søttar (FrP) [15:43:11]: Nasjonal transportplan er et ganske omfattende dokument, både når det gjelder den versjonen regjeringen har lagt fram, og det som har blitt plusset på i innstillingen fra komiteen. Likevel synes jeg det er viktig å legge vekt på at dette er en plan. Skal den bli satt ut i livet, trenger vi forpliktende vedtak og penger i denne salen. Dette gjelder både hele planen og enkeltprosjekter man ønsker å prioritere.

Det er trist å lese at Arbeiderpartiet allerede i forrige uke slo fast at de vil stemme imot alle forslagene fra Fremskrittspartiet, selv om de er med på enkelte merknader. Merknader er fagre ord, vedtak er handling. Arbeiderpartiet er altså tilhenger av fagre ord, men motstander av handling. Dette innebærer bl.a. for Nordland fylkes del at Arbeiderpartiet vil stemme imot ferdigstillelse av de to siste parsellene av E6 Helgeland sør. Arbeiderpartiet vil stemme imot utbygging av E6 Narviktunnelen og kryssingsspor på Ofotbanen. Arbeiderpartiet vil stemme imot utbedringer for å sikre bedre forhold vinterstid på Saltfjellet og Bjørnfjell. Arbeiderpartiet vil også stemme imot utbygging av Brønnøyleden og Ballstad havn, E10 Fiskebøl–Nappstraumen og utbygging av Leknes lufthavn Lofoten. Og kanskje det aller største løftebruddet: Arbeiderpartiet vil stemme imot gratis ferger fra 2025.

Fremskrittspartiet ønsker å styrke hele Nordland, og vi ber derfor regjeringen tildele rv. 80 og E6 Fauske–Bodø til Nye Veier. Men egentlig er vi ikke så veldig kravstore i nord, vi har bare et par overordnede ønsker: Vi i Nord-Norge ønsker oss gul stripe midt i veien, sånn som det meste av resten av landet har, og vi ønsker at folk som bor og jobber i distriktene, som bor langs kysten og på øyene ute i havet, skal ha et ferge- og båttilbud som gjør det mulig å fortsette å bo og arbeide der. Nordland fylke har 25 pst. av Norges kystlinje, og vi har flere titalls ferge- og båtruter, så at vi har lyst til at folk skal bo der, er vel ikke noen overraskelse.

Fremskrittspartiet tar innbyggerne på alvor, vi legger pengene på bordet. Veier bygges med penger, og ferge- og båtruter driftes med penger. Og de 400 milliardene skal vi ikke cashe ut i morgen, vi skal fordele dem over tolv år, og da er det ikke mye penger.

Handling og forpliktende vedtak er det som gjelder – ikke fagre ord, som i realiteten er å føre innbyggerne bak lyset.

Siv Mossleth (Sp) [15:46:33]: Aller først vil jeg vise til det representanten Toppe sa. Det stemmer at det er en feil i innstillingen på side 157 om bybane til Åsane. Senterpartiet står inne i merknaden om at det planlegges å legge et miljølokk i området, men er ikke med på de ni siste linjene i den merknaden.

Før jeg begynner på innlegget mitt, har jeg lyst til å kommentere noe av det representanten Finstad og representanten Ebbesen har sagt. De er veldig fornøyd med det som skjer i nord, men det virker som om de helt har glemt at alt som skjer på Helgeland nord og Helgeland sør, var fremmet i transportplanen som de rødgrønne la fram. Så er det jo en del satsinger som har kommet, og det skulle bare mangle, det er viktige satsinger, men når man ser direkte på prioriteringen av bundne midler med oppstart innen 2022, er bare 2,3 pst. i Nord-Norge.

Representanten Johnsen har ikke oppfattet at vi har finansiering av alle veiprosjektene våre, men det har vi. Det er ganske bemerkelsesverdig at Fremskrittspartiet har fremmet løse forslag som er direkte vinklet på vår alternative NTP, med rv. 13 Vikafjellstunnelen og rv. 15 Strynefjellstunnelen, hvor de har lagt inn akkurat de beløpene som vi har i vårt alternativ. Men det kunne de spart seg, for Senterpartiet har fremmet forslag om det uten direkte å vise til beløpene i forslagene. De står jo i tabellen vår, og vi hadde håpet at flere kunne være med og stemme for forslagene når vi ikke hadde helt konkrete beløp.

Når det gjelder Fremskrittspartiets mange forslag, mangler det jo to. Hvor blir det av E6 Ulvsvågskaret og den vinterstengte veien E6 Sennalandet?

Silje Hjemdal (FrP) [15:49:48]: Som bergenser og ikke minst som representant på Stortinget fra regionen synes jeg at dette er en god sak, som viser tydelig hvordan Fremskrittspartiet prioriterer næringsliv og folk flest i bergensområdet. Da snakker jeg selvsagt om E39 og Ringvei øst. Da jeg ble valgt inn for Hordaland, lovet jeg spesielt bergenserne at jeg skulle fortsette den kampen vi lokalt har kjempet lenge.

I dag ønsker jeg å rette en stor takk til Bård Hoksrud og vår samferdselsfraksjon, til Marte Monstad i vår bystyregruppe, til næringslivet og ikke minst til alle beboerne på begge sider av broen, som i godt samarbeid med oss i Fremskrittspartiet har kjempet fram at Fremskrittspartiet skulle prioritere Bergens viktigste samferdselsprosjekt. Erna Solberg og samferdselsministeren glemte dessverre Ringvei øst, så dette er en klar beskjed fra Fremskrittspartiet om at vi mener dette er et prosjekt som må på plass i første periode. Dette er også 19 milliarder gode grunner til hvorfor innbyggerne i regionen bør stemme Fremskrittspartiet nettopp ved valget i september.

Jeg så med egne øyne skuffelsen i Bergen og Nord-Hordaland da regjeringen la fram Nasjonal transportplan. I dag i denne sal har man faktisk en mulighet til å gjøre noe med det, og det håper jeg virkelig vil skje. Dette er en vei som er avgjørende viktig for befolkningen og næringen, og som man har ventet lenge på. Ikke minst er det viktig å se helheten i dette prosjektet nå når man

også skal ha inn Hordfast og ny vei til Voss. Da må man faktisk også levere til Bergen.

Derfor har Fremskrittspartiet i dag lagt fram et forslag som gjør at alle politikere i denne salen som har holdt festtaler om dette flotte prosjektet, faktisk kan forplikte seg. Vi ønsker å utfordre de andre partiene på Stortinget til å være med på et vedtak om å prioritere bevilgninger nettopp til dette prosjektet. Uten forpliktende vedtak i Stortinget om å sette av penger og antyde når prosjektene skal startes opp, er deres merknader i Nasjonal transportplan rett og slett bare tomme løfter. Så min innstendige bønn til dem i dag er: Slutt med festtalene, og stem for forslag nr. 365 fra Fremskrittspartiet.

Dag Terje Andersen (A) [15:53:02]: Jeg har vært så heldig å få lov til å være med på å diskutere de siste fem–seks nasjonale transportplanene som hittil har blitt diskutert her. Jeg var også med og diskuterte vei- og jernbaneplaner før det, og har blitt smertelig klar over at dette ikke er en bevilgningssak – det er en stortingsmelding, og pengene kommer eventuelt senere.

I den perioden har det vært mange små og store saker. Det har vært veinummer, det har nesten vært nede på svinger som skal rettes ut, og det har i hvert fall vært kryss som burde gjøres noe med.

For oss i Vestfold har det hele den tida jeg har vært med, vært to store saker. Den ene er hovedferdselsåren E18 gjennom Vestfold. Der er jeg veldig glad for at det først var Kjell Opseth som gjorde det mulig å tenke fire felt gjennom Vestfold ved å ha to tunnelløp nord i Vestfold, og ikke minst Terje Moe Gustavsen som i Nasjonal transportplan 2001 slo fast at det skal være firefelts motorvei gjennom hele Vestfold. Det er nå 20 år siden. Det tar tid med samferdsel, men det er viktig å ha klare, langsiktige planer.

Det andre store prosjektet for oss i Vestfold og for Telemark har vært jernbanen – først med bevilgninger i 2009 til å bygge dobbeltspor delvis nedover, og så endelig med vedtaket i 2013 om ytre intercity, bl.a. til Skien. Det er et nasjonalt prosjekt av virkelig format, fordi det er et prosjekt som over tid kommer til å sette hele østlandsregionen i en bedre kommunikasjonssituasjon enn det som har vært tidligere. Nettopp derfor ble jeg så utrolig skuffet da denne nasjonale transportplanen kom – også over enkeltprosjekter, men først og fremst over at den store tanken om et godt kollektivnett langt ut fra Oslo, ikke skulle bli fullført. At regjeringa velger å legge bort det, trodde jeg nesten ikke var sant. Riktignok skal vi slåss for mange enkeltprosjekter, men noe nasjonal bygging må vi faktisk drive med. Det å fortsette intercity vil være en sånn nasjonal bygging.

Derfor er det nesten så jeg ikke tror det når jeg ser at forslag nr. 5 fra mindretallet i innstillinga bare har støtte fra Senterpartiet, SV og Arbeiderpartiet. Jeg håper det vil være et flertall i Stortinget som vil fortsette den store tanken om å ha et skikkelig kollektivtilbud helt ut til Skien, Lillehammer og Halden. Hvis ikke er det en ny mulighet til høsten. Jeg er redd for at den store tanken til de rød-grønne fra 2013 om intercity helt ut, krever et regjeringsskifte til høsten for å bli realisert.

Arne Nævra (SV) [15:56:19]: I det første innlegget mitt snakket jeg litt om hvordan høyreregjeringa, den Høyre-dominerte regjeringa, har satt sine spor på manglende miljøhensyn i NTP-en. Nå skal jeg si litt om hvordan de med sin ideologi har satt sine spor på reformene innen transportsektoren.

Det har skjedd kolossalt mye både i jernbanesektoren, i veisektoren og i drosjenæringen. Overalt har høyreregjeringa vært virksomme, og det har satt sine spor. Alle skjønner hva jeg tenker på når vi snakker om denne berømte tuben.

For å ta jernbanereformen først: Der har det skjedd mye, og det som har skjedd, er noe som bekymrer hele opposisjonen, egentlig. Man har hakket opp ansvaret i mange sektorer, som så skal kjøpe og selge tjenester til hverandre – alle disse statlige etatene. Det er for å gjøre det mer økonomisk, blir det sagt; vi sparer penger på det. Ja vel? Det er New Public Management, som jeg har sagt noen ganger her fra talerstolen. Mon tro om det gjør det? Er det så mye «new» lenger? Jeg synes dette er en gammel tanke. Blant annet går mange større bedrifter tilbake på de ideene som var in for et par tiår siden.

Jeg betviler de økonomiske gevinstene ved det. Det har jeg gjort mange ganger, også i dialog med statsråden. Det blir servert sannheter jeg mener ikke holder mål. Ja, denne reformen har kostet en milliard, men de tjener jo 11 mrd. kr netto! De tallene skulle jeg likt at objektive forskere hadde laget litt hakkemat av. Jeg stoler ikke på det. De sammenligner epler og pærer. Det er nå sånn at hvis selskaper som ønsker seg inn på markedet, legger inn en forventet passasjervekst som er stor nok, er det klart at dette lønner seg. Så sammenligner en da med tidligere støtte til Vy, altså til NSB. Det må jo komme bra ut. Som man roper i skogen, får man svar – så det betviler jeg sterkt.

Det andre er det tragiske med at ordet arbeidsfolk eller ansatte aldri blir nevnt av denne høyreregjeringa. Det hensynet er liksom borte. Det er akkurat som at hvis man søker på det ordet i dokumentene, er det borte.

Så er det veisektoren. Det verste med veisektoren er at ansvaret er delt opp også der, sånn at det er faneflukt av hjernekapasitet, kan vi si. Fagfolka blir delt opp i så mange miljøer – både Statens vegvesen, Nye Veier og konsulentselskapene. Alt dette konkurrerer om hjernekraften, og da tappes miljøet kolossalt.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [15:59:33]: Jeg tar områder som jeg ikke fikk tid til å omtale i mitt hovedinnlegg.

Kysten vår utgjør en svært viktig transportform for personer og gods. Ja, vi er helt avhengig av en god infrastruktur også til sjøs. Verdiskaping og vekst knyttet til denne transportformen blir heller ikke mindre viktig i tiden framover.

Vi legger derfor til rette for betydelige investeringer og vedlikehold i foreslått NTP, med farvannstiltak for vel 12 mrd. kr, med utbedring av innseilinger og merking og med utstyrsanskaffelser, som navigasjonsinnretninger, sjøsikkerhetstjenester og digitale tjenester i størrelsesorden nesten 18 mrd. kr i tolvårsperioden. Dette bidrar til en konkurransedyktig, effektiv og sikker, men ikke minst også miljøvennlig transportform. Hele 90 pst. av godset vi eksporterer målt i tonn, skjer til sjøs. Det legges også opp til at gods på vei i stadig økende grad skal gå over på sjø og bane. Satsingen på tiltak langs kysten vil komme sjøtransporten og ikke minst fiskerinæringen til gode langs hele kysten, spesielt i Nord-Norge.

Siden dette er et av mine siste innlegg fra denne talerstolen, må jeg kommentere satsingen i egen landsdel. Jeg er glad for at også denne NTP-en bidrar med mange storsatsinger i Agder. Etter lenge å ha vært den forsømte landsdelen har NTP-ene vedtatt i 2017 og nå i år tilgodesett denne landsdelen med en gjennomgående utbygging av veiinfrastrukturen – fra Kristiansand til Oslo og vestover fra Kristiansand til Stavanger. I tillegg fullføres den etterlengtede utbyggingen av rv. 9 opp hele Setesdal og Gartnerløkka i Kristiansand, som bidrar til å løse viktige trafikkutfordringer i Stor-Kristiansand. På denne måten knyttes Sørlandet sammen med bo- og arbeidsregionene både østover og vestover.

Grenlandsbanen er omtalt som en stor mulighet framover, som jeg støtter fullt ut. Men med de store utfordringene man har på jernbanesiden på Østlandet, har det ikke vært mulig å gi klarsignal til å starte denne utbyggingen i denne planen. Det betyr ikke at prosjektet er skrinlagt, men for å få effekt av en slik storsatsing må det henge sammen med tempoet i resten av jernbaneutbyggingen i Vestfold og Telemark. Det er ikke tvil om at Genistreken har et stort potensial for å knytte sammen nye bo- og arbeidsmarkeder på en miljøvennlig og tidsbesparende måte, men ting må skje i rett rekkefølge.

Vi kan være stolt over at det drysser milliarder over landsdelen enda en gang. Utbygginger har gitt Sørlandet helt nye muligheter til å framstå som en næringsvennlig og attraktiv region. Det er ingen tvil om det. Jeg er stolt over å ha vært en del av et flertall på Stortinget som over to perioder har fått dette til.

Ingjerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [16:02:47]: Til rekken av hjem-hilsninger: Jeg er også der, bortsett fra at jeg er så heldig at Fremskrittspartiet står alene i et prosjekt som er veldig viktig. Så de andre som skal hilse hjem, må finne på noe annet. Eller de kan velge å peke nese.

I forslag nr. 358 står det:

> «Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E6 Oslo Øst i første seksårsperiode og starte arbeidet med statlig plan for prosjektet.»

Ja, nå har dere alle muligheten. På E6 Oslo øst passerer det 75 000 biler hver eneste dag. Finnes det noen andre steder i Norge som kan si at de ikke får et prosjekt hvor det passerer 75 000 biler hver dag? Neppe.

I dag tidlig sto engasjerte voksne og barn utenfor Stortinget og ba politikerne om å prioritere bygging av Manglerudtunnelen. Manglerudtunnelen vil redusere støy og utslipp, fjerne køene og gjøre livskvaliteten til tusenvis av mennesker bedre. Manglerudtunnelen vil også bidra til raskere transport av varer, både inn til Oslo og gjennom Oslo.

I dag tidlig sto de frem, parti etter parti, og konkurrerte om hvem som var mest for å bygge Manglerudtunnelen. Venstres appellant, Ola Elvestuen, hevdet å ha kjempet for tunnelen i 22 år, men at det alltid var kommet noe i veien – ja, f.eks. vilje til å stemme for prosjektet. Kristelig Folkepartis appellant var også for Manglerudtunnelen, bare ikke nå – og faktisk heller ikke tidligere. Høyre var også for, men appellant Heidi Nordby Lunde mente det var umulig å støtte prosjektet fordi det ville undergrave lokaldemokratiet. Det er så man får tårer i øynene av slikt rørende engasjement for lokaldemokratiet. Men regjeringen er klar, fortsatte Nordby Lunde, der var det åpne dører. Vel, da kan man jo stemme for forslaget til Fremskrittspartiet, nr. 371, som forutsetter kommunal eller lokal tilslutning.

Arbeiderpartiets appellholder, bystyrerepresentant Halse, var for prosjektet i valgkampen 2019, men kunne nå dessverre ikke stemme for fordi hans parti ville starte fra en annen ende, som han sa. Arbeiderpartiet vil ha en overordnet byplan og først finne en løsning for hele byen. Selverklært representant for Groruddalen, Jan Bøhler, var fraværende. Bøhler, som stadig fremhever at han kjemper for Groruddalen, rakk ikke å fortelle de oppmøtte at partiet hans er imot de viktigste samferdselsprosjektene i Groruddalen de neste ti årene. Han fikk heller ikke anledning til å minne de fremmøtte om at han representerer et parti som er imot påstått sentralisering og vil flytte tusenvis av arbeidsplasser ut av Oslo. Det er tydelig at Bøhlers engasjement for Groruddalen i realiteten er et engasjement for hans eget kandidatur til Stortinget til høsten.

Seansen utenfor Stortinget i dag var en pinlig affære. Det var en demonstrasjon i dobbeltkommunikasjon og en invitasjon til økt politikerforakt.

Når alt det negative er sagt, så ønsker jeg alle en riktig god sommer.

Trond Helleland (H) [16:06:03]: Jeg har vært på Stortinget noen år, og jeg har vært med på å behandle alle transportplanene. Jeg husker 15. februar 2002. Da sa Sverre Myrli at nå går det vel mot slutten av debatten, men det har talere sagt før meg i to timer, så vi begynner å nærme oss. Da tror jeg vi var ferdige mellom tre og halv fire på natta – så det ligger jo godt an i dag.

Jeg har lyst til å belyse noen prosjekter, og naturligvis må jeg starte med den berømte hestehandelen i 1992 mellom Kjell Opseth og SV om Ringeriksbanen. Det var nemlig en taler før meg her, Dag Terje Andersen, som snakket om store prosjekter som ikke hadde blitt realisert. Den hestehandelen gjorde jo at vi fikk en ny ørkenvandring for Ringeriksbanen. Nå er vi i nærheten av å komme i gang.

Jeg ledet arbeidet selv, som fylkespolitiker, med fylkesdelplanen for Ringeriksbanen. Den ble lagt fram i 1994. Så jeg har jobbet lenge for dette prosjektet, men den første tanken ble jo sådd i 1858. Da var det første gang Ringeriksbanen var oppe til debatt. Den ble lagt vekk da. Også i 1885 ble den lagt fram – og forkastet. Men nå er det altså et bredt flertall, og det er et bredt flertall som støtter at Nye Veier overtar utbyggingen av nye E16 fra Hole til Hønefoss og utbyggingen av Ringeriksbanen. Og jeg regner med at neste gang vi diskuterer NTP og Ringeriksbanen, er utbyggingen godt i gang, noe som vil bety enormt mye for Ringerike, Hallingdal, Voss og Bergen og landet for øvrig. Tar vi i tillegg med det løftet som K5 blir vest for vannskillet, blir dette veldig bra.

I et land der mange transportveier går nord–sør, føler jeg som Buskerud-representant et særlig ansvar for øst–vest-forbindelsene, og det skjer mye positivt på E134. Nå kommer det endelig ny parsell fra Dagslett til det som fører til Linnes, og som nå går videre til E18 med dobbel Oslofjordtunnel, og det blir slutt på trafikkaoset forbi Lahell i Lier.

Et bredt flertall peker også på funksjonsfordelingen mellom rv. 7 og rv. 52, der næringstrafikken går over Hemsedal og persontrafikken over Hardangervidda. Her må det jobbes videre med miljøtunneler. Rv. 7 gjennom Hallingdal er sterkt trafikkert, og det er svært positivt at kommunene i Hallingdal, etter initiativ fra Hallingdal Høyre, har sagt ja til delvis brukerfinansiering, slik at en får i gang en skikkelig opprusting av veien fra Ørgenvika til Gol. Det trengs.

Så er jeg naturligvis svært glad for at vi fikk til at Holmenbrua i Drammen nå skal fullfinansieres, sånn at en slipper å ha en bom på én av fire bruer i Drammen. Det ville vært dumt, og derfor tar staten det ansvaret ved å bygge vei til Drammen havn. Det blir et viktig prosjekt.

Da vi overtok regjeringskontorene, brukte vi 600 mrd. kr i NTP. Nå bruker vi 1,2 billioner kr. Det er en dobling, og det er vi stolte av.

Nils T. Bjørke (Sp) [16:09:20]: Det er kjekt fyrst å kunna rosa den parlamentariske leiaren i Høgre for gode ord om Ringeriksbanen og Bergensbanen. Der er me heilt einige. Det er me òg når det gjeld rv. 7 og rv. 52, og dette er viktige saker. Det er nok somme av oss som meiner at ein burde ha kome i gang. Det er ikkje tvil om at Ringeriksbanen og K5-en vil gjera at jernbanen faktisk vert eit reelt alternativ til fly. Det bør ein òg ha med seg.

Eg vil gje ein liten kommentar til representanten Hjemdal frå Framstegspartiet, som var veldig oppteken av at dei var for Vågsbotn–Klauvaneset: Det er vel kanskje ikkje så imponerande at ein er for det når ein har valt å leggja inn alt, og når det ser ut som om ein i alle fylke er for det som ligg inne. Men Senterpartiet har faktisk klart å prioritera det området, sjølv innanfor fornuftige rammer.

Eg vil seia litt om jernbanereforma. Det vert fokusert mykje på at ho er avgjerande for å få i gang jernbanen. Det ho har ført til så langt, er over 20 forskjellige selskap og etatar, og ho har kosta 1 mrd. kr. Riksrevisjonen har evaluert det og ikkje klart å sjå at det har gjeve jernbanen meir pengar eller betre regularitet.

Jernbanereforma skulle gje milliardinntekter og fleire kokkar og mindre søl, men det er enno ikkje nokon målt effekt. Me er glade for at samferdselsministeren, etter at Aftenposten skreiv om dette 2. juni, har vore tydeleg på at reforma bør evaluerast. Me ser fram til at den evalueringa kjem, slik at ein verkeleg kan ha eit grunnlag for å seia om det er så effektivt å gjera dette.

Det er mykje diskusjon om Nye Vegar og Statens vegvesen når det gjeld utbygging. Det eg er litt bekymra for med den måten me gjer det på no, er at eit selskap får så mykje makt. Mange kommunar har gjeve tilbakemelding om at det er så vidt dei tør stilla krav om jordvern og anna under utbygging. Me må passa oss for at det ikkje vert jordvernet som vert den store taparen i utbyggingar framover. Eg trur òg me bør verta mykje meir nøgne med å byggja stort nok. Ein treng kanskje ikkje firefelts veg med 110 km/t alle stader. Det me treng, er trygg framkomst, at ein veit kor lang tid ein brukar på å køyra vegen, at ein er trygg for ras, og at ein veit at ein kjem fram. Skal me klara å oppfylla alle ynske framover, er me heilt avhengige av å verta litt meir nøkterne.

Fredric Holen Bjørdal (A) [16:12:12]: Eg registrerer representantar frå høgrepartia i dag som har ganske

høg sigarføring når det gjeld satsinga på samferdsel. Vel, for mitt fylke sin del, Møre og Romsdal, har det vore liten grunn til å juble desse åtte åra. Som Sunnmørsposten skreiv i haust: Vegplanane til høgrepartia har spelt fallitt. Status for åtte år med påstått rekordsatsing på vegbygging kan for fylket sin del ende opp i to krabbefelt. Det er med respekt å melde ikkje all verda å skrive heim om.

Møre og Romsdal er eit særleg krevjande fylke når det gjeld kommunikasjon og infrastruktur. Det er dårleg stilt med buss, bane og breiband. Fjordar og fjell gjer fylket til ein transportmessig sveitserost, og vi har mange distriktsvegar med etterslep i vedlikehald og behov for rassikring. For å betre kvardagen til vanlege arbeidsfolk, familiar, pendlarar og næringsliv må vi ruste opp vegnettet i distrikta.

Arbeidarpartiet føreslår fleire midlar til fylkeskommunane for ei auka satsing på fylkesvegane. Vi satsar på rassikring i distrikta, og eg er glad for at forslaget vårt om ein nasjonal rassikringsplan ligg an til å få fleirtal.

Kysten har desse åtte åra vore systematisk nedprioritert av stortingsfleirtalet. Avgjerda om å flytte fiskerihamnene til fylkeskommunane utan skikkeleg finansiering er eit tydeleg døme på denne ansvarsfråskrivinga. Vi føreslår difor ein pott til satsing på fiskerihamner.

Arbeidarpartiet har kjempa hardt for ei halvering av ferjeprisane, og vi registrerer at fleire andre parti kjem etter. For Møre og Romsdal sin del, som er ferjefylket med stor F, er dette heilt sentralt å få til. Det er uakseptabelt at ferjeprisane skal hindre etablering, rekruttering og busetting. For ein som har vore avhengig av ferje heile livet, er det veldig gledeleg å sjå at ein stadig større del av nasjonalforsamlinga stiller seg bak kyst- og fjordfolket her.

Til sist nokre ord om desse store riksvegprosjekta som skal binde oss saman. Møre og Romsdal har ikkje vore tilgodesett her i seinare år, og vi har viktige fjordkryssingsprosjekt og eksportvegar både på Nordmøre, i Romsdalen og på Sunnmøre som må prioriterast. Eg vil særleg trekkje fram rv. 15 over Strynefjellet. Denne vegen er av avgjerande betyding for persontransport og godstransport frå Nordfjord og Sunnmøre til Austlandet og motsett veg. Eg køyrde seinast i går gjennom strynefjellstunnelane, glad for at eg ikkje fekk ein buss eller ein trailer imot. Det er ingen tvil om at dagens tunnelar er utrangerte og farlege. Det hastar med å ruste opp rv. 15. Prosjektet må planleggjast vidare og startast opp i første planperiode, med fullføring i andre planperiode, slik Arbeidarpartiet føreslår.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [16:15:19]: I dag er det kun Fremskrittspartiet som ønsker å trappe opp samferdselssatsingen i Norge. Dessverre ønsker verken Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti eller Senterpartiet det samme. De sier at de er for, men likevel er det kun Fremskrittspartiet som har 400 mrd. kr ekstra i finansiering til Nasjonal transportplan.

Å ta hele landet i bruk er tydeligvis bare et slagord for Senterpartiet. Det siste de rød-grønne gjorde i 2013, var å vedta Nasjonal transportplan på ca. 500 mrd. kr. I mitt valgdistrikt, Vest-Agder, hadde de kun med 25 km ny vei. Og vi vet at strekningen fra Kristiansand til Stavanger er over 200 km lang.

Men det er kanskje ikke så rart, for vi har hatt en motorveiplan for dette landet som har ligget i en skuff siden 1960-tallet, helt fram til det kom et taktskifte i norsk samferdselspolitikk, og det var da Fremskrittspartiet kom inn i regjering. Da doblet vi Nasjonal transportplan til om lag 1 000 mrd. kr, vi opprettet selskapet Nye Veier AS og motorveiprosjekter ble igangsatt i rekordfart.

Men nå er det på tide med enda et løft. Vi plusset på den forrige nasjonale transportplanen med om lag 500 mrd. kr. Nå ønsker vi å plusse på denne nasjonale transportplanen med 400 mrd. kr. De andre partiene sier det er urealistisk. Men samtidig har vi 11 000 mrd. kr på bok, syltet ned i aksjefond og handlegate i London. Når Fremskrittspartiet vil bruke 3,6 pst. av de pengene til å bygge ut kritisk infrastruktur og binde landet sammen, redde liv og knytte sammen bo- og arbeidsmarked, sier Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet at det er urealistisk. Det er ingenting urealistisk med å gi ordentlig finansiering til nye veier, å holde trykket oppe på E39 fra Kristiansand til Stavanger, å rassikre Haukomfjellet i Sirdal med ny tunell, som Fremskrittspartiet vil, eller å bygge ny vei fra E39 til Spangereid på Sørlandet. Det må jo nærmest være flaut for stortingsrepresentantene fra Høyre og Kristelig Folkeparti fra Agder når de kommer til å stemme mot det de offentlig sier at de egentlig er for.

Parlamentarisk leder i Kristelig Folkeparti sier til og med at de lokale må betale for veien og omtaler Fremskrittspartiets veiforslag som urealistisk; at de lever i sin egen verden. Regjeringspartiene mener altså at det er urealistisk at staten med 11 000 mrd. kr på bok betaler for en vei på Sørlandet som koster 500 mill. kr. Hvordan i all verden kan man da mene at det er realistisk at lille Agder fylkeskommune skal betale det samme beløpet? Det henger ikke på greip. Fremskrittspartiet vil bygge mer vei og infrastruktur og mener at staten må ta et større ansvar. Det har vi råd til.

Runar Sjåstad (A) [16:18:33]: Man skulle kanskje tro at jeg kunne avstått fra å bruke taletid i og med at de fleste representantene fra Fremskrittspartiet har vært her oppe og beskrevet Arbeiderpartiets politikk og løsninger, men faktum er vel at jeg burde fått firedobbelt

taletid for å rydde opp i en del av de misforståelsene man har prøvd å skape.

Men samferdsel er viktig uansett hvor i landet man er bosatt. Ønskene, behovene og utfordringene varierer. Det er derfor ikke rart at NTP engasjerer, og at det er mange innspill. Her legges det tross alt føringer for de neste tolv årene. Arbeiderpartiet ønsker mer til bl.a. rassikring, planlegging, fylkesveier, fiskerihavner og trafikksikkerhet.

Arbeiderpartiet har ambisiøse planer for distriktene, også for Finnmark. En rekke veistrekninger skal rassikres og rustes opp. Etter åtte år med forskjellige høyrestyrte regjeringer er svært lite gjort for å fremme større samferdselsprosjekter i Finnmark. Det er rett og slett oppdragstørke. Den kreativiteten man har vist i debatten og i forslag og tekst i NTP gjennom de siste åtte årene, skulle vi ha sett satt ut i praksis.

Arbeiderpartiet ønsker derfor å øke midlene til planlegging og oppstart av viktige veiprosjekt.

Finnmarksentreprenørene må få mulighet til å konkurrere om oppdrag på like vilkår. Arbeiderpartiet ønsker å dele opp kontrakter, slik at det ikke bare er de aller største kontraktørene som kan konkurrere om oppdragene. Vi skal bekjempe sosial dumping. Vi skal satse på et seriøst arbeidsliv og satse på norske bedrifter, med norske lønns- og arbeidsvilkår.

Arbeiderpartiet støtter molo i Vardø, vi støtter fiskerihavnen i Kjøllefjord, vi støtter tiltak i Gamvik og Komagvær. Arbeiderpartiet har satt av 1,8 mrd. kr til utbygging av fiskerihavner. Regjeringen overførte ansvaret for fiskerihavnene til fylkeskommunene uten at det fulgte økonomiske virkemidler med. Det er ikke en god behandling av vår fiskerinæring, av vårt fiskeriavhengige samfunn og av dem som driver med havbruk.

Arbeiderpartiet ønsker en NTP som gir distriktene mulighet til å utnytte sine naturgitte fortrinn og samtidig videreutvikle og styrke lokalsamfunn og lokalt næringsliv og sikre bolyst og bosetting.

Norunn Tveiten Benestad (H) [16:21:18]: Grunnlaget for at folk kan bo i hele landet, er at de har en jobb å gå til og en mulighet til å komme seg dit. Jeg er stolt av den satsingen som har vært på å bygge infrastruktur og styrke vei og bane etter regjeringsskiftet i 2013. Samarbeidet mellom dagens regjeringspartier og Fremskrittspartiet har resultert i en dobling av samferdselsbudsjettet og nye, innovative løsninger for å få opp tempoet og strekke budsjettene lenger. Det er imponerende, og det bidrar til å bygge landet sammen på en effektiv og god måte.

Storbyene har sine utfordringer, men det er ingen tvil om at også Distrikts-Norge trenger gode, trygge veier. Det er viktig for både folk og næringsliv. Vi husker veier med mer hull og grus enn asfalt, lav veistandard og lave fartsgrenser. Nå har vi sett veibygging i et tempo som mangler sidestykke. Det merkes når 2020 er historie, og vi kan se at 800 km vei er åpnet under denne regjeringa. Det merkes fra nord til sør. E6 mellom Narvik og Alta, som ble åpnet i 2018, kuttet reiseavstanden med 40 km. Det ga breiere og tryggere vei, og det er god distriktspolitikk.

I min del av landet, Sørlandet, ser vi resultatet av veisatsingene hver dag. Snart ligger E39 fra Kristiansand til Lyngdal klar, og når vi får ferdig vei helt til Stavanger, åpner det seg et helt nytt bo- og arbeidsmarked. Fredag åpner den nye Varoddbrua, og snart starter arbeidet med Gartnerløkka. Jeg kan love at samferdselssatsingen i vår del av landet merkes.

Samferdselspolitikken er blant de kraftigste virkemidlene vi har for å skape vekst og utvikling i hele landet. Derfor er den nye ordningen med 18 mrd. kr til satsing på fylkesveiene i NTP-en også banebrytende. Vi er i gang med å redusere etterslepet på fylkesveiene. Jeg er glad for at komiteen i sin innstilling peker på behovet for ny vei som knytter GE Healthcare i Lindesnes og omkringliggende områder til ny E39, og for at det i våre merknader presiseres at strekningen kan være aktuell for den nye tilskuddsordningen for fylkesveier.

Jeg vil også understreke at Sørlandet har klare forventninger til at regjeringa følger opp oppfordringen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre om å finne løsninger for ny tilførselsvei til Arendal havn Eydehavn og til den nye batterifabrikken og trevirkeindustrien som er under etablering der.

Karin Andersen (SV) [16:24:00]: Når det gjelder veg, er det fylkesvegene, de kommunale vegene og noen av riksvegene, som til og med mangler gul stripe, vi må satse på. Det er viktigere enn de store prestisjeprosjektene som regjeringen og Fremskrittspartiet pusher fram, der drømmen også er å kjøre i 120 km/t. Det er ikke det næringslivet i mitt fylke trenger, i hvert fall. De trenger fylkesveger de kan kjøre på som er framkommelige året rundt, og som tåler bilene.

Bilene må komme fram til jernbanen. Er det noe dette landet mangler, er det en nasjonal plan for gods på bane. Alle har snakket om det så lenge jeg har vært på Stortinget, men det går den vegen høna sparker. Det blir mindre og mindre. I mitt fylke ligger det en bane som er utmerket for å kunne frakte store mengder gods fra Nord-Norge langs hele svenskegrensa og ut til Sverige over Kongsvinger. Jeg snakker om Røros- og Solørbanen. Den burde hatt strøm for mange år siden. Den burde blitt satset på. Den har også en lavere fjellovergang enn man har på Dovrebanen, og Dovrebanen trenger mer

plass, for der er det mer folk, og det er potensial for å bygge ut mer persontrafikk.

SV har foreslått nå for jeg veit ikke hvilken gang at vi er nødt til å få på plass en slik plan for gods på bane, og at vi er nødt til å få strøm på Røros- og Solørbanen, sånn at vi kan kjøre de samme togene fra nord til sør, over Kongsvinger og ut av landet. Da trenger vi også noen terminaler. Vi trenger Godspakke Innlandet, vi trenger tømmerterminal på Kongsvinger, og vi trenger terminal på Sørli. Det er store mengder, og mye av dette er også tømmertransport.

Den trailertrafikken som går på disse strekningene, sliter enormt på vegene. Det er ganske skummelt å kjøre der. Jeg må innrømme at jeg ikke kjører rv. 3 lenger, sjøl om den har blitt forbedret. Jeg kjører ganske mye oppover Østerdalen, men da kjører jeg Rendalen. Hvorfor gjør jeg det? Jo, fordi trailertrafikken på rv. 3 er så stor at det rett og slett føles risikabelt å kjøre der. Der går det altså parallelt en jernbanestrekning som med modernisering i praksis kunne skaffet dette landet et dobbeltspor mellom Midt-Norge og det sentrale Østlandet. Da kan man ha den ene vegen i Gudbrandsdalen og den andre vegen i Østerdalen. Jeg forutsetter at Arbeiderpartiet og Senterpartiet stemmer for dette forslaget i dag, for det har de lovet lokalt.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [16:27:28]: Senterpartiet er opptatt av at folk skal kunne bo, arbeide og leve et godt liv i hele Norge. Skal vi klare å sørge for det, må vi ha gode og velfungerende veier. Vi må ha et velfungerende togtilbud for både persontransport og gods, og vi må også ha en kraftfull satsing på kyst, på både havne- og farledstiltak.

På en del viktige områder er ikke den nasjonale transportplanen som blir behandlet i dag, god nok i det hele tatt. En av de største utfordringene vi står overfor, er å legge til rette for ny etablering og styrke industrien i Fastlands-Norge for å gjøre noe med et handelsunderskudd som de senere årene har vært rekordstort, og for å gjøre noe med de industriinvesteringene som over tid har vært altfor lave, og bl.a. legge til rette for flere investeringer innenfor norsk treforedlingsindustri.

Hva var det Treindustrien hadde som kommentar da Nasjonal transportplan hadde kommet? Jo, administrerende direktør for Treindustrien, Heidi Finstad, sa i et innlegg at NTP undergraver grønne industriplaner og klimamål, og viste til at konkrete planer som var inne i eksisterende NTP, knyttet til både Brandval, godsterminal der, og Hauerseter, ikke lå inne konkretisert i den nye nasjonale transportplanen.

Det er nettopp på slike områder viktig at vi sørger for å ha framdrift, gi forutsigbarhet og gi rammevilkår for å sørge for investeringer som kan legge til rette for at vi bruker de rike naturressursene vi har i Norge, til å bygge arbeidsplasser, skape industri – verdiskaping – i stedet for å sende dem ut av landet som en råvare.

Jeg har registrert at flere talere, bl.a. fra Fremskrittspartiet, har gjort seg høye og mørke underveis i debatten i dag knyttet til rv. 4. Vel, det er altså slik at et av de aller viktigste tiltakene på rv. 4, et nytt løp i Hagantunnelen, var det altså Fremskrittspartiet, da de satt i regjering med både samferdselsminister og finansminister, som sørget for å ta ut av Nasjonal transportplan. Det var prioritert av de rød-grønne partiene da de satt i regjering. Det ble tatt ut av Nasjonal transportplan fra Fremskrittspartiets side, og Fremskrittspartiet har ikke bidratt til at det har kommet inn igjen med et flertall.

Det er særdeles skuffende. Det er et av de viktige tiltakene en kunne ha gjort for å sikre trafikktrygghet for folk som bor i Nittedal kommune, og alle dem som bruker veien til daglig.

Statsråd Knut Arild Hareide [16:30:53]: Nesten 6,5 timar inn i debatten kan eg konstatere med glede at det er brei einigheit om dei prosjekta som regjeringa har lagt inn i Nasjonal transportplan. Og endå meir gledeleg er den tenkinga som ligg til grunn, med ei porteføljestyring – at me skal få mest mogleg igjen for midla, er det òg brei einigheit om.

Det som fekk blodet til å bruse hos meg, var da eg høyrde representanten Bjørnar Moxnes – rett nok til 20 i stil i framføring, men innhaldet! Han nemnde prosjekta Hordfast, Rogfast og Møreaksen, og så sa han at det manglar lokal forankring. Eg stoppa prosjektet Rogfast eit år. Eg trong nesten livvakt viss eg møtte ein stortingsrepresentant frå Rogaland i den perioden. Me veit kor godt desse prosjekta er forankra, kva dei betyr, at næringslivet peiker på dei som noko av det viktigaste, og så viser representanten Moxnes til at Manglerudprosjektet burde me hatt. Ja, det er jo det prosjektet Oslo har sagt at me ikkje skal kome med i NTP. Det har me fått tydeleg beskjed frå Oslo om. Og denne typen prosjekt er bompengeprosjekt. Viss ein vil ha Manglerudprosjektet og ikkje vil ha bompengar, da har ein eigentleg sagt at dette prosjektet vil ein ikkje ha. Skal det vere realisme i det prosjektet, må ein ha bompengar for å få det til.

Eg la òg merke til representanten Sylvi Listhaug, som sa at med denne NTP-en flår eg bilistane. Eg har lyst til å minne om kva me har gjort med denne NTP-en opp mot den førre. Me har auka den statlege andelen, og me har tatt ned bompengeandelen. Så viss Sylvi Listhaug kom med den karakteriseringa av denne NTP-en, som eg har lagt fram, så lurer eg på kva ho seier til nestleiaren sin, Ketil Solvik-Olsen, som la fram den førre.

Me skal ha ein realistisk og ambisiøs NTP, og eg forstår kritikken Dag Terje Andersen kjem med knytt til in-

tercity. For me må vere ærlege på at det me seier no, ikkje er det same som me sa tidlegare. Men det som er realistisk når me har sett kostnadsauken på jernbanen, er ein optimalisert intercity mellom 2021 og 2033. – Så gler det meg at me kan vere einige om at me skal ha visjonen om dobbeltspor, men innanfor denne NTP-en må me vere einige om kva som er realistisk.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:34:09]: Poenget med samferdselsinvesteringene er å gi folk større valgfrihet for arbeid og bosted og å styrke næringslivet – altså redusere avstandskostnadene. Det aller viktigste er å få fiber fram til samtlige husstander. Da må vi gå over fra etterspørselsstyrt utbygging til tilbudsstyrt utbygging. Det er det som kalles digital allemannsrett. Det er en systemendring som er nødvendig.

Fylkesveiene er den andre hovedprioriteringen – med fast dekke, 10 tonns akseltrykk og ingen telerestriksjoner. Vi må få en plan for opprusting. Djupstabilisering er et ord som Stortinget bør merke seg. Det er en fantastisk metode, å frese opp veilegemet og legge på nytt bærelag. Kostnad: Anslagsvis 2 000 kr per meter. En får altså en mil for 20 mill. kr – det vil være en ny vei som er bygd på en helt annen måte enn det å asfaltere gammelt, råttent banelegeme.

Vi må prioritere fylkesveiene foran nye firefelts veier i Buskerud, og det bringer meg over til jernbane. Drammensdalen må ikke få firefelts veier som ødelegger kulturlandskap, matjord og andre naturverdier. Vi må derfor ruste opp Gulskogen stasjon, vi må få to tog i timen til Kongsberg, og vi må ikke minst ruste opp stasjonene på Randsfjordbanen – Skotselv, Åmot, Geithus og Vikersund. Vi må få fram planmidler, slik at vi kan realisere jernbanesatsingen, så vi unngår firefelts veier gjennom den flotte Eikerbygda.

Når det gjelder Bergensbanens forkortelse, er det én ting jeg har spesielt på hjertet, og det er Hole kommune. Det er ingen tilfeldighet at de har fire kongekroner i sitt kommunevåpen. Det er fordi det er en utrolig fruktbar kommune, og gjennomkjøringen med ny vei og bane gjennom Hole og Ringerike må skje ved at en tar særlige miljøhensyn, miljøtunneler, ellers vil motstanden bli kraftig på det prosjektet. Senterpartiet skal stå i spissen for å sikre miljøinteressene i den saken.

Når det gjelder riksveier: Avkjøringen til Sigdal fra rv. 350 er virkelig en sjeldent overmoden sak som det må gjøres noe med. Å fullføre E16 rundt Hønefoss, og ny Holmen bru, uten bompenger er avgjørende viktig. E134, Viker-alternativet gjennom Lier, er helt nødvendig, Svelvikveien i Drammen, som kobler Svelvik og Drammen sammen, og til slutt Veipakke Hallingdal. Veipakke Hallingdal har midler inne. Senterpartiet skal virkelig stå vakt for Veipakke Hallingdal og føre den videre, sånn at vi får en moderne kommunikasjon gjennom Hallingdal og videre over til Vestlandet.

Morten Stordalen (FrP) [16:37:28]: I debatten her i dag har jeg hørt mange beskyldninger mot Fremskrittspartiet, at det er en nærmest uansvarlig, ja nesten useriøs NTP Fremskrittspartiet legger fram. Ja, hvis det er useriøst eller uansvarlig å prioritere samferdsel, for politikk handler om å prioritere. Bare i første kvartal dette året var det 382 mrd. kr ekstra i oljefondet, eller Statens pensjonsfond utland, som man også kaller det.

Jeg har stor sans for og kjenner mange fra Senterpartiet som er bønder og gårdbrukere i min hjemkommune. De sier alltid: Vi skal levere fra oss gården i litt bedre stand enn da vi selv fikk den. Det betyr ansvarlighet. Det er å legge til rette for neste generasjon. Det handler om trafikksikkerhet. SV sier at vi ikke kan drive og asfaltere over dyrkbar mark. Nei, vi skal prøve å unngå det. Man sier det er så ille. Er det noen som har spurt seg: Hva betyr et trafikkoffer? Snakk med dem. Det er det Fremskrittspartiet er opptatt av – å bygge trygge, sikre samferdselsårer for å frakte personer, varer og gods.

Når det gjelder Vestfold – det må jeg gjerne snakke litt om – og jernbane, Vestfoldbanen, er jeg litt skuffet når regjeringspartiene ikke fokuserer mer på godsterminal. Det har vært snakket om i flere år. Jeg vil takke Arbeiderpartiet og SV, som i hvert fall er med og danner en flertallsmerknad som sier noe viktig, at når man først bygger en bane, ville det å klare å få en avgreining til den godsterminalen vært klokt. Men når det gjelder videre nedover Vestfoldbanen, er jeg litt skuffet. Takket være Fremskrittspartiet, som fikk inn planleggingsmidler til Stokke–Torp–Sandefjord, muliggjøres, som regjeringen selv skriver i sitt dokument, to tog i timen fra Skien utenom rushtid. Det betyr at man har nedskalert – ikke bare en effektpakke. Det er altså veldig usikkert, og man setter det på vent. Jeg skulle ønske at det kunne bli et flertall som kunne framskynde den prosessen – ikke bare ha en oppstartsbevilgning i første periode og dytte alt ut i en usikker periode – og legge inn 8,5 mrd. kr av de drøyt 10 mrd. kr. Det ville betydd noe.

Vi kan ikke forvente for mye til høsten heller. Senterpartiets fylkesordfører i Vestfold og Telemark, Terje Riis-Johansen, har sagt at de skal framskynde intercity, det er det viktigste for det fylket, og førstekandidaten fra Senterpartiet, Kathrine Kleveland, sa at vi må avlaste regjeringen, så vi kan framskynde intercity. De har tydeligvis ikke gehør. Det er mulig Siv Mossleth kan svare mer på det. De prioriterer i hvert fall ikke det.

Fremskrittspartiet prioriterer kombinert mobilitet. Det handler om ikke å bruke tvang, men valgfrihet i hverdagen, det som fungerer best for den enkelte. Det betyr at vi også satser på jernbane i Østlands-området.

Bilen er viktig fordi den gir en kombinert mobilitet. Det er ikke alle som bor der toget går. Tog er bra, men det tar deg fra et sted du ikke er, til et sted du ikke skal. Da må man også legge til rette for bil.

Liv Kari Eskeland (H) [16:40:48]: Hordfast, som del av ein ferjefri forbindelse langs kysten vår, har to formål: Det er å styrkja næringslivet og sikra arbeidsplassar og å få folk og varer trygt fram. Dette er eit prosjekt som næringslivet langs kysten har jobba for i 30 år, og som følgjer som ei naturleg forlenging av Rogfast, som no er sett i gang, og Svegatjørn–Rådal, som snart er ferdigstilt. Prosjektet har følgt alle demokratiske prosessar og samfunnsøkonomiske analysar, og midtre trasé er peika ut som den beste.

I høve komitébehandlinga kom eit merkeleg presseutspel frå Senterpartiet. Dei vil byggja den eine brua til Hordfast, deretter skal dei vurdera og revurdera vidare trasé. Dette er eit framlegg som i realiteten sender prosjektet rett i skrivebordsskuffa, og som står fram som lite gjennomtenkt. Eg nektar å tru at komitémedlemene har sett seg inn i geografien og problemstillingane dei då tek opp.

I tillegg har Senterpartiet trekt ut 7 mrd. kr frå prosjektet, eit grep som gjer at ein ikkje kan setja prosjektet i gang. Vi har registrert at det heile vegen har vore dragkampar i Senterpartiet kring Hordfast. Mykje av denne debatten har vore knytt til E16 og frykt for at Hordfast skulle fortrengja ein tryggare veg til Voss.

Nasjonal transportplan, lagd fram av regjeringa, ryddar denne usikkerheita av vegen – begge prosjekta er lagde inn i planen. Og med dette på plass burde det vera tid for Senterpartiet å «belita seg» – men nei. Dette vitnar om at dei som sit på Stortinget for Senterpartiet, har manglande forståing for distrikta sine behov.

Er det éin ting næringslivet har vore tydeleg på dei siste åra, er det nettopp Hordfast og rask og trygg veg langs kysten vår. Ein kan undrast over om det er eit oppspel til komande forhandlingar med SV, eller om det rett og slett er eit ønske om å bruka pengane andre stader i landet som ligg bak. Eg fryktar begge delar, for dette er sikkert: Ein omkamp om Hordfast no, med vurdering av nye trasear og sterk underfinansiering, som ein her legg opp til, er å skyta ein kvit pinn etter eit prosjekt som i tiår har stått øvst på næringslivet si ønskeliste – og den beste måten å sikra at Vestlandet på ny må stilla sist i køen for rask og trygg veg for innbyggjarane langs vestlandskysten.

Dette kan ikkje sjåast på som noko anna enn at Senterpartiet sviktar Vestlandet, og at dei med dette set grunnlaget for arbeidsplassar og busetjing langs vestlandskysten i spel. Det hjelper ikkje med fine festtalar når ein riv teppet unna grunnlaget for at det skal bu folk i heile landet.

Øystein Langholm Hansen (A) [16:44:01]: Først av alt vil jeg si at jeg forstår statsrådens reaksjon på Moxnes' utsagn om fjordkryssingene på Vestlandet. Fagbevegelsen og næringslivet har stått skulder ved skulder i prioriteringen av disse fjordkryssingene.

Det jeg hadde tenkt å si noe om, var luftfarten. Luftfarten står foran spennende tider. Lav- og nullutslippsfly er nærmere realisering enn noen gang. Store fly får snart biodrivstoff på relativt korte strekninger, og innblanding av det samme på lange ruter. På kortbanenettet og på veldig korte flyruter i Norge vil elfly overta på litt sikt. Dette vil gi store muligheter både for passasjerene og for innovasjon og testing. Det er flere spennende prosjekter i startgropen, og SV og Senterpartiet har i et løst forslag, nr. 314, foreslått et langvarig prosjekt innen klimanøytral luftfart. Dessverre inneholder dette forslaget også lokalisering av et testsenter i Nord-Norge. Arbeiderpartiet er dessverre ikke klar til å bestemme seg for at et slikt testsenter skal lokaliseres i Nord-Norge. Det kan godt være at dette er den rette plassen, men det vil være useriøst å vedta en sånn lokalisering på sparket, på ett døgns varsel. Det finnes også andre steder som arbeider med slike planer. Arbeiderpartiet er enig i intensjonene, men vil altså stemme imot forslaget, som ble fremmet i dag tidlig. Jeg viser videre til at vi utdyper det i en merknad i innstillingen.

Så til representanten Sundbø Abrahamsen, som hevder at representanten Myrli svarte ullent om Nye Veiers framtid i replikkvekslingen tidligere i dag. Det Arbeiderpartiet mener om dette, er at vi har to forslag i innstillingen. De inneholder en uavhengig gjennomgang og en evaluering av måten vi bygger veier på i dette landet. Nå har vi Statens vegvesen, vi har Nye Veier, vi har elleve fylkeskommuner og i hvert fall tre OPS-prosjekter. Vi foreslår at en utredning skal foretas for å sjekke om dette er effektivt og hensiktsmessig.

Når det gjelder Hove–Ålgård, ble det hevdet at vi fra Rogalands-benken ikke hadde gjennomslag overfor våre folk i partiene. Det jeg kan si om det, er at vi ber regjeringen finne løsninger på den strekningen, sammen med lokale myndigheter. Hva det innebærer, tør ikke jeg å uttale meg om nå.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [16:47:21]: Av en total kostnadsramme på 1 205 mrd. kr er Finnmark i regjeringens forslag til NTP tilgodesett med 2,97 mrd. kr, knapt 0,25 pst. av den totale NTP-rammen de neste tolv årene. Av dette er Skarvbergtunnelen, Gamvik og Kamøyvær fiskerihavn og Innseiling Leirpollen prosjekter som Fremskrittspartiet fikk igangsatt da vi satt i regjering. Det er prosjekter som er under arbeid, og som

vil avsluttes i løpet av inneværende år eller neste år. Reelt er de prosjekter som er planlagt i Finnmark de neste tolv årene, på knappe 2,5 mrd. kr.

Min og Fremskrittspartiets ambisjon har vært at Finnmarks andel på knappe 3 mrd. kr skulle økes med flere prosjekter, sånn at totalsummen ble på beskjedne 6 mrd. kr. Dessverre var ikke de rød-grønne med på det, og framstilte meg som en populist – selv om jeg mener at jeg er en realist med tydelige ambisjoner på vegne av mitt hjemfylke, Finnmark.

Med Fremskrittspartiet i regjering ble samferdselsbudsjettet tilnærmet dobbelt så stort som med de rødgrønne i regjeringen, og vi klarte for første gang på mange tiår å redusere vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet. Nå har regjeringen senket ambisjonsnivået, og det støttes fullt ut av Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Jeg er veldig skuffet over at Arbeiderpartiet og Senterpartiet nesten ikke klarte å legge inn noe ekstra i behandlingen av NTP, men heller velger å gi sin tilslutning til regjeringens forslag.

Nå har Arbeiderpartiet og Senterpartiet gode muligheter for et felles samferdselsløft for Finnmark, men de velger heller å stemme ned viktige prosjekter. Det kan virke som om Senterpartiet forsøker å rette opp det inntrykket med sine forslag i salen, og da blir kreativiteten stor. Jeg skulle gjerne fått utdypet hva Senterpartiet legger i forslag nr. 372, som ble levert av Siv Mossleth: «Stortinget ber regjeringen sørge for at Alta lufthavn holdes åpen og funksjonell.» Det er vel strengt tatt Avinors oppgave, ikke regjeringens, og meg bekjent er den flyplassen – som jeg bruker to ganger i uken – både åpen og veldig funksjonell, så vi ser ikke noen hensikt i å stemme for det.

Nå skal det nevnes at Senterpartiet ønsker å øke bevilgningene til fylkesveier med 5 mrd. kr, og Arbeiderpartiet ønsker å øke med 2,4 mrd. kr. Hva er det i den store sammenhengen? Med 2,4 mrd. kr fordelt på NTP-perioden på tolv år vil andelen til Finnmark være på rundt 10 mill. kr i året. Det vil knapt holde til å skifte lyspærer i gatelysene langs fylkesveiene i Finnmark. Det viser hvor lavt ambisjonsnivået til Senterpartiet og Arbeiderpartiet er for samferdselsløft i Finnmark – og enda lavere om man legger til grunn ambisjonsnivået til Arbeiderpartiet og Senterpartiet for resten av NTP, med 0,25 pst. til Finnmark. Da vil det kun utgjøre ca. 500 000 kr i året og vil ikke holde til lyspæreskift en gang.

Nils Aage Jegstad (H) [16:50:53]: Jeg skal bruke litt tid, bare helt kort, på de andre sakene vi behandler her. Fremskrittspartiet har levert mange forslag også i denne sammenhengen, og det er fem forslag jeg vil snakke litt om.

I forbindelse med Dokument 8:253 S for 2020–2021 foreslår Fremskrittspartiet å gjøre det enklere å sette opp informasjonsskilt langs veien. Flertallet i komiteen har samlet seg om forslaget om å endre dagens skiltregelverk, slik at det blir enklere for aktører langs veinettet å informere trafikantene om virksomheten og hvor de er lokalisert.

I Dokument 8:247 S foreslår Fremskrittspartiet enklere og billigere sykkel- og gangveier. Her gjør flertallet i komiteen oppmerksom på at dette er et forslag som er blitt fremmet tidligere. Det er imidlertid gjort to viktige presiseringer: For det første skal veinormalene være fleksible, og for det andre er det fastslått at veieier har myndighet til å fravike veinormalens krav på sitt eget veinett. Det er viktig at departementet informerer veieier om denne fleksibiliteten og bidrar til at den tas i bruk på alle nivåer.

Så er det Dokument 8:212 S: Her foreslår Fremskrittspartiet å øke den øvre fartsgrensen til 120 km/t på motorvei innen den 1. juli 2021. Flertallet i komiteen legger til grunn at dette må være en prøveordning for en strekning hvor det allerede er lagt til rette for dette, slik at det ikke medfører økte kostnader.

I Dokument 8:204 S foreslår forslagstillerne å legge til rette for at fortsatt salg av bensinbiler og dieselbiler skal være mulig etter 2025. For Høyre og resten av flertallet i komiteen er det viktig at målet om nullutslippskjøretøy skal nås gjennom en aktiv politikk som gjør det lønnsomt å velge nullutslippskjøretøy, ikke ved å forby salg av bensinbiler og dieselbiler.

Til slutt i denne sammenheng: I Dokument 8:205 S fremmer Fremskrittspartiet forslag om å avvikle nullvekstmålet. Det er bredt flertall i komiteen for å holde fast ved målet.

Den store debatten har så langt fulgt kjente skillelinjer, men jeg skal imidlertid kommentere to forhold. Romerriksbanen er ikke nevnt i denne NTP-en, og representanten Sverre Myrli ga for så vidt svaret på det. Fornebubanen, Majorstuen stasjon og T-banetunnelen går foran, men det er opp til de lokale myndighetene å endre denne rekkefølgen. Da må det komme et initiativ derfra før det kommer inn i NTP-en. Det er tross alt Oslopakke 3 som styrer den balletten.

Når det gjelder Nye Veier, er det blitt påpekt at det er elleve nye veiprosjekter innen et årlig tilskudd på 5,8 mrd. kr, eksklusiv bompenger. Dette er lagt inn med det vanlige tilskuddet, for Nye Veier mener at de skal greie å gjennomføre disse elleve prosjektene innenfor den ordningen. Vi har erfaring fra tidligere med at Nye Veier faktisk har måttet be om flere prosjekter fordi de oppnådde resultatet tidligere. De bygde billigere og fortere og trengte å supplere porteføljen.

Til slutt: Manglerudtunnelen er ønsket. Fremskrittspartiet stemte imot E18 Vestkorridoren da den ble behandlet i Stortinget.

Kirsti Leirtrø (A) [16:54:15]: Da prosessen med NTP startet, ble det sagt tydelig at fylkene skulle bli hørt når det gjaldt hva de ville prioritere. I Trøndelag har de sagt «jernbane først», med tydelig mål om flytog med kvartersavganger, tilrettelegging for godstransport på Dovrebanen og Rørosbanen, med flere avganger, elektrifisering og krysningsspor. De vil ha

– E14 ferdig planlagt og klar til prioritering
– utvikling av framtidens hurtigbåt
– prioritering av fylkesveier
– midler til utredning, forskning og samspill for å utvikle framtidens godsløsninger

Når det gjelder godsterminal i Trøndelag, er det ganske utrolig å høre på representanten Lønseth, som, etter åtte år med regjeringsmakten, sier at det er Arbeiderpartiets skyld om det ikke blir en godsterminal der. I åtte år har hennes regjering pekt på Torgård for jernbane og Orkanger som hovedhavn, mot bedre vitende. Når de nå har ombestemt seg og ønsker en terminal på Heggstadmoen – igjen uten en helhetlig utredning – som ikke vil løse utfordringene for Trondheim og Trøndelag, en løsning som fylket og Trondheim attpåtil sier de ikke vil ha, lytter ikke regjeringen til Trøndelag.

Ikke én krone er lagt inn til utvikling av infrastruktur rundt Orkanger havn – heller ikke noe til ønsket om Heggstadmoen. Men det er altså Arbeiderpartiets skyld – det er ganske utrolig å høre. En slik argumentasjon er ikke bare lite konstruktiv. Den skader også Trøndelag, og den skader omdømmet til oss politikere.

Representanten Bjørnstad sier at Arbeiderpartiet ikke har prioritert Klettkrysset. Jo, det har vi. Vi har satt av planleggingsmidler og sagt at miljøpakken får ansvaret, og at staten må ta regningen for den utredningen som staten er ansvarlig for.

Det er flere her som har vært bekymret for hva Arbeiderpartiet vil gjøre med Nye Veier. Da vil jeg bare henvise til de to første forslagene våre, der det står at vi ønsker en uavhengig gjennomgang og evaluering av de ulike reformene og omorganiseringenes innvirkning på de faglige miljøene innenfor veisektoren.

Men altså: Trøndelag vil ha utvikling av jernbanen, og de vil ha Klettkrysset etablert.

Jon Gunnes (V) [16:57:27]: Jeg kunne gjerne blandet meg borti trønderdebatten, for å si det sånn, med tanke på hva vi gir, og hva vi ikke klarer å få til. Den eneste kommentaren er at pengesummene som fylkeskommunen gjerne ville ha opp, var urealistiske i forhold til nytteverdien av dem.

Men det jeg vil bruke innlegget mitt her til nå, er litt om jernbanereformen og opposisjonens, de rød-grønnes, motstand mot og skepsis til den. Vi får litt forskjellige signaler. Arbeiderpartiet er mot alle direktørene som har blitt ansatt i disse statlige bedriftene, SV er mot at man har hakket opp ansvaret, mens Senterpartiet snakker om at man må gå gjennom jernbanesektoren med sikte på å få tydeligere ansvarsforhold. Men det er vel egentlig akkurat det man har gjort. Man har fått Norske Tog, som kjøper og leier ut tog, Entur, som selger togbilletter på alle togstrekninger, Bane NOR, som stiller et komplett trafikksystem til rådighet for togselskapene, Spordrift, som skal drifte og vedlikeholde landets jernbane, og Mantena, som vedlikeholder togsettene. Det er helt klare ansvarsforhold. Selskapene vet akkurat hva som er deres område. Ja, det har blitt mange selskap, men alle er statlige, det er statlig eierskap, og jeg har oppfattet det sånn at de fleste synes at det er meget interessant å jobbe i disse bedriftene.

Når det gjelder driften, ble den konkurranseutsatt, og det er selvfølgelig kanskje det i debatten som irriterer de rød-grønne mest, at man har konkurranseutsatt togstrekninger. Men de ansatte fikk virksomhetsoverdragelse. Jeg var med på den første turen med Go-Ahead, og de var i hvert fall i fyr og flamme over hvordan de hadde blitt mottatt i selskapet, og hva slags arbeidsgiverpolitikk man hadde. Så jeg tror at man overdriver litt negativiteten rundt dette. Jeg tror man får til mye for disse pengene som satses innenfor jernbanesektoren. Og husk at vi har triplet satsingen på jernbanesektoren de siste ti årene. Det er utrolig. Vi har fått igjen mye, og ikke minst øker passasjerantallet hele tiden.

Eigil Knutsen (A) [17:00:38]: Jeg kunne selvfølgelig brukt hele mitt innlegg nå på å framføre kritikk mot regjeringens samferdselspolitikk, enten det er oppsplitting av jernbanen, for lave ambisjoner for rassikring eller for dårlig innsats mot sosial dumping i transportsektoren. Men det skal jeg ikke gjøre.

Først skal jeg glede meg over viktige prosjekter i Hordaland som går mot realisering.

Vågsbotn–Klauvaneset nord i Bergen var ikke med i regjeringens forslag til NTP, men gjennom stortingsbehandlingen gis det et tverrpolitisk, tydelig signal om å holde trykket oppe på prosjektet.

For en som er vokst opp på Haugalandet, men bor i Bergen, er det også en glede at en nå går videre med ferjefri E39 Hordfast – ikke for at jeg skal bruke kortere tid hjem til mor og far, men for at ferjefri vei mellom Stavanger og Bergen styrker og binder sammen en region med et eksportrettet næringsliv med nok folk og arbeidsplasser til å være en reell motvekt til sentraliseringen vi ser i dag. Ikke minst ligger K5 Bergen–Voss inne med oppstart

i første periode av NTP, riktignok med ulik oppstart for vei og bane og med manglende planlegging helt fram, men vi nærmer oss nå oppstart for K5-prosjektet, som mange av oss har jobbet med i mer enn et tiår.

Så må jeg nevne, som i replikkordskiftet, at Senterpartiet altså ønsker å redusere riksveibevilgningene i Hordaland valgkrets i NTP-perioden. Jeg tror ikke det er veldig mange hordalendinger som mener at det investeres for mye i riksvei i valgkretsen vår, så behandlingen av NTP i Stortinget viser tydelig at dersom man ønsker et regjeringsskifte, slik om lag halvparten gjør, men ikke vil kutte i riksveiinvesteringene i Hordaland, må man stemme Arbeiderpartiet.

Til slutt et hjertesukk: Jeg sitter ikke i transportkomiteen, men jeg synes det er veldig synd at opposisjonspartiene minus Arbeiderpartiet er i ferd med å gjøre behandlingen av en viktig stortingsmelding om til et politisk teater med Fremskrittspartiet i spissen. En fremmer altså hundrevis av anmodningsforslag i en stortingsmelding som ikke er bevilgende, men om saker som skal behandles både to og tre ganger til av Stortinget i proposisjoner og budsjetter før de realiseres. Dette er en effektiv måte å undergrave hele planleggingsverktøyet Nasjonal transportplan på. Det er også uærlig. Representantene gir inntrykk av at bare man støtter anmodningen her i dag, eller i morgen, er prosjektet i boks. De vet at det er feil, løgn, men det politiske teateret er viktigere enn en troverdig langtidsplanlegging av infrastrukturen vår.

Det nærmer seg valg, men velgerne fortjener bedre enn det forslagssirkuset enkelte partier, med Fremskrittspartiet i spissen, framfører i salen i dag.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Bengt Fasteraune har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bengt Fasteraune (Sp) [17:03:58]: Jeg vil bare kort si lite grann om hva Senterpartiet vil satse på når det gjelder jernbane i Innlandet.

Senterpartiet vil prioritere dobbeltspor fram til Hamar og en nødvendig oppgradering av Hamar stasjon for å sikre god nok frekvens og kapasitet på gods og persontrafikk på hele strekningen Oslo–Trondheim, samt legge til rette for to tog i timen til Lillehammer og to tog hver andre time mellom Oslo og Trondheim.

En optimalisert utbygging med forbipasseringsspor og dobbeltsporstrekninger Brumunddal– Moelv og Moelv–Lillehammer, samt dobbeltspor til og med Hamar stasjon, inkludert en oppgradering av sporområdet, må starte i første periode av NTP. Senterpartiet vil legge inn 1,5 mrd. kr i første periode og 9,5 mrd. kr i andre periode for å finansiere disse prosjektene.

I tillegg er det viktig med en fortsatt satsing på Raumabanen for turisttrafikk.

Helge Orten (H) [17:05:11]: Vi har nå snart passert sju timer, så det begynner kanskje å nærme seg slutten – men det skulle jeg kanskje aldri sagt, for da er det ifølge tidligere taler her to timer igjen.

Bare sånn helt overordnet synes jeg det jeg innledet med i dag, fremdeles står seg. Vi har en ganske brei tilslutning til den overordnede totalrammen i Nasjonal transportplan. Det synes i hvert fall som stortingsflertallet – da med unntak av Fremskrittspartiet – mener rundt 1 200 mrd. kr er et fornuftig nivå å legge seg på for den neste tolvårsperioden.

Jeg opplever også at det er en ganske brei tilslutning til prosjektporteføljen og hovedlinjene i Nasjonal transportplan. Jeg har kun registrert at SV vil omprioritere massivt fra vei til bane. Det vil for så vidt Miljøpartiet De Grønne og Rødt også til dels gjøre. Samtidig er det veldig liten uenighet ellers knyttet til enkeltprosjekt, bortsett fra Fremskrittspartiet, som tydelig vil skrote Møreaksen, og Senterpartiet, som vil kutte ned på Hordfast. Utover det virker det å være relativt brei enighet knyttet til den prosjektporteføljen som ligger i NTP.

Det som følger de mer tradisjonelle linjene, er den uenigheten vi har om reformer. Jeg ser at jernbanereformen er det ganske samstemt enighet, hadde jeg nesten sagt, mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV om at de ønsker å reversere. Det syns jeg er en dårlig idé. Jeg ser at Arbeiderpartiet attpåtil legger inn midler på at de kan spare lite grann penger på å reversere jernbanereformen. Det syns jeg er forholdsvis kreativ bokføring.

Når det gjelder Nye Veier, er jeg litt mer undrende til en del av de signalene som har kommet. SV er befriende tydelig i den forstand at de vil avvikle selskapet. Ikke det at jeg er enig med dem, men det er iallfall et tydelig signal. Senterpartiet skal ha større grad av politisk styring, hva nå det måtte innebære i praksis, mens Arbeiderpartiet og de to andre partiene ønsker å utrede framtiden til selskapet nærmere. Det skaper iallfall en del usikkerhet, som jeg ser det, med hensyn til hvordan disse ambisjonene er.

Jeg registrerer også at intercityambisjonen skal ligge fast. Det sier Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV. Hvis vi ser på NTP og hva som legges inn, registrerer jeg at Arbeiderpartiet legger inn 2 mrd. kr. Jeg utfordret Sverre Myrli på det i debatten tidligere i dag. Det er ikke tilstrekkelig til å gjøre noe særlig løft på intercity for å nå det ambisjonsnivået som ligger i Nasjonal transportplan for 2018–2029. Hva som reelt sett ligger i et sånt

vedtak og en sånn ambisjon, blir veldig uklart så lenge en ikke fyller på med penger.

Kristin Ørmen Johnsen (H) [17:08:36]: Aller først takk til samferdselsministeren for en solid, moderne og forutsigbar NTP. Etter behandlingen i Stortinget er det blitt noen forbedringer, jeg skal komme tilbake til det. Men det viktigste for meg å si er at Høyre vil fortsette den store satsingen på samferdsel og ferdigstille det viktige reformarbeidet vi har satt i gang, som sikrer at vi får mer samferdsel ut av hver krone. Vi har altså ikke allergi for nye løsninger, vi ser at de virker. Samferdselsinvesteringene er et viktig bidrag for å få fart på Norge, og det er viktig på grunn av veien ut av pandemien, som vil gi høy aktivitet i samferdselssektoren og bidra til sysselsetting i hele landet.

Nasjonal transportplan er også godt nytt for Buskerud. I NTP er fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss overført fra Bane NOR og Statens vegvesen til Nye Veier AS. Dette er en god og framtidsrettet løsning. Ringeriksbanen er det største jernbaneprosjektet vi har. Da vi kom i regjering i 2013, hadde dette prosjektet nærmest ligget i dvale langt inne i en skuff i mange, mange år. Da ble det fart på prosjektet. Det skal gi raskere reisetid og hyppigere frekvens mellom Oslo og Bergen, styrke konkurransekraften i næringslivet mellom våre to byer og ikke minst styrke turistnæringen i Hallingdal. Jeg er også glad for at initiativet fra Hallingdal Høyre om Veipakke Hallingdal har fått en positiv merknad, og ikke minst for at det nå også må finnes en løsning på rv. 7 over vidda.

En god transportplan er blitt bedre i behandlingen på Stortinget, for regjeringspartiene har økt rammen med 5 mrd. kr. Det er særlig tiltak for å sikre godstransport og veitrafikksikkerhet som har blitt prioritert.

Jeg vil gjerne nevne Holmenbrua i Drammen, tidligere rv. 282, som er i elendig forfatning, er moden for utskiftning og drives på dispensasjon. Den blir nå fullfinansiert av staten. Det blir en sikker og viktig bro, da Drammen havn tar imot nærmere 70 pst. av alle biler som kommer inn til landet. Det er også elbiler – positivt. Selv i kriseåret 2020 var det en stor nybilaktivitet med hele 89 882 lossede biler.

E134 Dagslett–Linnes har endelig fått en løsning. Vi får også tunnel under til Drøbak, som gjør at vi får en god vei også opp mot Kongsberg og videre inn i Telemark. Så takk for en god plan.

Sverre Myrli (A) [17:11:54]: Jeg har med interesse hørt hele debatten i dag, og jeg må si at jeg er svært overrasket over alle de forslagene som nå fremmes. Det er først og fremst av Fremskrittspartiet, men at andre opposisjonspartier også kaster seg på den forslagsbonanzaen, må jeg si overrasker meg. Og fra talerstolen framføres det at hvis en ikke stemmer for det forslaget fra oss, ja, så er en imot det og det prosjektet. Jeg har hørt Fremskrittspartiets talere, det er jo helt utrolig at det går an å framføre et sånt budskap.

Så vil jeg si, til mine kjære venner fra ulike opposisjonspartier: Hva om vi får vedtatt alle de 372 forslagene – om opposisjonen stemmer på hverandres forslag? Hva slags NTP hadde vi fått da? Hadde saken da vært løst, for da hadde vi bare automatisk fått realisert alle de forslagene, alle de prosjektene? Nei. Det er ingen inndekning! Fremskrittspartiet på den ene sida, SV på den andre sida – det er ingen felles inndekning. Og så skal en stemme på hverandres forslag. Det er useriøst. Da gjør vi Nasjonal transportplan til et luftslott som det er umulig å realisere, for det følger ingen forpliktelser med de forslagene som fremmes nå, og som det skal stemmes over i morgen.

Vi i Arbeiderpartiet er for dobbeltspor, både her og der, og vi er for elektrifisering av Rørosbanen. Vi er for rv. 13 Vikafjellet, rv. 15 Strynefjellet, rv. 4 Gjøvik–Oslo, E16 utenom Fagernes – og jeg kan fortsette. Men det betyr jo ikke at vi kan stemme for alle forslag fra alle partier av den grunn. Det går ikke. Dessverre er mange i denne salen nå med på å ødelegge NTP som det gode planleggingsverktøyet den kan være, for den har vært, når det har fungert, en forpliktende plan som det har vært et politisk ansvar å følge opp økonomisk i de årlige budsjettene. Det blir det ikke hvis alle mulige forslag – 200, 300, 372 forslag – blir vedtatt.

Tidligere i dag pratet noen om at det har vært en fest, at debatten kunne sammenliknes med en fest – ja, det deler jeg. Festen varer lenge, stemningen stiger, alle har bestilt alt på hele menyen fordi en ikke ble enig om hva en skulle bestille. Til slutt stenger restauranten, og regningen skal gjøres opp, men det er ingen som vil betale. Det er realiteten dersom alle mulige forslag blir vedtatt. Fremskrittspartiet stikker av fra regningen idet den kommer, og så sitter de andre igjen og må krangle og har helt ulike forslag til hvordan regningen skal dekkes inn. Det er beklagelig, og det er useriøst hvis NTP blir slik.

Presidenten: Representanten Ingalill Olsen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ingalill Olsen (A) [17:15:31]: Det var representantene Søttar og Strifeldt fra Fremskrittspartiet som fikk meg til å ta ordet på nytt. De påstår at Arbeiderpartiet driver med brutte valgløfter når vi ikke stemmer for alle Fremskrittspartiets forslag, og at vi bare er med på merknader og fagre ord.

Vi har ikke 400 mrd. kr til absolutt alle gode tiltak vi kunne tenke oss, og som enhver kan ønske seg. Det har heller ikke Fremskrittspartiet. Vi må være ærlige – dette

er Monopol-penger, det er Fremskrittspartiet som lurer folk. Ikke et eneste av prosjektene som alle disse ekstrapengene er puttet inn i, blir bygd. Arbeiderpartiet har en realistisk og helhetlig plan for NTP som er gjennomførbar. Når jeg hører hva Fremskrittspartiet sier, tenker jeg: De har sittet i regjering i sju år, har de ikke lært noen ting der? Nei, forresten, de var jo i fengsel, og der er det ikke opplæring i økonomi.

Ola Elvestuen (V) [17:16:50]: Jeg begynte dagen i dag, i likhet med representanten Tybring-Gjedde, med å se en demonstrasjon utenfor Stortinget av elever fra Høyenhall skole for Manglerudtunnelen. Som det ble nevnt tidligere, foreslo jeg det ikke, men jeg skrev forslaget om Manglerudtunnelen så langt tilbake som i bystyret i Oslo i 1999. Jeg var ikke valgt inn ennå, men forslaget ble fremmet den gangen, og vi har jobbet systematisk for Manglerudtunnelen gjennom Oslopakke 3 i årene etterpå. Representanten Jegstad har også vært med på det.

For meg er det uforståelig at Arbeiderpartiet, SV og Miljøpartiet De Grønne i Oslo går imot Manglerudtunnelen nå. Til tross for at det er et nullvekstmål i Oslo og de andre store byene som vi når, er Manglerud det stedet i byen der vi i tiår har planlagt for at det skal komme økt trafikk. Det er planlagt å øke trafikken ved å nedgradere E18 og bygge opp og kanalisere trafikken på E6. Akkurat i dette området splitter veien et lokalmiljø. Man har nå en trafikk på over 75 000 biler per dag, det nærmer seg 100 000, og det skal bli mer i årene framover.

Så vi trenger Manglerudtunnelen. Vi trenger den ikke bare for å legge transporten under bakken, vi trenger den også for å få et kollektivknutepunkt på Bryn, for å få bedre sykkelløsninger og for å bedre kollektivtransporten i det veisystemet i seg selv.

Men det kreves bompenger for å bygge. Det er ikke slik som Fremskrittspartiet sier, at bare man stemmer for et løst forslag, så er alt dette i orden. Man må ha det som et bompengeprosjekt, ganske enkelt fordi vi skal gjøre så mye mer i Oslo. Og vi gjør så mye mer. Fornebubanen er nå endelig i gang. Vi må også se på Oslopakke 3-midlene – hvor man kan få andre tiltak, enten det er nedgradering av Trondheimsveien, trikk til Tonsenhagen eller ny stasjon på Breivoll. Det er en diskusjon, og den må gå sammen med Oslo. Så vi trenger det brede flertallet. Det har vi heldigvis her. Jeg er glad for at regjeringen står bak Manglerudtunnelen, men vi trenger det flertallet sammen også i Oslo for å gjennomføre prosjektet i årene framover. Det må vi klare å få til.

Det er en jernbanesatsing også i denne NTP-en som er bygget opp gjennom mange år. Vi får bedre frekvens i Osloregionen fram mot midten av 2020-tallet. Helt til slutt: Jeg er veldig glad for at vi også får en utredning om høyhastighet mellom Oslo og Trondheim, som gjør at vi endelig kan se om det er økonomi også i det lange strekket, samtidig som vi legger grunnlag for å velge riktig, bl.a. når beslutning om jernbanestasjonen på Hamar skal tas.

Presidenten: Representanten Siv Mossleth har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Siv Mossleth (Sp) [17:20:13]: Alta lufthavn drives på dispensasjon, og Senterpartiet vil være i forkant for å sikre at det ikke blir utfordringer på den flyplassen.

Kortbanenettet i Nord-Norge er en arena for utvikling og testing av nullutslippsfly. Det passer veldig godt. Senterpartiet mener at klimanøytral luftfart skal utvikles med utgangspunkt i Nord-Norge og kortbanenettets unike posisjon. Da jeg hørte Arbeiderparti-representanten Barth Eide fortelle om sine visjoner om nullutslippsfly etter besøket hos Widerøe i Bodø, synes jeg det er svakt at Arbeiderpartiet ikke støtter forslaget om å få en sak om dette tilbake til Stortinget og vil stemme for det. Representanten Barth Eide mente at satsingen er et columbi egg. Dette kommer ikke som en overraskelse for Arbeiderpartiet, for det ligger inne merknader om dette under nordområdemeldinga.

En klar beskjed til folk som vil fly klimanøytralt på kortbanenettet, gjerne med Widerøe, og spesielt i nord, der det ikke er nullutslippsalternativer: Stem Senterpartiet til høsten!

Tellef Inge Mørland (A) [17:21:34]: Samferdsel er mer enn lukten av ny asfalt. Samferdsel er god helse gjennom økt trafikksikkerhet, samferdsel er arbeidsplasser og næringsutvikling, og samferdsel er muligheten for å bo der en vil. Derfor er jeg glad for at vi for Agder, gjennom godt tverrpolitisk arbeid, har klart å løfte landsdelen på dette feltet gjennom mange år. Desto mer skuffende er det å høre Grøvan fra Kristelig Folkeparti kommentere. Etter lenge å ha vært en forsømt landsdel er det nærmest, ifølge Grøvan, som at han og denne regjeringen har vært en samferdselspolitisk frelser for Agder. Nei, Grøvan, det er godt tverrpolitisk arbeid som har vært den samferdselspolitiske frelseren, og det burde være nok å vise til E18 Grimstad–Kristiansand, som åpnet midt under den rød-grønne regjeringens virke.

Men fortsatt er vi ikke i mål. Det gjenstår en del på strekningene rv. 9, E18 og E39. Og selv om statsråder fra den blå-blå regjeringen har sagt at ny firefelts vei skal stå ferdig i 2027, kan det altså ta «forever» å komme i mål, for den samme regjeringen har bestemt at Nye Veier selv velger hvor de vil bygge nye veier. Til og med Fremskrittspartiet har nå oppdaget dette. Åshild Bruun-Gundersen ut-

talte i Agderposten at hun fryktet at nye veier til Nye Veier kan forsinke E18. Men det er jo nettopp det som har vært Fremskrittspartiets idé bak selskapet Nye Veier.

Jeg klarer ikke å hisse meg opp over etableringen av Nye Veier, men jeg er mest opptatt av at de veiene vi trenger, faktisk blir bygd. Men når Fremskrittspartiet for Agder er bekymret for hvordan de selv har organisert Nye Veier, viser det også at Nye Veier ikke er noe mirakelmiddel i norsk politikk, men samtidig behovet for at en faktisk innfrir de løftene som er gitt.

Jeg pekte innledningsvis på at veier er mer enn lukten av asfalt; de er også veien til arbeidsplasser og utvikling. I Arendal og Agder står vi foran en kjempesatsing på en batterifabrikk som kan gi 2 000 arbeidsplasser, men da trengs det infrastruktur rundt, som ny vei til de arbeidsplassene. Det hadde regjeringen glemt i sitt forslag til NTP. Derfor er jeg stolt over at Arbeiderpartiet har sørget for å løfte inn ny vei fra E18 og fram til Arendal havn via batterifabrikken i komiteens arbeid, og at et flertall har sluttet seg til dette.

At staten nå, i samarbeid med kommune og fylkeskommune, vil bidra til at infrastrukturen rundt batterifabrikken i Arendal kommer på plass, er næringspolitikk av ypperste merke. Det viser også Arbeiderpartiets framoverlente holdning når det gjelder å legge til rette for arbeidsplasser i forbindelse med det grønne skiftet. Det håper jeg velgerne har merket seg. Det vil i så fall kunne bane vei for et regjeringsskifte til høsten.

Presidenten: Representanten Arne Nævra har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Arne Nævra (SV) [17:24:44]: Jeg trodde faktisk jeg hadde tre minutter – da må jeg snakke litt raskt her.

Jeg vil først takke representanten Johnsen for veldig hyggelige ord. At SV er etterrettelige, og at vi har dekning for budsjett og slikt, er hyggelig å høre.

Hvis jeg skal oppsummere en smule, er det klare skillelinjer når det gjelder grønn sektor, vi kan kalle det miljøspørsmål, her i salen, og de går stort sett mellom Miljøpartiet De Grønne, SV og Rødt på den ene sida, og så er det de store partiene på den andre – da tar jeg litt grovt i.

Når det gjelder det vi kan kalle anbudsutsettelse, privatisering osv., er det helt klart at den rød-grønne opposisjonen står samlet, skulder ved skulder – også med organisasjonene som lider under dette.

Så har jeg lyst til å si – siden dette er et av mine aller siste innlegg her i salen i denne perioden – at jeg vil takke presidenten, og også presidentskapet, for en veldig god møteledelse. Jeg må si at det har vært ganske stor stas å stå her foran eidsvollsmennene. Det er den største demokratiske talerstolen vi har her i landet. Sånn sett har jeg vært her med ærefrykt.

Presidenten: Takk – med de hyggelige ordene fikk representanten fem sekunder ekstra.

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) [17:26:03]: Også jeg får benytte litt taletid til å skryte av presidentskapet – det er alltid veldig bra møteledelse.

Men jeg må fortsette med en kollega som jeg ikke har lyst til å skryte av, og det er Sverre Myrli. Nå synes jeg Sverre Myrli og Arbeiderpartiet får bestemme seg: Stikker vi av fra regningen, som det påstås her, og som selvfølgelig er helt feil, eller bruker vi for mye penger og gir for mye tips? Først blir vi kritisert for at vi nesten sløser med pengene, bruker uansvarlig mye penger og bruker 4 mrd. kr ekstra, at det er helt useriøst og alt det der som er gjentatt noen ganger i løpet av dagen. Men nå sier plutselig Sverre Myrli at vi stikker av fra regningen. Da vil jeg si: Da har vi ikke finansiert NTP-en vår, da har vi ikke dekning for det vi har foreslått – og det er helt feil. Vi har faktisk gjort en klar prioritering. Vi har prioritert å bruke pengene på å investere i Norge. I stedet for å gamble med skattepengene, som Arbeiderpartiet og Sverre Myrli gjør med å kjøpe aksjer i New York og handlegater i Paris og London, har vi valgt å bygge f.eks. rv. 4 og andre veier. Vi har også valgt å bruke penger på å bygge landet i stedet for symbolpolitikk i Nordsjøen – bare elektrifiseringen er på 50 mrd. kr, langskip 25 mrd. kr. Det er klare prioriteringer. Vi stikker absolutt ikke fra regningen, vi prioriterer heller annerledes.

Liv Kari Eskeland (H) [17:27:25]: Eg er veldig glad for å registrera at komiteen har teke innover seg at teknologiutvikling også innanfor transportsektoren skal vera med på å løysa to forhold som framstår som dei viktigaste hovudutfordringane våre.

Det eine er å skaffa arbeid til alle – det er jobb nr. ein. Dette skal me klara med basis i det grøne skiftet, for me har også ei klimautfordring me må ta tak i – det er den andre hovudutfordringa vår. Her kjem sjølvsagt gode og effektive trafikkorridorar inn, der minimalt forbruk av energi for transportøren er ein viktig premiss.

Det andre er korleis me byggjer vegane og bruene våre. Me ser at oljeskattepakka har bidrege med nettopp det me etterspurde – at leverandørindustrien parallelt med å serva olje- og gassnæringa, no vrir fokuset over til andre produkt og konstruksjonar, der me ser at lærdom frå olje- og gassektoren kjem transportsektoren til gode. God «crossover»-tankegang.

Aluminium har sidan 1980-talet vore brukt offshore. Det er korrosjonsherdig, det er produsert med vasskraft, og det kan resirkulerast. Materialets eigenvekt gjev også fordelar, og når ein no har knekt koden for

bruk av aluminium i brukonstruksjonar, ligg vegen open for betydeleg innovasjon og teknologieksport òg til andre land, og me kan få på plass eit utstillingsvindauge for aluminiumsbruer her heime.

Fremst for denne innovasjonen er Norsk Hydro ASA, Leirvik AS, SINTEF, NTNU og Olav Olsen, som på skuldrene av offshore-kompetansen ein har bygd opp over tiår, no ser moglegheiter for å bytta stål med aluminium også i brukassar. Dette vil spara miljøet, det lagar nye grøne arbeidsplassar og det knyter landet vårt saman på den mest føremålstenlege måten. Hordfast kan òg på dette området verta eit utstillingsvindauge for spisskompetansen vår.

Eg er svært godt nøgd med alle som har stått på for å sikra at ei god melding, framsett av regjeringa, no er vorten enno betre ved at me gjennom komitéarbeidet har fått inn andre viktige prosjekt for Vestlandet og regionen, som også i framtida skal stå for store delar av verdiskapinga til landet vårt. Eg tenkjer her spesielt på Vågsbotn–Klauvaneset på E39 og Bakka–Solheim på E134 – begge prosjekt som eg er svært glad for at det no er brei politisk tilslutning til, og som Høgre og dei andre regjeringspartia har vore med på å sikra inn i NTP-en.

Ingrid Heggø (A) [17:30:27]: Debatten i salen i dag vitnar om vel mykje Møllers tran blant enkelte av representantane. Ein kunne gjerne ledd av at Framstegspartiet plussar på 400 mrd. kr, men det alvorlege er faktisk at ein øydelegg heile Nasjonal transportplan som styringsverktøy for oss. Dette minner mykje om valet i 2013, der Framstegspartiet gjorde akkurat det same, men kva vart resultatet i regjering? Dei enda opp med å styra på den raud-grøne NTP-en.

Når ein kjem frå Sogn og Fjordane, er det naturleg å vera oppteken av å ha ein trygg veg. Eg er difor svært nøgd med at Arbeidarpartiet får gjennomslag for forslaget om ein nasjonal rassikringsplan som omhandlar både riks- og fylkesvegar. Arbeidarpartiet vil auka satsinga på rassikring med 3 mrd. kr i tolvårsperioden. Dette gjev ein tryggare kvardag for folk, for familiar, for pendlarar og for næringslivet.

Det er mange vegprosjekt som regjeringa ikkje har funne rom for å starta opp i første planperiode. Det har vore viktig for oss i Arbeidarpartiet å ha midlar til at fleire av desse prosjekta kan planleggjast ferdig og om mogleg verta lagde inn med oppstartsløyvingar. Difor har Arbeidarpartiet sett av 2,8 mrd. kr til slike prosjekt. Strynefjellet er eit eksempel eg kan dra fram her.

Eit anna prosjekt eg vil trekkja fram, er Vikafjellstunnelen. Vikjene har faktisk venta i 60 år på heilårsveg, og det er den mest stengde riksvegen i heile landet. Denne strekninga er faktisk både rassikrings- og riksvegprosjekt i eitt.

I totalramma for regjeringa sin NTP har dei rekna inn delar av løyvinga som er fordelt til fylkesvegar gjennom rammetilskotet til fylkeskommunane. Etterslepet på vedlikehaldet av fylkesvegane ber preg av svake oppgjer over mange år. Då er det ikkje så lett å få rusta opp vegane. Arbeidarpartiet har i alle budsjetta våre hatt ekstra midlar både til kommunane og til fylka, noko som faktisk ville gjort ein skilnad.

Fiskerihamnene vart overførde til fylkeskommunane mot Arbeidarpartiet sine stemmer. Hamnene er heller ikkje finansierte i tilstrekkeleg grad, og det er fire fylkeskommunar som ikkje har underteikna avtalen om overtaking. Arbeidarpartiet har teke til orde for at det vert etablert ei ordning å søkje på, ein eingongspott på 1,8 mrd. kr, til dette føremålet. På den måten ville vi fått ei styrkt satsing på kyst og sjø.

Martin Kolberg (A) [17:33:41]: Jeg har en bønn og en refleksjon. Den politiske bønnen først: E134s tilknytning til E18 må ikke ødelegge Liers geografi. Det er en historie som strekker seg tilbake til i alle fall 2007, da kommunen etter press fra Vegvesenet sa at de måtte legge veien ute langs fjorden hvis det ikke skulle bli for store forsinkelser. Det var et helt vanvittig vedtak, for å si det rett ut. Det er helt umulig å tenke seg at trafikken skulle presses inn på Brakerøyakrysset, som var overbelastet fra før, og som ville blitt fullstendig overbelastet hvis dette hadde blitt realisert i sin tid.

Så kom det nye tunnelløpet som skulle bygges etter Vegvesenets initiativ og etter masse fram og tilbake i Lier kommune, og da Stortinget høytidelig hadde vedtatt å bevilge penger til tunnelløpet, snudde Vegvesenet. Nei, de skulle ikke gjøre det sånn likevel – etter at vi hadde vedtatt det her. Så har det vært mange prosesser etter dette, og nå ligger saken på statsrådens bord, på mange sett og vis, fordi staten har overtatt deler av planleggingsansvaret.

Denne delen av Lier har altså den mest fruktbare delen av nesten all matjord i hele Norge, men Vegvesenet er veldig på at den skal bygges ned fordi det er for dyrt å bygge tunnel. Det tar for lang tid å forklare det. Det må ikke skje. Her må vi greie å se dette i et langt perspektiv og se hva det betyr for framtiden at vi får den veien i fjell, at vi legger til grunn det såkalte Vikeralternativet. Det var den politiske bønnen.

Så bare en kort refleksjon innenfor denne tidsrammen: Jeg har jo vært her en stund, i likhet med mange, og vi har vedtatt om og om igjen at vi skal bygge Ringeriksbanen. Nå er vi nærmere enn noen gang før. Jeg er enig i det Trond Helleland sa tidligere i debatten her. Det er bra. Men blir det gjort noe, da? Poenget er at jeg lurer på hva som skjer, hva som fører til at høytidelige vedtak i denne salen faktisk ikke blir realisert. Der er det en del

politisk skyld, men det er også – og det får bli en siste setning, for tiden er ute – en usynlig hånd som er ute og går og fører til at mange høytidelige vedtak innenfor samferdsel blir veldig forsinket eller ikke realisert. Det er rart.

Bård Hoksrud (FrP) [17:37:11]: Det er ikke ofte Martin Kolberg og jeg er helt enige, men i det innlegget til Martin Kolberg er jeg helt enig i begge de to sakene han tar opp. Jeg mener at Ringeriksbanen er viktig. Den har vi holdt på med vanvittig lenge, og nå håper jeg virkelig den kommer på plass med Nye Veier. Og jeg er enig i Vikeralternativet når det gjelder E134. Det er en god løsning, og derfor er vi også med på merknader sammen.

Det er noen som er redd for en forslagsbonanza. Men det handler om hva man vil. Det er ingen her som tror at det ville blitt flertall for 372 forslag. Jeg kan garantere at Fremskrittspartiet ville stemt imot i hvert fall 100 av dem, fordi de er fremmet av Miljøpartiet De Grønne, og dem er det lite trolig at vi kommer til å støtte noe særlig av.

Så til representanten Olsen fra Finnmark, som lurte på om de får økonomiopplæring i fengselet. Jeg tror det er fullt mulig å få økonomiopplæring i fengselet – på samme måte som jeg tror det er god mulighet til å få økonomiopplæring mange steder. Det handler faktisk om vilje til å prioritere, og Fremskrittspartiet har den viljen selv om Arbeiderpartiet ikke har det.

Det er ganske spesielt å sitte i denne salen og høre representanter fra Arbeiderpartiet gå opp på talerstolen og snakke om forslag. Det var én som var oppe og pratet om Strynefjellet. Det var én som var oppe og pratet om Arendal. Arbeiderpartiet har altså ikke forslag om dette. Det er merknader. Det er jo det som er problemet. Det betyr altså at det er gode hensikter og intensjoner som egentlig kan ende opp som et eventyr det ikke ble noe av. For man må faktisk ha forslag, og man må bestemme seg for at dette vil man.

Det er jo det som er problemet her, og det er litt det samme med regjeringspartiene også. De nye ekstra 5 mrd. kr som er puttet på, vil man altså ikke stemme over i Stortinget for å si at dette skal vi gjennomføre. Det er jo hele problemet.

Siden jeg er telemarking, må jeg selvfølgelig prate litt om viktige prosjekter for Telemark. Gassveien er et av prosjektene som Fremskrittspartiet mener er en viktig næringsvei, som staten skulle gjort noe med da industrianleggene i Bamble ble etablert på 1970-tallet. Men staten stakk fra den regningen, og industrien tok sin del av regningen. Jeg er veldig glad for at Fremskrittspartiet klarte å få presset regjeringen til å få på plass 75 mill. kr, men vi mener at staten bør ta hele regningen og ikke sende den over til bilistene, som flertallet vil.

E134 skjer det mye bra på, men det skulle skjedd enda mer. Det holder ikke bare å komme til Elgsjø. Vi må faktisk også sørge for å jobbe videre, så man får på plass en løsning for Elgsjø–Gvammen. Så er det tragisk at man ikke får på plass tunnelene på Haukeli, som jeg har vært inne på tidligere. Der er det gode merknader, det er flere som er med, og det er et flertall som står bak dem. Det samme gjelder Bakka–Solheim, som også er et viktig prosjekt.

Men vi skulle jo fattet vedtak, og det burde flertallet også kunne være med på. Det er derfor vi har fremmet disse forslagene – for å utfordre dem som sier at de er for, til faktisk å stemme for det også.

Presidenten: Solveig Sundbø Abrahamsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [17:40:24]: I år er det 20 år sidan Stortinget vedtok nullvisjonen: null drepne og hardt skadde i vegtrafikken. Det er gledeleg å registrere at i fjor var det for fyrste gong null drepne barn i trafikken og for fyrste gong sidan 1947 færre enn 100 menneske som mista livet i vegtrafikken. Nasjonal transportplan legg til grunn ambisjonen om at innan 2030 skal det maksimalt vere 350 drepne og hardt skadde i trafikken, derav maksimalt 50 drepne, og at ingen skal omkome i vegtrafikken i 2050.

Trafikksikkerheitsarbeidet er mangfaldig, og det er eit stort antal aktørar som er involverte i arbeidet. Tidlegare i år fekk representantforslaget frå SV om å fjerne helseattest for eldre bilførarar over 80 år fleirtal, med støtte frå Arbeidarpartiet og Framstegspartiet. Høgre er saman med bl.a. Trygg Trafikk veldig bekymra for følgjene dette vedtaket vil ha for arbeidet med nullvisjonen.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [17:41:25]: Det store problemet med det framlagte forslaget til Nasjonal transportplan er at regjeringa fortset å dundre på med motorvegar og ferjefrie milliardsluk, samtidig som bruksvegane rundt omkring i heile landet forfell, forfell og forfell. Fylkesvegane som skal bringe dei store verdiane inn til marknadane, som skal bringe dei til industrien, og som skal skape verdiane, forfell for kvar dag som går. Berre sidan 2014 er det rekna at etterslepet på fylkesvegane har auka med rundt 20 mrd. kr. Det har auka. Det samla etterslepet nærmar seg fort – farleg fort – 100 mrd. kr. Dette høyrest ut som papirpengar, men viss ein reiser frå Tromvik til Grøtfjord i Troms, ser ein kva dette etterslepet her betyr. Det er farlege, holete, øydelagde vegar. Eller viss ein reiser frå Hesseng til Nyrud i Finnmark – det er farlege vegar som utviklar seg på desse strekningane her. Ein kan ta ei reise gjennom heile

landet og lage milkshake frå kvar stad ein drar. Den utviklinga som rår, er farleg.

I mitt fylke, Troms – mitt valdistrikt, som det heiter no – er det berre å reise ut på Senja, Kvaløya, Skjervøya eller Karlsøy-området, der det blir skapt enorme verdiar frå fiskeri og havbruk, og så er det elendige vegar. Dette blir ikkje prioritert av regjeringa. Ein er berre opptatt av noko nytt, gamal infrastruktur, gamle idear, der ein skal satse på fossilfulle alternativ, og så gløymer ein det som faktisk skapar verdiar i dette samfunnet, det som bind oss saman som samfunn, det som gjer at vi har ein velferd og ein nasjonal transportplan å finansiere overhovudet. Ein riggar seg feil, ein tek ikkje reparasjon av etterslepet på alvor. Ein riggar seg ikkje for framtida heller.

I min landsdel har vi eit prosjekt som vi har kjempa for i godt over 100 år, støtta av mange parti opp igjennom. Dei som står igjen no, er Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Framstegspartiet og SV. SV har dei siste 20 åra stått i bresjen for kampen for Nord-Norgebanen, som blei vedtatt for over 100 år sidan, og som det no endeleg er eit fleirtal for.

Da vil eg avslutte med ei bønn eg òg: Det ligg eit forslag på bordet som er signert SV og Senterpartiet, om ei konseptvalutgreiing, som Framstegspartiet og Arbeidarpartiet ikkje står bak. Mi bønn til partia er å støtte opp om det, for deira eigen del.

Kjell-Idar Juvik (A) [17:44:47]: Som jeg sa i mitt innlegg, ønsker vi alle at en transportplan skal være med og bygge landet. Det er et særdeles viktig dokument med viktige føringer for både å bygge sterkere bo- og arbeidsregioner, styrke rammebetingelsene og ikke minst få et sterkt næringsliv. Veldig mange har lagt ned mye jobb for å komme inn i denne transportplanen. Det har vært jobbet to–tre år for å utarbeide planen med innspill og runder for å komme inn eller ikke komme inn, og det har selvfølgelig vært et ønske å komme tidlig inn i transportplanen. Da er det utrolig viktig at dette også i framtiden skal være et sånt dokument, og ikke bare et dokument med masse gode forslag og gode ønsker. Da faller verdien av en sånn transportplan.

Jeg husker veldig godt debatten for fire år siden. Da sto fremskrittspartirepresentantene på denne talerstolen og prøvde å hevde at Arbeiderpartiet drev med urealistiske forslag og ikke ville forholde seg, for så vidt, til det som kom fra regjeringen. Da var de plutselig veldig både ambisiøse og seriøse. Nå ser det ut som om det samme partiet ikke har lært av å være i regjering, i hvert fall ikke når det gjelder transportplanen. Det er sannsynligvis andre ting som er viktigere, og det er det som skal skje om 90 dager – stortingsvalget. Det virker i hvert fall sånn når man leser forslaget.

Jeg vil sterkt anbefale – selv om jeg som vararepresentant ikke lenger har den store innflytelsen til å påvirke det – at man tenker nøye over hva en transportplan skal være i framtiden. For det skal være sånn at når man har vært så heldig å komme inn der, skal man føle seg rimelig trygg på at det er en realisme i det og et ønske om at det skal realiseres. Det må vi ha med oss når vi diskuterer dette, og ikke la det være en forslagsbonanza, som flere har sagt her. Jeg er mildt sagt overgitt, både over det som blir lagt fram av forslag, og over det som blir sagt i debatten her i dag fra det samme partiet som la fram denne planen for fire år siden.

Jeg skal benytte sjansen – for dette er sannsynligvis siste gang, jeg tror ikke jeg går på talerstolen mer i dag – til å takke både presidentskapet og kollegaene for åtte år på Stortinget, fire år som fast og fire som vara. Det har vært en glede. La det ikke være sånn at siste gang Juvik gikk på talerstolen i en sak, var det en transportplan som det ikke kunne styres etter. La oss bli enige om å lage en transportplan der de som har vært med og jobbet og har fått inn forslagene, kan være trygge på at man fra denne salen har et ønske om å gjennomføre dem.

Ingjerd Schou (H) [17:47:58]: Jeg blir alltid inspirert av å høre på transportkomiteen debattere Nasjonal transportplan. Med fire års erfaring fra komiteen blir man fort trigget i en debatt, selv om noen sikkert tenkte at nå har vi holdt på i mange nok timer, men Østfold har vært lite nevnt under debatten, og det kan jeg ikke la passere.

Aller først har jeg lyst til å si at den store utfordringen som jeg har hørt i debatten i dag, er at opposisjonen ikke samler seg om noe felles, ikke om noe annet tydelig. Noen støtter regjeringspartiene, og det takker vi for – regjeringspartiene i Stortinget. Noen er alene om sine forslag og sine egne merknader. Det lager ikke noe vei i vellinga. Og noen nøyer seg med merknader.

Det er sikkert ingen hemmelighet, men jeg håper at dagens regjering får fortsette. Til dem som måtte ønske seg en Nord-Norgebane: Det er sikkert fint, men det mangler både penger, prioritering og hva det skal gå på bekostning av, hvis det i det hele tatt skal være realistisk. Da det forslaget kom opp, tenkte jeg at der røyk intercity, og der sviktet både Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet nettopp det som ligger som den største utfordringen i vårt område.

For næringslivet og for reisende i mitt stortingsvalgdistrikt, Østfold, er Nasjonal transportplan meget viktig. I løpet av de siste åtte årene har det vært en historisk satsing på jernbane så vel som på vei. Det har selvfølgelig kommet ille overraskende på at noen etter 100–200 år oppdager at det var kvikkleire. Jeg må jo si at det var veldig bra at ingen oppdaget den kvikkleiren før, for da

hadde vi verken fått Bergensbanen eller jernbane til Halden på noe tidspunkt tidligere. Men nå ligger den der, og den koster mye.

Østfold er porten til og fra Europa, ergo er både vei og jernbane, sjø og luftfart viktig for hele landet når det gjelder løsninger i mitt fylke. Jeg er veldig glad for at det i første periode blir orden på det som kalles rv. 19 – som er en riksvei som går midt gjennom Moss, og som hindrer byutviklingen – og i tillegg at vi får på plass E18 Retvet–Vinterbro, fra gamle Akershus' grense til Vinterbro. Jeg adresserer den utfordringen også til Arbeiderpartiet og representanten Myrli, sånn at vi får et par rød-grønne ordførere i området til å bli enige om å evne å prioritere hvor bompengeplasseringen skal være, slik at de ikke truer utviklingen for en hel region, både i det området og i bakkant.

Da Nasjonal transportplan ble lagt fram, fikk jeg veldig kjeft fra førstekandidaten for Arbeiderpartiet i Østfold fordi man sviktet jernbaneutbyggingen og ikke klarte å få den på plass for intercity, men det kommer jeg tilbake til i neste innlegg.

Presidenten: Det er representanten velkommen til.

Bjørnar Laabak (FrP) [17:51:19]: Jeg har hørt på debatten i dag, og nå på slutten tenkte jeg at noen må si litt mer om Østfold enn det som har blitt sagt. Jeg tenker at helt siden OL på Lillehammer har skiftende regjeringer snakket om Østfoldbanen med dobbeltspor helt til Halden, og nå står vi der at det har blitt såpass dyrt at det ikke er sikkert at det blir noe.

Fremskrittspartiet har lagt inn forslag om at det skal bygges til Seut, som er ved Fredrikstad. Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune har drevet en fortettingspolitikk de siste årene, basert på knutepunktpolitikk og å fortette i byene, med håp om at man skal få en ny stasjon som blir et knutepunkt i byen. Det ser også ut som det tar lang tid. Men det jeg har sagt noen steder, er at vi må huske på at mellom Fredrikstad og Sarpsborg er det faktisk fire manuelle jernbaneoverganger med bommer som plinger, og skoleungene må stå med ransel og vente til toget har kommet og gått. Det synes jeg burde være et mye sterkere argument for å få dobbeltsporet bygget.

Så har vi havner. Vi har Svinesund og triangelet der borte som det bør gjøres noe med, vi har Borg havn, som det må gjøres noe med, og som også ligger inne med litt ulike beløp, og vi har Moss havn. Så har vi Rygge flyplass, som står der og venter på selskaper som ønsker å fly. Jeg har hørt det i debatter de siste dagene, og jeg forstår ikke at oppegående og forholdsvis kunnskapsrike mennesker, som sitter i salen her, fortsetter å snakke om at passasjeravgiften på 80 kr, som var ca. 10 kr billigere enn en bagett i kafeen på Rygge, gjorde at et flyselskap ikke skulle fly mer. Det er tøv, og det vet de fleste, men man bruker det som en form for det jeg kaller litt dum valgkamp. Jeg tror de fleste etter hvert forstår at det ikke er slik det henger sammen.

Så er det bypakkene. Jeg har ikke hørt så mange si noe om at det faktisk gjelder folk. Vi snakker om 13 mrd. kr, 8 mrd. kr og 2 mrd. kr, at det er for dyrt, det er for mye, det koster for mye. Noen snakker om økonomiopplæring osv. når det gjelder bl.a. de 320 mrd. kr som står i Fremskrittspartiets forslag. Ja, det er for å fjerne belastningen for folk, fordi det er å fjerne bompengedelen. Det er det Fremskrittspartiet jobber for, både lokalt og sentralt, at folk flest skal få minst mulig belastning, og ikke disse 1 000, 2 000 og 3 000 kronene hver måned i familiekostnader. Det burde flere tenke på, og flere burde ta til orde for det.

Presidenten: Representanten Nils T. Bjørke har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Nils T. Bjørke (Sp) [17:54:36]: Grunnen til at eg teikna meg, var bl.a. at representantane Eskeland og Knutsen meinte det var så rart at Senterpartiet i Hordaland hadde redusert på eit anlegg. I Hordaland har me mange prosjekt, og me prøvde i 2017 å likestilla alle – og kva skjedde med dagens regjering? Ingen av prosjekta kom i gang, ikkje eingong dei prosjekta dei sa dei skulle opna. Sotrasambandet kom i gang.

Difor har Senterpartiet faktisk valt å prioritera og har sagt at K5 er det viktigaste for oss. Me vil ha det opp og fram, og me vil køyra det løpet. Dessverre er det ingen andre som vågar å prioritera i Hordaland. Me kan ikkje risikera å verta ståande utan prosjekt denne gongen òg. Eg vil minna om at både Bakka–Solheim og Vågsbotn–Klauvaneset, som er fylkesvegar, hadde lite midlar i det første forslaget, så me var berre nøydde til å prioritera. Eg meiner fleire skulle gjort det. Både Lastebileierforbundet og eit stort fleirtal i Hordaland meiner dette er det viktigaste prosjektet.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [17:55:50]: Jeg tok ordet etter et innlegg fra Arbeiderpartiets representant Mørland med grove feilpåstander om meg og Fremskrittspartiet, og jeg har behov for å oppklare. Jeg er ikke bekymret for hvordan Nye Veier er organisert – ikke i det hele tatt. Jeg er stolt over hvordan Ketil Solvik-Olsen presenterte den kongstanken og satte den ut i livet, men jeg er bekymret over hvordan denne regjeringen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ikke fullfinansierer Nye Veier. Denne regjeringen har nemlig gitt Nye Veier elleve nye prosjekter uten mer midler, og det er jeg kritisk til, for det kan potensielt utsette de prosjektene som ligger inne i dagens portefølje. Nye Veier har også bekreftet at man med dette kan risi-

kere å måtte utsette viktige prosjekter som E18 Tvedestrand–Dørdal. Nye Veier trenger altså 4 mrd. kr mer årlig for å finansiere de nye prosjektene de har fått. Det har Fremskrittspartiet lagt inn i sin NTP. Det har ikke Arbeiderpartiet, og jeg vil hevde at det er å spenne bein under Nye Veier.

Til representanten Mørland: Fremskrittspartiet er så stolt over Nye Veier. De bygger mer vei raskere, mer helhetlig, og de sparer oss for milliarder av kroner. Derfor vil vi i Fremskrittspartiet gi flere prosjekter til Nye Veier, og dem fullfinansierer vi – i motsetning til regjeringen og Arbeiderpartiet.

Alle sørlendinger som er opptatt av vei, ser at det er Fremskrittspartiet som har levert resultater.

Til slutt: Jeg ser at Arbeiderpartiet er veldig stolt av en merknad om ny vei til Arendal havn i innstillingen om NTP-en – men det hjelper ingenting uten forpliktende vedtak. Derfor har Fremskrittspartiet fremmet forslag i salen, som jeg håper Arbeiderpartiet støtter. Det ene er å be regjeringen innen utgangen av 2021 finne løsninger sammen med Agder fylkeskommune og Lindesnes kommune for å realisere ny vei mellom E39 og Spangereid. Hvis Arbeiderpartiet mener at det er et viktig prosjekt, er de nødt til å støtte dette forslaget. Et annet forslag er å be regjeringen innen utgangen av 2021 søke løsninger i samarbeid med Agder fylkeskommune og Arendal kommune for å realisere ny tilførselsvei fra E18 til Arendal havn og vurdere om tilknytningen via fv. 415 til havna bør være riksvei.

Hvis Arbeiderpartiet mener at dette er viktige veiprosjekter, er de nødt til å støtte forslagene, for det er kun vedtak som gir forpliktelser til regjeringen. Vi er helt avhengige av at Arbeiderpartiet og Senterpartiet støtter dette. Nå er det slutt med god jul og godt nytt år; nå vil vi i Fremskrittspartiet se handling. Disse forslagene ligger på bordet, og det er på tide at Arbeiderpartiet tar stilling til dem.

Ingjerd Schou (H) [17:58:34]: Jeg ser at debatten i dag er så interessant at selv tidligere komitéledere sitter på galleriet. Det må jo bemerkes.

Men jeg skal fortsette der jeg slapp. Da Nasjonal transportplan ble lagt fram av regjeringen, manglet det ikke på adjektiver om hvor sviket var, og at vi ikke klarte å få jernbane fram til Fredrikstad og slettes ikke til Halden. En snakker om Halden, men jeg snakker alltid om svenskegrensen, for det er liksom der fortsettelsen av jernbanen er.

Så ser vi at regjeringspartiene i Stortinget setter av 3,5 mrd. kr – det tror jeg var det siste – til planleggingsmidler, 1,5 mrd. kr i første periode. Det som eksplisitt nevnes, er Fredrikstad–Larvik, og så er det noe i Kongsvinger og noe i Trondheim, mens Arbeiderpartiet for hele tolvårsperioden kommer opp med merknader og ingen binding til at man skal planlegge. Snakk om magaplask!

Med alle de adjektivene må jeg virkelig si at for de grunneierne og næringsdrivende som har levd med mange tiårs båndlegging av traseer i Fredrikstad-området som de ikke får utviklet, er det et kryss i taket om vi i hvert fall kommer i gang med å avklare grunnforholdene, trasévalgene og det som går på plassering av en togstasjon.

Jeg har lyst til å nevne Svinesundtersklene. Det er den saken jeg har arbeidet lengst med, først i 2001. Det handler om to terskler som ligger i Ringdalsfjorden og Iddefjorden inn til Halden, og der sedimentene kan spre seg fort nedover til Göteborg. Det liker ikke svenskene. Vi prøvde i 2001 å forhandle fram at vi skulle bytte litt med svenskene om Gyrodactylus salaris, og siden det har det vært arbeidet ganske mye for å få til en enighet. For innerst der ligger Norges største private bedrift, Nexans, som er helt avhengig av å få fram kabler til en rekke prosjekter i sjøområdene og desslike. Det kommer vi til å arbeide med fortsatt. Jeg ser det er nevnt i NTP, og det er viktig.

I tillegg er det en god start på mudring i farleden til Borg havn – over 200 mill. kr nå. Vi er ikke ferdig med det, men starten er der. I tillegg har vi Rygge flystasjon, som man med statlige bidrag – kanskje Avinor – kan få i kombinasjon med Rygge Airport, som er en småflyplass, hvis og når Kjeller legges ned.

Så må jeg helt avslutningsvis nevne det som går på Follobanen, østre linje. Det har vært betydelig rødgrønn motstand, men det er noe med at også 50 000 innbyggere og næringslivet skal kunne nyttiggjøre seg påkobling til Follobanen og kunne reise rett til Oslo. Det er et stort pendleromåde.

Helt avlutningsvis: Det er svært viktig at vi ser på nye metoder for å få to tog i timen, hyppigere avganger og kortere reisetid, og at vi ser på andre muligheter som kan gjøre at vi får et bedre togtilbud til Halden og Sarpsborg. Og så gjenstår gamlebrua i Sarpsborg, selvfølgelig.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:01:52]: Eg tenkte at eg hadde forberedt meg godt til debatten i dag, men var ikkje heilt forberedt på at det var fest som skulle bli den store referansen til NTP. No er kanskje fest ikkje det eg har høgast kompetanse på, men dersom eg kan vere litt festdempar, så gjer me altså ingen igangsetjingsvedtak i dag. Er det ei utfordring for Samferdsels-Noreg som eg vil seie har vore der over tiår, er det at me har invitert altfor mange til fest. Me har planlagt den festen i mange, mange år, og så har me avlyst han i siste liten. Det er det me ønskjer å leggje om, og det er det me er i gang med.

Så vil eg seie at det er jo ikkje vanskeleg å leggje inn 400 mrd. ekstra i NTP. Det er ikkje så vanskeleg. Den vanskelege jobben er å følgje det opp. Eg har lyst til å lese kva tidlegare samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen sa i denne debatten for fire år sidan. Han sa:

> «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.»

«Det å ha en ønskeliste gir liten virkning» – det er jo det som er poenget.

Men eg ser positivt på korleis NTP er som eit styringsverktøy, for det står seg med den behandlinga som også Stortinget no gjennomfører.

Så til representanten Torgeir Knag Fylkesnes: Det er nettopp det me no gjer. Når me no aukar løyvingane til fylka, så er det for at dei kan ta igjen etterslepet. Men kanskje må fylka òg ta med nokre av investeringane sine på fylkesveg og auke vedlikehaldet. Kanskje må fylka gjere det. Men dei 16 milliardane som me legg inn her, er jo unike. No reduserer me etterslepet på riksveg – og det var det Framstegspartiet fekk til, det var under Framstegspartiet si tid etterslepet på vedlikehald på riksvegane gjekk ned – og følgjer me denne planen, vil me lykkast med å redusere etterslepet på riksvegane ytterlegare med ein tredjedel.

Så til slutt, Martin Kolberg kjem med ei bøn. Det er det som er poenget med Nye Vegar. Når me legg nok til Nye Vegar, veit me at det kjem. Men på vegprosjekta veit ikkje me nøyaktig når det kjem. Det er ein del av tenkinga. Det er ein del av handlefridomen, styringa, og det har fungert. Men det er klart at når me legg inn eitt jernbaneprosjekt til Nye Vegar, er det naturleg at me diskuterer når det skal kome.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [18:05:12]: Som «Fylkesnes» er det klart at eg er opptatt av fylkesveg. Det er naturleg i slik ei sak! Og vi i SV satsar knallhardt på fylkesveg, langt meir enn regjeringa. Med det tempoet regjeringa legg opp til på fylkesveg, vil vi ha etterslep i lang tid framover. Det er nødvendig å løfte fylkesvegane. Det er bruksvegane som bringar verdiane frå distrikta, som fraktar folk trygt rundt omkring, som no forfell, forfell og forfell. Det er eit faktum.

Representanten Ingjerd Schou har ved fleire anledningar gitt til kjenne kva syn partiet hennar har på Nord-Noreg-banen, og ikkje overraskande er det prosjekta som er frå hennar eigen region som er av stor viktigheit, mens prosjekta som er i andre sine regionar, er mindre viktige. Og jo lenger unna dei er den regionen vi oppheld oss i no, jo mindre viktig er det. Det har vore gjennomgangstonen frå det partiet og den representanten lenge.

Nord-Noreg-banen har i den utgreiinga som er gjennomført av Jernbanedirektoratet, faktisk ei høgare samfunnsøkonomisk nytte enn intercity. Det fører ikkje til at sånne som meg er imot intercity. Vi ser på det som eit viktig infrastrukturprosjekt som skal gjennomførast, men vi vil også byggje og realisere Nord-Noreg-banen. Dersom sjømatverdiane som går ut av landsdelen, får berre éi krone eller to kroner meir i verdi på marknaden når dei kjem eit døgn tidlegare til Hamburg, vil det aleine vere nok til å realisere den banen. Da kunne vi ha starta på dei moglegheitene dette skaper i Nordaustpassasjen, kva moglegheiter det skaper for andre næringar og industriar, moglegheiter på kryss og tvers: på Nordkalotten, der ein snart kan ta nattoget til St. Petersburg, og så vidare. Men den typen moglegheiter lukkar ein auga for, fordi ein ser ikkje på det som vi behandlar i dag, som ein nasjonal transportplan. Ein ser på det først og fremst som ein transportplan for ein avgrensa del av landet.

Framstegspartiet har no skjønt at sånn skal det ikkje fortsetje. Til og med dei har no ønskt å realisere jernbanen nordover. Senterpartiet har skjønt det. Dei er med, dei ønskjer å realisere Nord-Noreg-banen. No har også Framstegspartiet signalisert at dei ønskjer å støtte forslaget som ligg på bordet her i dag, og det betyr at vi har samla SV, vi har samla Senterpartiet, og vi har samla Framstegspartiet. Da manglar berre det partiet som her, frå denne talarstolen, for berre nokre månadar sidan, sa at dei ønskjer å realisere Nord-Noreg-banen. Da er vi i ein klassisk situasjon med «walk the talk»: Om ein vil realisere banen, må ein konseptvalutgreie han òg, og det er det forslaget som ligg på bordet.

Eg ber til slutt ikkje ei bøn, men om at Arbeidarpartiet følgjer opp sine eigne standpunkt, som også er folkeviljen med stort fleirtal i heile landet, i alle regionar, i alle parti: Bygg Nord-Noreg-banen!

Morten Wold (FrP) [18:08:34]: Det stunder mot kveld. Det har vært en lang debatt, og jeg tenkte jeg skulle si noen få ord om Ringeriksbanen.

Siden det nærmer seg kveld, og etter hvert natt, kan man jo også fortelle hva man drømmer om, og jeg skal si, fra denne talerstol, at jeg faktisk drømmer om Ringeriksbanen – og det er ikke tull engang! Jeg ser så frem til den dagen det prosjektet realiseres. Det vil representere noe helt fantastisk, stort, nytt og viktig – ikke bare for reisetiden mellom Oslo og Bergen, men for kommuner som Ringerike, Hole, Jevnaker, Modum og ikke minst kommunene i Hallingdal.

Derfor er det så utrolig viktig at en legger opp til at dette prosjektet må følge oppsatt fremdriftsplan, og at det må være en klar forutsetning for overføringen fra Bane NOR og Statens vegvesen til Nye Veier at prosjektet skal finansieres. Det har vært mye snakk om når Ringe-

riksbanen kan påbegynnes. Det har vært snakk om 2021. Noen snakker om 2022, og det er også noen som snakker om enda lenger fram i tid. For Fremskrittspartiets del er det maktpåliggende å si at dette prosjektet må startes så snart som mulig. Det bør ikke være rom for noen flere utsettelser og usikkerheter rundt Ringeriksbanen.

Ringerike kommune og næringslivet har rigget seg godt for vekst, og Ringeriksbanen vil være svært viktig for å gi de områdene vekst i årene fremover. Det er ikke bare med tanke på å få flyttet folk og gods hurtigere, men det har selvfølgelig også å gjøre med næringsutvikling og bedriftsetableringer, nytt boligmarked som kan avlaste presset på Oslo, Drammen og omliggende kommuner, og å få flere til å flytte til de fine områdene rundt Ringerike, Hole og Modum kommuner.

Dette prosjektet ble vedtatt i Stortinget allerede i 1992. Neste år er det altså 30 år siden, og da kan det kanskje være på tide at en får satt spaden i jorda neste år. Hvis så skjer, skal jeg love samferdselsministeren at da skal det bli fest.

Tellef Inge Mørland (A) [18:11:20]: Det var interessant å høre Fremskrittspartiets Bruun-Gundersens innlegg, der hun nærmest kjørte en kniv inn i ryggen på sine gamle regjeringskamerater når det gjelder Nye Veier. Det er altså Fremskrittspartiet som sørger for at denne regjeringen styrer, også når det gjelder samferdselspolitikken. Jeg skjønner at Fremskrittspartiet nå er bekymret for om det de har vært med på å rigge, faktisk klarer å levere.

Men når regjeringen nå legger inn flere veistrekninger uten en finansiering, har de jo bare lært av Fremskrittspartiet, for det var Fremskrittspartiets egen samferdselsminister Jon Georg Dale som først utvidet porteføljen med tre nye strekninger i denne perioden, og slo fast at det skulle skje med den samme summen. Hver gang jeg har stilt skriftlig spørsmål til de samferdselsministrene vi har hatt fra Fremskrittspartiet, om min bekymring for om vi faktisk får den veien som blir lovet, har de gang på gang understreket at det er den frie konkurransens tid innenfor Nye Veiers portefølje.

Bruun-Gundersen er veldig opptatt av hva Arbeiderpartiet i dag gjør og ikke gjør – for om vi ikke stemmer for forslag fra Fremskrittspartiet, er vi da imot de prosjektene Fremskrittspartiet har lagt inn anmodningsvedtak om. Jeg har en litt annen tilnærming, og jeg tror at vi i Agder kommer lengst hvis vi står mest mulig tverrpolitisk sammen. Derfor er jeg glad for at det er tverrpolitisk støtte for å løfte nettopp veien mellom E18 og Arendal havn, som vi nå gjør, men innser at det også må følges opp gjennom bevilgninger.

Denne uken skal vi vedta revidert nasjonalbudsjett, der pengene faktisk leveres. Hva har Fremskrittspartiet gjort i den forbindelse når det gjelder veien Bruun-Gundersen nå løfter så høyt? Ingenting – de leverer kroner null til den. Så mens Bruun-Gundersen sier at hvis man stemmer for Fremskrittspartiets forslag, blir veiene bygd, er min påstand at skal man stemme for noe, må man stemme for at pengene blir bevilget. Da trengs det å gjøres en mer grundig og seriøs jobb enn det Bruun-Gundersen nå gir uttrykk for fra denne talerstolen. Det er pengene som avgjør, ikke hundrevis av anmodningsvedtak som det ikke følger penger med i denne salen.

Merknadene fra Arbeiderpartiet er tydelige. For første gang slår vi fast at staten skal være med på å ta det ansvaret som ligger i å få på plass infrastrukturen rundt batterifabrikken i Arendal, som kan skape 2 000 nye arbeidsplasser. Det vil være en kjempegevinst både for Agder og for landet, og bidra til at vi kommer inn i det grønne skiftet.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kirsti Leirtrø (A) [18:14:17]: Vi behandler også noen saker i tilknytning til Nasjonal transportplan. Det kan være greit å nevne det.

Når det gjelder Bypakke Ålesund, vil jeg bare si at den nye tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling i NTP må ses i sammenheng med tiltakene for gange, sykkel og kollektivtransport i Bypakke Ålesund.

Arbeiderpartiet har tvilt seg til å være med på – det ble vel ikke en enstemmig komité, men uten SV – en prøveordning med 120 km/t. Det er viktig at vi går gjennom hva som skal prøves, og hvordan.

Til slutt vil jeg nevne statens garantiordning, som vi har en merknad om når det gjelder Bypakke Ålesund, om at de vedtakene i Stortinget også gjelder for Bypakke Ålesund.

Presidenten: Representanten Åshild Bruun-Gundersen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [18:15:31]: Jeg vet ikke om representanten Tellef Inge Mørland er misunnelig på Nye Veiers suksesshistorie eller på at Fremskrittspartiet faktisk har lyktes så godt i regjering på samferdselssatsing, og at det er det som kommer til uttrykk når han velger å bruke store ord. Men jeg kan i hvert fall opplyse om at så lenge Nye Veier holder på, klarer de å kutte kostnadene på prosjektene sine med 20 pst., og det frigir altså midler til at Nye Veier har kunnet overta tre nye prosjekter innenfor den kostnadsrammen de har hatt opprinnelig – nettopp fordi de

bygger billigere, raskere og bedre. Det burde Arbeiderpartiet kunne erkjenne snart.

Når det gjelder E39 ned til Spangereid, har vi lagt inn 600 mill. kr. Vi har lagt inn 500 mill. kr for E18 til Arendal havn. I Fremskrittspartiets forslag til NTP er dette altså fullfinansiert, men Arbeiderpartiet har ikke villet være med på det. Når Arbeiderpartiet ikke legger mer penger på bordet til en NTP, blir det selvsagt vanskelig å inngå kompromiss, men jeg forsøkte i hvert fall – til Arbeiderpartiets representanters store frustrasjon – å komme dem i møte til et spleiselag med staten og fylkeskommunen, men de vil altså kun at fylkeskommunen skal ta disse kostnadene alene. Nå har jeg forstått det.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [18:16:53]: Jeg tenkte jeg skulle komme på slutten, men jeg har skjønt at saksordføreren sikkert kommer som sistemann.

For det første har jeg lyst til å si til representanten Jegstad, som to ganger har sagt at Fremskrittspartiet har vært imot Lysaker–Ramstadsletta: Det stemmer altså ikke. Vi hadde et forslag, men da forslaget vårt om full statlig finansiering falt, var vi imot fordi vi ikke ville stemme for bompenger. Jeg synes man skal være real når man går på talerstolen to ganger og hevder at noen andre har stemt imot. Det er altså ikke realiteten.

Det andre er at vi faktisk skal gjøre noe nå. Nå skal vi sørge for at et forslag får flertall. Forslag nr. 6, som går på Østfoldbanen, kommer Fremskrittspartiet til å støtte. Det er tydelig, og det betyr at det er mulig å gjøre ting. Der vil jeg oppfordre andre også. Når vi skal behandle og votere i morgen, kan det godt hende det kommer noen stemmeforklaringer fra Fremskrittspartiet på noen av de andre forslagene.

Så vil jeg takke for debatten. Det har vært en morsom debatt, sånn det skal være med Nasjonal transportplan. Så får vi håpe at det ikke blir et eventyr, men at det blir skikkelig bra for folk i hele landet.

Helge Orten (H) [18:18:19]: Det ser ut som vi kanskje nærmer oss slutten. Jeg skal prøve å bidra til at jeg faktisk ikke drar på meg flere innlegg etterpå, men jeg har bare et par kommentarer. Når det gjelder konseptvalgutredning for Nord-Norge-banen, er det noe regjeringen allerede er i gang med, men i et større perspektiv, der vi ser på hele transportinfrastrukturen. Jeg har litt problemer med å forstå hva den uavhengige KVU-en egentlig skal innebære utover det som allerede ligger der i dag. Det er for så vidt en ærlig sak å fremme et forslag om en KVU til, men jeg ser ikke helt behovet for det.

Når det gjelder Nye Veier og porteføljen til Nye Veier, er det sånn at Nye Veier har gjennomført en god del prosjekt med de pengene de har hatt siden de ble startet opp. De har fullført en god del prosjekt, og som representanten Bruun-Gundersen var inne på, fullfører de en god del prosjekt til kanskje 19–20 pst. lavere kostnad enn det som var forutsatt. Det betyr at det er rom for å utvide porteføljen til Nye Veier innenfor de finansielle rammene som ligger der i dag, og ha en troverdig framdriftsplan på det. Jeg hadde bare lyst til å nevne det i debatten.

Det jeg egentlig tok ordet for, var at jeg har behov for også å forklare hvordan vi håndterer alle disse forslagene på enkeltprosjekt. Slik vi ser det, har vi tatt utgangspunkt i en totalramme på 1 200 mrd. kr. Det er formidabelt mye penger. Hadde vi gått inn på et opplegg nå der vi skulle ha begynt å danne flertall for mange enkeltforslag på enkeltprosjekt, hadde vi mistet fullstendig kontrollen på den totale finansieringsrammen. Det er riktig som representanten Myrli også var inne på, at da hadde vi totalt mistet troverdigheten og seriøsiteten i planen.

Det synes jeg ville vært forferdelig uheldig, rett og slett fordi vi skylder folk der ute å ha en nasjonal transportplan som er forutsigbar, og som vi kan realisere. Så kan det være uenighet om hvor stor den rammen skal være, men ut fra vårt perspektiv, og ut fra det store flertallet her i salen – sånn jeg leser det, i hvert fall – ligger den rundt 1 200 mrd. kr. Derfor vil ikke vi heller stemme for noen enkeltprosjekt i voteringen, rett og slett fordi vi ser at det vil utfordre den totale rammen, totalfinansieringen og realiserbarheten av NTP.

Det er ikke sånn at vi er uenig i mange av disse forslagene. Det er veldig mange gode forslag. Jeg tror jeg kunne gått gjennom mesteparten av lista som Fremskrittspartiet har lagt på bordet, og sagt at dette prosjektet synes jeg er bra, og dette synes jeg er bra, men innenfor den finansieringsrammen vi har satt, finner vi ikke rom for det. Det er derfor vi også vil stemme imot forslagene på enkeltprosjekt, fordi det er på den måten vi kan ha en noenlunde fornuftig tilnærming til en totalramme vi kan gjennomføre.

Presidenten: Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [18:21:17]: Berre sånn at ein ikkje går herfrå med eit feilaktig inntrykk av kva som ligg føre frå regjeringa: Det er inga konseptvalutgreiing av Nord-Noreg-banen som ligg føre frå regjeringa si side. Det er ingen som kjem til å lage noka konseptvalutgreiing av Nord-Noreg-banen med det som er forslaget frå regjeringa. Dei har føreslått ei konseptvalutgreiing av transportløysingar i nord, irekna ei vurde-

ring av Nord-Noreg-banen. Transportløysingar i nord – da snakkar vi om luft og sjø og land og veg og skjener og hest og kjerre og heile greia, irekna ei vurdering av Nord-Noreg-banen. Så komitéleiaren må i alle fall ikkje tru at ein er med på noka konseptvalutgreiing av Nord-Noreg-banen. Viss det er noko uklart rundt vedtak som er gjorde, reknar eg med at statsråden vil ta kontakt med dei som står bak vedtaka, uansett kva det uklare skulle bestå i – sånn som vi har god parlamentarisk tradisjon for i Stortinget. Det skal ikkje vere nokon grunn til å gå imot ting ein burde vere for.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sverre Myrli (A) [18:22:38]: Til siste taler vil jeg bare si at Arbeiderpartiet er veldig for at det skal lages en konseptvalgutredning for Nord-Norge-banen. Det har Arbeiderpartiet foreslått i Stortinget, men har dessverre blitt nedstemt. Vi har spurt SV om hva som menes med en uavhengig KVU, men ikke fått svar på det. Det er regler for hvordan KVU-er skal gjennomføres. Først er det KVU, så er det KS1, så er det beslutning, kommunedelplan, reguleringsplan og KS2. Dette er det regler for, og det er regjeringen som bestemmer hvilke konsept som skal legges til grunn for videre planlegging. Når det gjelder hva en uavhengig KVU er: Skal den følge andre regler enn for andre KVU-er? Det er det vi ikke skjønner. Men KVU for Nord-Norge-banen er vi for.

Så vil jeg si at Arbeiderpartiet ikke kommer til å stemme for utbygging av enkeltprosjekter, fordi vi mener det ville være uheldig hvis flere hundre forslag nå kunne blitt vedtatt uten at det er økonomisk dekning.

Hvis presidenten gir meg tre sekunder, er jeg sikker på at sekretariatet er glad for at jeg meddeler at Arbeiderpartiet vil stemme for forslagene nr. 11, 15, 125, 128, 168, 171, 204, 208, 251, 258 og 320.

Takk for debatten!

Helge Orten (H) [18:24:11]: Det ser kanskje ut som om jeg er desperat etter å få siste ordet i debatten. Det er ikke derfor jeg tar ordet.

Jeg kom til å tenke på at det kanskje kunne være hyggelig å takke komiteen for et veldig godt samarbeid gjennom de siste fire årene. Dette er vel for transportkomiteens del siste debatt, vi har ikke flere saker igjen. Jeg har satt stor pris på det samarbeidet vi har hatt, og jeg synes det er på sin plass å få lov til å takke for det fra talerstolen her. Jeg synes vi er en fin gjeng, selv om vi er politisk uenige. Jeg vet ikke om «gjeng» er et helt parlamentarisk uttrykk, men i alle fall har vi hatt det veldig kjekt sammen, selv om vi av og til har noen politiske fighter. Så tusen hjertelig takk for et godt samarbeid! Jeg ser at sola skinner ute, og komiteen har tenkt seg en tur ut for å ha det litt hyggelig i lag sosialt – riktignok ute, av smittevernhensyn. Det ser vi også fram til. Tusen hjertelig takk for samarbeidet så langt.

Jeg glemte nesten at vi også har en statsråd i salen her. Nå har ikke statsråden vært med oss i fire år, men jeg synes også at vi har hatt et utrolig godt samarbeid med statsråden. Jeg har lyst til å takke ham for et godt arbeid med stortingsmeldinga – og også for det samarbeidet vi har hatt opp imot komiteen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 31–38.

Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Ber noen om ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 18.26.

Svanemerket trykksak, 2041 0654