

Møte tirsdag den 12. desember 2006 kl. 10

President: Thorbjørn Jagland

Dagsorden (nr. 32):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapittel under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 18) (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007))
2. Innstilling fra næringskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapitler under Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og enkelte kapitler under Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområdene 9, 10 og 11) (Budsjett-innst. S. nr. 8 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007))
3. Forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 5. desember 2006 (jf. Innst. O. nr. 28):
«Stortinget ber Regjeringen arbeide for et internasjonalt regelverk som forhindrer ilandføring av ulovlige fiskefangster.»
4. Forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 5. desember 2006 (jf. Innst. O. nr. 28):
«Stortinget ber Regjeringen styrke kontrollen til havs for å forhindre overfiske.»
5. Referat

*Minnetaler over tidligere stortingsrepresentanter
Astri Sverdrup Rynning og Sigrid Helen Røed Utkilen*

Presidenten: Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant *Astri Sverdrup Rynning* er død, 91 år gammel.

Astri Rynning var født 10. mai 1915 i Sandefjord. Hun avla examen artium i 1934 og tok juridisk embetseksamen i 1940. Etter praksis som sakførerfullmektig og dommerfullmektig ble hun i 1945 ansatt som sekretær i Justisdepartementet. I perioden 1952–1953 var hun konstituert sorenskriver i Jarlsberg og ble deretter utnevnt til byråsjef i Justisdepartementet i 1956. I 1963 ble hun byrettsdommer i Oslo.

Astri Rynning ble tidlig politisk engasjert og representerte Høyre i Oslo bystyre i flere perioder. Fra 1963 til 1967 var hun varamedlem til Oslo formannskap. Ved stortingsvalget i 1965 ble hun valgt til første vararepresentant for Høyre i Oslo. Da Kåre Willoch gikk inn som medlem av regjeringen Borten, rykket Astri Rynning inn som fast møtende representant og møtte fast på Stortinget hele perioden fram til høsten 1969.

På Stortinget var Astri Rynning medlem av justiskomiteen. Hun fikk altså rik anledning til å utnytte sin brede kompetanse som jurist også som stortingsrepresentant. Men hennes interessefelt på Stortinget var langt fra be-

grenset til jussen. I tillegg til sin juridiske kompetanse brakte hun med seg et bredt engasjement innenfor viktige saksfelter som kvinne- og likestillingsspørsmål og forsvarspolitik. Hun hadde med seg erfaring fra viktige verv, inkludert lederverv, i organisasjoner som f.eks. Norske Kvinners Nasjonalråd og Kvinners Frivillige Beredskap. Astri Rynning var ikke blant dem som toppet statistikken over antall innlegg i Stortinget, men hun sørget alltid for å få gitt uttrykk for sine meninger i saker som engasjerte henne.

I 1969 valgte Astri Rynning å gå tilbake til dommergjerningen, nå som lagdommer i Eidsivating. I 1978 ble hun lagmann samme sted, og i årene fra 1980 til 1985 var hun førstelagmann. Hun gikk av med pensjon i 1985, men fortsatte som ekstraordinær lagdommer helt til hun var 75 år.

Astri Rynning hadde en lang rekke tillitsverv, både i det offentlige og i en rekke organisasjoner. Det er ikke mulig å gi noen dekkende oversikt over alle hennes verv. La det være nok å nevne formannsvervet i Utvalget for forsøk med dyr, ledervervet i Losstyret, ledervervet i eldrerådet i bydel 2 i Oslo og vervet som medlem av Statens lønnsråd som eksempler på bredden i hennes engasjement. Hun var også formann i Den norske Dommerforening i mange år. Astri Rynning ble utnevnt til Kommandør av St. Olavs Orden i 1984.

Astri Rynning evnet på en fortreffelig måte å kombinere rollen som dommer og embetsmann med et sterkt samfunnsengasjement, som hun kanaliserte gjennom politisk arbeid i bystyret, i Stortinget og, helt fram til det siste, i Oslo Høyre.

Tidligere stortingsrepresentant *Sigrid Helen Røed Utkilen* er død, nesten 91 år gammel.

Sigrid Utkilen var født 15. januar 1916 i Winnipeg, Canada. Etter ungdomsskole og husmorskole tok hun sykepleierutdannelse. Hun var ferdig utdannet Røde Kors-søster i 1940, men kom bare i liten grad til å benytte denne utdannelsen i yrkesmessig sammenheng. Bortsett fra en periode som skolesøster i årene fra 1959 til 1966 viet hun seg til oppgaven som mor og prestefrue. Samtidig var hun aktivt engasjert i sosialt og humanitært arbeid, bl.a. med formannsverv i lokalforeninger av Nasjonalforeningen for folkehelsen, Røde Kors og Sjømannsmisjonen i 1950-, 1960- og 1970-årene.

Sigrid Utkilen representerte Høyre i Fjell kommune-styre i perioden 1967 til 1971 og var naturlig nok også i denne sammenheng spesielt opptatt av sosial- og helse-spørsmål. Ved stortingsvalget i 1969 ble hun valgt til første vararepresentant for Høyre i Hordaland. Hun møtte flere ganger som vararepresentant fram til januar 1973, da hun rykket opp som representant ved Kjeld Langelands død. Sigrid Utkilen ble valgt som stortingsrepresentant ved valget i 1973 og gjenvalgt i 1977.

På Stortinget var Sigrid Utkilen først medlem av kirke- og undervisningskomiteen. Etter valget i 1973 ble hun medlem av sosialkomiteen, hvor hun fra 1977 også var sekretær. I perioden 1977 til 1981 var hun også varamedlem til Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite. Hun var medlem av Nordisk Råd fra 1978, etter å ha vært va-

ramedlem i den foregående perioden. Hun var delegert til FN's generalforsamling høsten 1977.

På Stortinget var Sigrid Utkilen først og fremst engasjert i sosial- og helsepolitikk. Hun var særlig opptatt av eldreomsorgen, og det er ingen overdrivelse å si at hun var blant de første som understreket behovet for en sterkere satsing på geriatri innenfor helsevesenet, ikke minst når det gjaldt vektleggingen av geriatri i legestudiet og økt tilgang til spesialister innenfor feltet. Hun var også sterkt opptatt av å sikre gode arbeidsvilkår for de frivillige organisasjonene innenfor sosial- og helseområdet og understreket stadig den verdien ikke minst de diakonale institusjonene representerer for samfunnet.

Sigrid Utkilen fortsatte sitt engasjement også etter at hun forlot Stortinget. Hun var medlem av Rådet for eldreomsorgen fram til 1984 og deretter medlem av Statens eldråd fram til 1989. Hun hadde også viktige tillitsverv i Nasjonalforeningen for folkehelsen og satt i styret for Tubfrim, samtidig som hun var aktiv i Misjon bak jernteppe og i Kirkens Nødhjelp. Hun var formann i Fjell Høyre fra 1981 og engasjerte seg deretter i den daværende Høyres pensjonistforening, hvor hun var formann fra 1983. Hun var æresmedlem i dagens Senior Høyres Landsforbund.

Sigrid Utkilen er tildelt Kongens fortjenestemedalje i gull for sin innsats.

Sigrid Utkilen var en usedvanlig omgjengelig person som mange, både medrepresentanter og ansatte i huset, ble glad i. Hun var ikke bare sosialt engasjert. Hun hadde også «sosiale evner» i rikt monn. Samtidig kunne hun være myndig nok, med sterke meninger om sine hjertesaker og med evne til å kjempe for dem. Allikevel – medmenneskeligheten og det gode smilet var aldri langt borte. Sigrid Utkilen etterlater seg mange gode minner på Stortinget.

Vi minnes Astri Sverdrup Rynning og Sigrid Utkilen for deres virke på Stortinget og lyser fred over deres minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetaler.

S a k n r . 1

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapittel under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 18) (Budsjettinnst. S. nr. 13 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 5 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Høyre 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Venstre 10 minutter.

I tillegg foreslår presidenten en taletid på inntil 5 minutter til medlemmer av Regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver partigruppe og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Per Sandberg (FrP) [10:10:41] (komiteens leder): La meg først få lov til generelt å kommentere jobb og framdrift i komiteen, som har framstått som meget effektiv. Det kan jeg begrunne med at det ikke legges mye arbeid på komiteen, rett og slett fordi vi har en flertallsregjering som har lagt rammene, som ikke åpner for forhandlinger utover det som Regjeringen ønsker, verken i finanskomiteen eller i fagkomiteene. Derfor har komiteen delt seg i to fraksjoner. Det er regjeringspartiene på den ene siden, som står fast på Regjeringens opplegg uten vesentlige endringer – hvis det overhodet finnes endringer – og så er det opposisjonspartiene, som på noen områder har funnet sammen, men opposisjonspartiene har også fremmet sine egne alternativ.

Jeg synes det er litt trist at vi ikke i større grad kan ta ansvar for infrastruktur og samferdsel i dette landet, i en komite som i utgangspunktet skal ha kompetanse på dette området. Men når det er sagt: Jeg har registrert at vi har en sørgelig undersøkelse i avisen i dag. Den undersøkelsen viser at seks av ti mennesker er redde for å dø eller bli hardt skadet i trafikken i Norge. Dette er en undersøkelse som er gjort av Norsk Respons for Vesta Forsikring. Det gjenspeiler også det som er norsk standard på infrastrukturen, og særlig på veiene våre. For det er altså slik at vi fortsatt er i den situasjonen at vi har et massivt etterslep – la meg heller få lov til å kalle det forfall, som det riktignok er – på veiene våre, som den sittende regjering ikke ønsker å ta tak i, og der det har vært et misforhold i mange, mange år. Vi har et etterslep og et forfall på nærmere 40–50 milliarder kr på stamveiene våre. Vi har manglende investeringsbehov på nærmere 300 milliarder kr, og det ser ikke ut til at vi greier å løse det noe vesentlig innenfor neste års budsjett heller.

Jeg har registrert at Regjeringen og regjeringspartiene har vært veldig opptatt av å kalle budsjettet for 2007 historisk. Jeg har prøvd etter beste evne, med positive trønderske øyne, å lete etter det historiske i dette budsjettet, særlig etter det som skulle heve standarden på infrastrukturen vår. Dessverre er det minimalt med historie på den siden, selv om jeg må få lov til å si at vi selvfølgelig er fornøyd med at Regjeringen legger stor vekt på å øke budsjettet på veivedlikehold. Men det som skjer der, er ikke annet enn at man stopper videre forfall på veinettet vårt. Vi stopper videre forfall. Det i seg selv kan være en trøst for mange, for da blir det i hvert fall ikke verre. Men i en situasjon der bare 5 pst. av stamveiene våre har aksept-

bel standard, er i hvert fall ikke Fremskrittspartiet særlig fornøyd med budsjettet, for å si det slik.

Hvis en skal lete etter noe historisk, må det være at denne regjeringen, med Senterpartiet i spissen faktisk, gjennom bompenger i 2007 overstiger nivået på statens egne ordinære riksveiinvesteringer, og man har nå lagt opp til en ny praksis, med Senterpartiet i spissen, der man kan kreve 100 pst. bompengefinansiering av riksveier. Det er historisk – historisk svakt, selv om det også følges opp med en retorikk som gir inntrykk av at Nasjonal transportplan følges opp. Det blir den selvfølgelig ikke.

Det Regjeringen mangler, og det som Fremskrittspartiet har, og som Fremskrittspartiet blir kritisert for, er en politisk vilje og et ønske om å bygge et veinett i Norge med statlig finansiering i tråd med lovverket, istedenfor å gjøre som tidligere regjeringer har gjort, og som den sittende regjering gjør – den springer fra ansvaret og sender regningen på hele 4 800 mill. kr for neste år til veibrukerne. Det er ingen satsing. Det er rett og slett lurei, når man ikke engang makter å bygge opp veinettet med statlig finansiering.

Fremskrittspartiet blir kritisert. Men vi har da ikke mer penger enn andre. Vi har akkurat like mye penger å bruke som de andre partiene har. Det er bare det at vi har en større vilje til å ta i bruk disse midlene som alle har og kan disponere. Dessuten har Fremskrittspartiet en annen innfallsvinkel. Vi snakker ikke om våre penger. Vi snakker om innbyggernes penger. Vi snakker i hvert fall ikke om politikernes penger. Neste år er det 2 100 milliarder kr i oljefondet, og veiinvesteringene er etter hvert dokumentert å være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Så det å sette av en liten del – for det vil jeg påstå det er – slik Fremskrittspartiet gjør, av avkastningen til realinvesteringer i veier framfor dagens passive finansplasseringer i utlandet mener vi rett og slett er rimelig. Det er fornuftig, og det er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Det som overrasker meg mest, er at det er Senterpartiet som står i spissen og bruker alle sine ressurser og all sin energi på å motarbeide den type politikk. Det overrasker meg. Men det er heldigvis slik at det er flere og flere innenfor fagmiljøene og økonomer som nå ser at Fremskrittspartiet også på dette feltet er på riktig vei.

Jeg registrerer at Senterpartiet hele tiden forsvarer seg med at all innføring av bompenger skjer etter lokalt initiativ. Når – om jeg får lov til å si det – skal statsråden fra Senterpartiet ta inn over seg det som hennes egne lokalpolitikere og fylkespolitikere sier? Dette er ikke et reelt lokalt initiativ. Det er en direkte utpressing fra Senterpartiet sentralt som får Senterpartiets lokalpolitikere til å kripe til korset og akseptere bompenger, selv om lokalpolitikerne fra Senterpartiet erkjenner at dette ikke er den løsningen de ønsker seg primært. Det er utpressing, fordi staten bryter sitt ansvar i vegloven for norske riksveier.

Fremskrittspartiet har prøvd og prøver på mange måter å finne nye innfallsvinkler som kan tilfredsstille regjeringspartiene og andre partier, for å se med nye øyne og finne løsninger for å få verdens mest moderne veistruktur. Men ingenting nytter. Uansett hvilket forslag vi måtte legge fram, strider det mot de to argumentene som har gått

igjen de siste årene: mangel på kapasitet og press i økonomien. Vi har også funnet løsningen på det. Jeg registrerer at Senterpartiet og kanskje statsråden – hvis jeg kan tillate meg å si det, som bruker sin statssekretær til å skrive leserinnlegg i alle lokalavisene i dette landet – har bommet fundamentalt. Her har statsråden og statssekretæren trukket for raskt fra hofta ved å påstå at Fremskrittspartiet ikke har dekning for å fjerne bompengegjelden. Denne uken skal vi avgi salderingsproposisjonen, og her kommer det to meget godt gjennomarbeidede forslag fra Fremskrittspartiet, som Senterpartiet har mulighet til å slutte seg til. Jeg kan ikke tolke angrepet fra Senterpartiet på Fremskrittspartiet rundt omkring i de forskjellige lokalavisene som noe annet enn at de er skuffet over at Fremskrittspartiet ikke har fått tilslutning til å fjerne bompengegjelden. Det er muligheter til å gjøre det. Vi kan fjerne gjelden, enten over eller under streken. Det er jo den diskusjonen som de har i denne regjeringen, som i tidligere regjeringer, selv om en gjorde det på en kreativ måte når det gjaldt Gardermobanen. Men hvis ikke det nytter, kan det i hvert fall være en løsning at staten kanskje tar over gjelden og betaler renter og avdrag over 15–20 år. Det ville i hvert fall ikke gi det presset i økonomien, og det ville i hvert fall ikke påvirke mangelen på kapasitet, som man påstår eksisterer.

Jeg avslutter med at det mangler vilje. Jeg vet at Senterpartiet har et ønske, men de mangler vilje. Det vil jeg utfordre statsråden på i den videre debatten i dag og gjennom replikkordskiftet.

Jeg vil fremme de forslag som Fremskrittspartiet står bak i innstillingen.

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

Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [10:21:12]: I hele år har vi vært vitne til at Fremskrittspartiets medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen har fremmet representantforslag og egne forslag til innstillingene. Disse har i grove trekk gått ut på statlig fullfinansiering av bompengeprojekter og sletting av bompengegjeld. Fremskrittspartiets forslag viser seg, i motsetning til det folk flest kunne bli ledet til å tro, bare å være spill for galleriet. Representanten Sortevik innrømmer også dette når han sier til Dagsavisen den 6. desember at Fremskrittspartiet ikke har lagt inn nok penger til å slette all bompengegjelden. Vi har også lest ut fra budsjettet at Fremskrittspartiet ikke har lagt inn nok penger til alle prosjektene de har lovt gjennom året.

Jeg vil spørre representanten Sandberg: Stemmer det at Fremskrittspartiet ikke har fulgt opp forslagene sine i budsjettet? Hvorfor holder ikke Fremskrittspartiet det de lover?

Per Sandberg (FrP) [10:22:02]: I mitt hovedinnlegg pekte jeg på det. Fremskrittspartiet har aldri i noen budsjettinnstilling fremmet forslag om å fjerne bompengegjelden, men vi har fremmet det som enkeltforslag, på lik

linje med og etter samme prinsipp som for Gardermobanen, f.eks. Vi er ikke så opptatt av hvorvidt vi skal ta dette over streken eller under streken. Det er derfor jeg nå sier at både representanten Wickholm og Senterpartiet i særdeleshet har bommet, fordi året fortsatt ikke er omme. Nå er vi i ferd med å behandle salderingsproposisjonen i Stortinget, som viser at dette landet går meget godt, at vi har et gedigent overskudd, og at vi ikke har brukt opp de pengene som Regjeringen bevilget i 2006. Her vil det foreligge forslag fra Fremskrittspartiet om enten å fjerne bompengegjelden i sin helhet, eller at Regjeringen kommer tilbake med forslag om at staten kan ta over gjelden uten å ta hele summen på en gang, og ved det bare få utgiftene til renter og avdrag i 15–20 år.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:23:17]: Eg hadde håpa at Framstegspartiet også hadde litt kvitmåling i porteføljen i innlegget sitt, men det var veldig mye svartmaling, nok ein gong – trass i at Framstegspartiet subsidiært har støtta i førre periode det som Regjeringa i dag legg fram. Så gale som det høyrest ut, kan det likevel ikkje vera.

Mitt spørsmål er knytt til dei stadig større problema som klimaet skaper bl.a. her i Noreg. Vi ser det på Vestlandet, der folk verkeleg får erfare korleis det er når det regnar mykje og klimaet er i ubalanse. Framstegspartiet legg fram eit budsjett som vil føra til at fleire blir ståande i bilkø og forureina meir, fordi dei kuttar 1,9 milliardar kr til jernbane – altså vil vi få endå større klimagassutslipp enn det vi allereie har.

Kva er Framstegspartiet sitt svar på dette? Er det framleis at klima ikkje er noko problem, eller vil Framstegspartiet faktisk vera med på å støtta framstegspartilag på Vestlandet som ønskjer seg høgfallsbane?

Per Sandberg (FrP) [10:24:26]: Først må jeg få ta det med den subsidiaire støtten. Jeg formoder at representanten Langeland tenker på Nasjonal transportplan. En kan ikke forvente at Fremskrittspartiet alene skal følge opp Nasjonal transportplan. Når Regjeringen fraviker den, må det kunne aksepteres at også Fremskrittspartiet gjør det. Regjeringen følger ikke opp Nasjonal transportplan. De svikter fundamentalt når det gjelder det som var viktig der – investeringer på vei. Regjeringen har nå til og med tatt investeringsmidlene som lå i Nasjonal transportplan og flyttet dem over på vedlikehold. Det var den eneste hvitmalingen jeg hadde. Det er jeg helt enig i. Vi er enige om at vedlikehold skal løftes opp.

Dessuten synes jeg representanten Langeland skal lese vårt budsjett med mer positive øyne. Fremskrittspartiet har beveget seg vesentlig i forhold til jernbane. Vi har omtrent det samme budsjettet i 2007 som Langeland hadde i 2006. Det Langeland da sier, er at Regjeringens budsjett for jernbane i 2006 var en katastrofe og ville medføre en massiv økning av kø i de store byene. Det blir det ikke i 2006, og vi tror heller ikke det blir det med Fremskrittspartiets budsjett i 2007.

Jan Sahl (KrF) [10:25:42]: Innstillingen viser at Kristelig Folkeparti står sammen med Fremskrittspartiet

om en del merknader og om noen forslag i innstillingen. Men det totale bildet er nok at avstanden er temmelig stor mellom Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet når det gjelder satsingen innenfor samferdselssektoren. Det går særlig på det forrige replikant tok opp, nemlig forholdet til satsing på jernbane og kollektivtransport.

Jeg vil spesielt konsentrere meg om det som har med kollektivtransporten å gjøre, og belønningsordninger til storbyene for å få opp antall passasjerer på de kollektive transportmidlene som går der i dag. Der skriver Fremskrittspartiet i innstillingen at økningen av tilskuddet til belønningsordninger er uforholdsmessig stor. En saksopplysning her er at Regjeringen ikke øker, men de kutter betydelig i denne ordningen. Det er ingen økning. Fremskrittspartiet kutter enda mer. De kutter alt og raserer hele ordningen.

Hva er Fremskrittspartiets holdning til å øke kollektivtrafikken i de store byene i Norge?

Per Sandberg (FrP) [10:26:57]: La meg først få si til representanten Sahl at når det gjelder Fremskrittspartiets satsing på jernbane i 2006 og 2007, ligger den over det som Kristelig Folkeparti hadde i sitt forslag til Nasjonal transportplan. I og med at vi inngikk et forlik med de rød-grønne partiene, har vi en vesentlig større satsing på jernbane enn det Kristelig Folkeparti ønsket seg i Bondevik-regjeringen.

Jeg føler ikke at det er så stor avstand mellom Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet i innstillingen. Det er bare det at vi har større bevilgninger, og vi ønsker en større satsing og å ta det i riktig rekkefølge. Vi ønsker først og fremst å prioritere det som er akutt på vei, og i neste runde ønsker vi å ta de øvrige satsingene på jernbane.

Når det gjelder belønningsordninger, mener Fremskrittspartiet at vi i større grad skal lete etter belønninger og positive redskap. Jeg ber representanten Sahl lese en ypperlig artikkel i Aftenpostens Aften, der vår samferdselsbyråd i Oslo foreslår å innføre skattelettelser ved at arbeidsgiver i større grad betaler kollektivreisene for sine ansatte.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Eirin Faldet (A) [10:28:29]: Regjeringen prioriterer trafikksikkerhet svært høyt. Samferdselssektoren er en omfattende sektor og griper inn i mange sektorer. Jeg vil nevne helse for å forebygge trafikkulykker og gode veger for å hindre dødsulykker. Regjeringen Stoltenberg legger derfor opp til en historisk satsing på samferdsel i dette budsjettforslaget. Regjeringens forslag innebærer en økning på 2,5 milliarder kr i forhold til regjeringen Bondeviks budsjettforslag for 2006. Det er første gang at noen regjering innfrir løftene og målene i Nasjonal transportplan totalt sett for Statens vegvesen og Jernbaneverket. I flere år har lave bevilgninger ført til mangelfullt vedlikehold av veger og jernbane. Derfor foreslår Regjeringen å øke vedlikeholdsbevilgningene.

Næringslivet ønsker å ha trygge og gode transportmuligheter for å nå markedene der produktene fra distriktene

skal selges. Det er viktig for denne regjeringen å legge forholdene til rette for et rikt næringsliv i hele landet. Hvis det er arbeidsplasser og gode velferdstilbud, vil folk velge å bosette seg i distriktene. Men en forutsetning for at dette kan skje, er at det også er gode samferdselstilbud.

For å understreke næringslivets behov for gode kommunikasjoner kan jeg nevne et eksempel fra et flott fylke som heter Hedmark. Bedriften Moelven ByggModul AS må søke om dispensasjon for å transportere sine hus ut av fylket. Uten dispensasjon ville Moelven ByggModul vært tvunget til en uheldig reduksjon av industrivirksomheten i innlandet.

Jeg vil slå et slag for drosjenæringen, som er en viktig del av transportsystemet i distriktene og en del av kollektivtilbudet. Mange fylker har et tilbud med bestillingsdrosje til dem som ikke har bussforbindelse. Og alle fylker har en TT-ordning, hvor eldre og funksjonshemmede får tilbud om drosjetransport med lav egenandel. Dette fungerer godt, det bryter isolasjon og gir et bedre sosialt liv for mange eldre.

Regjeringen legger vekt på trafikksikkerhet, og jeg er sikker på at en vegstandard der det er plass til midtdeler, vil redusere antall trafikkulykker. På alle stamvegene i Hedmark er det en stor andel trailerulykker, og selv om lastebiler er innblandet i mange ulykker, er det i de fleste av disse tilfellene ikke trailersjåføren som er årsaken til ulykken. Mange av disse ulykkene kunne ha vært unngått med midtdeler.

Med dette budsjettet øker vedlikeholdsbudsjettet så mye at forverringen av vegene stopper. Vegvedlikehold økes med hele 500 mill. kr i 2007, og det er 25 pst. opp. Utviklingen snus. Vegene blir bedre, vinter og sommer. Blant annet er budsjettet til asfaltering økt med 33 pst., og er nå så stort at det blir mulighet for nyasfaltering på 1 500 km riksveg i 2007. Norges Lastebileierforbund er svært fornøyd med at Regjeringen har satset på vedlikehold i dette budsjettet, og lastebilnæringen skal en lytte til. Det er en yrkesgruppe med erfaring og kunnskap.

På den ulykkesbelastede stamvegen rv. 3 må det skje en utbedring. Det må legges ny asfalt på de strekningene som bør breddeutvides. Vegvesenet i Hedmark har klart å utvide bredden, samtidig som vedlikeholdet av vegdekket gjennomføres. Jeg vil gi Vegvesenet i Hedmark ros for å tenke nytt. Dette prosjektet har vist seg å være svært lønnsomt, og jeg håper statsråden vil bidra til at dette prøveprosjektet kan videreføres for å redusere ulykkesomfanget.

Å bygge veger i Norge er både dyrt og vanskelig på grunn av de topografiske forhold. Jeg vil påpeke behovet for å bygge tunneler der det er fare for ras.

Andre steder er det nødvendig å ta noe av dyrket mark. Jeg vil si det på denne måten: For å lage en omelett må en nødvendigvis knuse noen egg – ingen kan vel finne på å forlange omelett og likevel kreve at eggene skal fredes. Slik er det faktisk også når vi skal bygge veger. Vi blir av og til nødt til å ta noe matjord for å bygge tryggere og mer trafikksikre veger. Jeg vil også understreke at flyt i trafikken er bra for miljøet. Når vogntog står i kø på vegene våre, vil det øke forurensningen.

Samferdselspolitikk er selvsagt ikke bare veger, men når en kommer fra innlandet, er det naturlig å fokusere på god vegstandard. Men også når det gjelder jernbanen, har Regjeringen lagt fram et historisk godt budsjett i tråd med Nasjonal transportplan. Det er nødvendig at mer av tungtransporten overføres til sjø og bane, og jeg er svært fornøyd med at også frakt av gods på bane blir innlemmet i ordningen med kompenserende tiltak og avtaler om NO_x-reduksjon. Ett godstog kan frakte like mye som 24 fullastede vogntog.

Regjeringen er i ferd med å framforhandle kjøp av persontransport med tog fra 2007.

Jeg forventer at departementet vil vektlegge behovet for forbedringer i togtilbudet, og at dette vil føre til en styrking av tilbudet på strekninger som har mangelfullt tilbud i dag. Her vil jeg bl.a. nevne at togtilbudet Oslo-Stockholm blir startet opp igjen. Denne togstrekningen ble som kjent lagt ned i 2005. Jernbanen er det mest miljøvennlige reisealternativet. Med gode togtilbud og god regularitet vil flere ønske å ta tog i stedet for å kjøre egen bil. Toget frakter 52,5 millioner mennesker hvert år. Til og fra Oslo går det 730 tog pr. dag. Tenk om alle skulle kjøre egen bil! Det ville bety kaos og ytterligere belastning på vegnettet. 80 pst. av dagens tog bruker elkraft.

Bedre tilrettelegging kan øke persontrafikken, og med tilfredsstillende skinnegang kan toget kjøre fra Oslo til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg på under én time.

I bladet For Jernbanen nr. 4 står det:

«Det gleder oss at budsjettet er i samsvar med de innspill vi har kommet med på forhånd dvs. økt fokus på vedlikehold og fornyelse samt rasjonell framdrift på igangværende utbygginger. Vi er også glade for at el-avgifta endelig blir fjerna og at togselskapene ikke blir diskriminert i forhold til NO_x-avgift på diesel.»

Regjeringen leverer.

Regjeringen vår legger opp til den største satsingen på bredbånd noensinne, 122 mill. kr er satt av til satsingen. Målet er at alle skal ha tilgang på bredbånd i løpet av 2007. Bredbånd er en viktig forutsetning for spredt bosetning og distriktsbasert næringsliv i vårt langstrakte land.

Regjeringen har tatt en rekke grep på samferdselsområdet for å sikre at offentlige ressurser blir utnyttet på en effektiv måte. Regjeringen har varslet at den vil legge fram en strategiplan for norsk luftfart. Luftfart er en sentral del av transporttilbudet, særlig i deler av Distrikts-Norge. Både kortbanenettet og stamrutenettet er en viktig del av infrastrukturen. Ordningen med at flyplasser som går med overskudd, betaler for de ulønnsomme flyplassene, er en bærebjelke i et godt landsdekkende tilbud. De bevilgningene som Regjeringen foreslår til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter, gir bl.a. rom for å redusere maksimalprisen på kortbanerutene i Finnmark og Nord-Troms. Jeg er også svært fornøyd med at statsråden og Regjeringen vil styrke passasjerenes rettigheter, bedre sikkerheten og redusere uregelmessighetene i luftfarten.

Hovedmålet i samferdselspolitikken er knyttet til økt trafikksikkerhet, regional utvikling, en mer miljøvennlig transport og et mer effektivt og tilgjengelig transportsys-

tem i hele landet. Den rød-grønne regjeringen mener at transportinfrastrukturen er et offentlig ansvar.

Samferdsel er en grunnleggende forutsetning for bo-setting, næringsutvikling og ressursutnytting. Regjeringspartiene stod sammen med Fremskrittspartiet da Nasjonal transportplan ble vedtatt. Det er vi fornøyd med. Nå har regjeringen Stoltenberg levert et samferdselsbudsjett som følger opp det som ble lovet i Nasjonal transportplan. Alt er slett ikke bra. Det er langt igjen, men vi er på vei.

I motsetning til visse andre talere har jeg nå prøvd å fokusere på Regjeringens politikk. Jeg vil benytte anledningen til å takke komiteens leder for godt samarbeid om budsjettet. God ledelse av komiteen!

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [10:38:32]: Jeg vil stille et spørsmål om en sak som representanten ikke omtalte, men hvor Regjeringen også leverer: Hvor er det blitt av prosjektfinansieringen?

I februar i år var Arbeiderpartiets fraksjonsleder, representanten Rudihagen, på første side av Nordens største fagblad: «Stopper OPS» – Offentlig Privat Samarbeid – var budskapet. Den alternative modellen som var omtalt, prosjektfinansiering, skulle stille penger fra staten til disposisjon for utbyggerne, enten som forskuttering eller via egne fond.

Den løsningen har jo Regjeringen selv effektivt begravd. Nekrologen står på trykk i Gul bok. Hva er alternativet? Hvordan skal denne regjeringen klare det som OPS-modellen faktisk klarer, å hjelpe frem flere nye prosjekter? Hva er Regjeringens levering her, bortsett fra å avlyse egen løsning?

Eirin Faldet (A) [10:39:29]: For det første har denne regjeringen satset enormt på samferdsel. I Nasjonal transportplan lovet vi, og vi leverer. Det er i seg selv et betydelig løft.

Når det gjelder OPS-prosjektene, er det jo slik at private binder opp penger for all framtid. Vi har en annen modell som vi tenker å sette søkelyset på, først og fremst gjennom de årlige budsjettene. Men så tenker vi at vi får evaluere, for det er nemlig ikke slik som Fremskrittspartiet ønsker å understreke, at private løsninger er de beste. Nå skal vi evaluere den ordningen vi har hatt. Det kommer mange forskjellige signaler om det er lønnsomt eller ikke, men uansett om det er private eller andre som går inn med penger, er det staten som forplikter seg. Og det er det vi skal se på i en evaluering.

Øyvind Halleraker (H) [10:40:50]: Komiteen har vært på mange fylkesreiser etter hvert og fått god informasjon fra lokale styresmakter og næringsliv om viktige prosjekt.

Noe av det som har gjort inntrykk, er den klare meldingen fra ordføreren i Sør-Odal når det gjelder utsettelsen av rv. 2, som denne regjeringen bidrar til. I det siste er det kommet signaler om at også rv. 4 ved Lunner må legges

om i en kjempedyr tunnel. Jordvern skal være årsaken i begge sakene.

Eirin Faldet var jo oppsiktsvekkende klar i sin prioritering. Er det da slik at det er uenighet mellom Arbeiderpartiet og Senterpartiet i denne saken? Og hva er Arbeiderpartiets holdning til utsettelsen av rv. 2?

Eirin Faldet (A) [10:41:40]: Jeg holdt på å si med et kjent sitat: Jeg er glad for det spørsmålet. Har du flere?

Men når det gjelder rv. 2, vil jeg bare understreke min enighet med foregående regjering. Representanten Halleraker kjenner meget godt til mitt engasjement når det gjelder rv. 2. Det er ingen uenighet i Regjeringen eller mellom Arbeiderpartiet og Senterpartiet i denne saken. Der kan jeg berolige spørteren. Men noe av diskusjonen går på om vi skal lytte til dem som har kommet med innvendinger, og gjøre en skikkelig jobb på det.

Når det er sagt, har jeg lyst til å si at ordfører Henning Myrvang har holdt på med denne saken i 22 år, så jeg forventer at Regjeringen nå finner en løsning på dette som er i tråd med det som er behovet i Sør-Odal. Trafikkmengden har økt med 30 pst., så det betyr at her haster det.

Presidenten: Parlamentarisk språkbruk når det gjelder det sitatet, skulle egentlig ha vært: Det var et godt spørsmål, president, men har Halleraker flere spørsmål? Men presidenten er enig i at sitatet ikke er like godt da.

Jan Sahl (KrF) [10:43:10]: Vi lover, og vi leverer – det er liksom slagordet for den sittende regjering. Og de har fått skryt fra Kristelig Folkeparti for et godt og sterkt budsjett.

Men la meg nå dra dette litt ned på jorda. For det første er vi skuffet over kuttet på belønningsordningen. Det går jeg ut fra at vi vil få flere svar på i løpet av debatten i dag.

Når det så gjelder hva som er levert, er det jo en nordområdestrategi for tiden. Man skal satse på Nord-Norge og også på infrastruktur. Men det er en reell nedgang på investeringssiden for de tre nordnorske fylkene til sammen. Vi får 24 mil med ekstra asfaltlegging i Nordland, Troms og Finnmark. La meg si at det er en dråpe i havet!

Når det gjelder rassikring, som Kristelig Folkeparti har vært spesielt opptatt av og utfordret regjeringspartiene på, er det flatt for Nordland, halvert for Troms og null til Finnmark, som ifølge NTP har behov for 72 mill. kr til rassikring. Hva er kommentaren fra Arbeiderpartiet til dette?

Eirin Faldet (A) [10:44:19]: Svaret fra Arbeiderpartiet på det er at vi totalt leverer mye mer enn det den foregående regjering gjorde. Vi har satset på rassikring. Det er klart at vi ifølge Kristelig Folkeparti sikkert skulle ha bevilget mye mer, men det jeg mange ganger spør meg selv om, er: Hvorfor kom ikke Kristelig Folkeparti på den ideen da de satt i regjering og hadde sjansen? Da var det liksom litt knapt med midler, skjønte jeg. Men nå har de dukket opp.

Vi satser på sikkerhet. Vi skal satse på trafikksikkerhet over hele landet. Jeg må nesten si at hvis det er regnet ut at det blir 24 mil mer med asfaltering, er det bedre enn ingenting, for det kom ingenting da regjeringen Bondevik hadde ansvaret for budsjettet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Trond Helleland (H) [10:45:38]: Høyre er glad for at den samferdselspolitiske debatten er løftet opp på et nasjonalt nivå det siste året. Det skyldes først og fremst fokuset på dårlig veistandard, men også ønsket om å tenke nytt i forhold til de klimautfordringene kloden står overfor.

Høyre er opptatt av at vi i gode tider må investere for å sikre morgendagens velferd. Gode tider har vi nå. Derfor satser Høyre i sitt alternative budsjett på flere områder som vil gi oss avkastning i årene som kommer. Vi prioriterer kunnskap, forskning og innovasjon, og vi satser på flere og bedre veier.

Jeg er glad for at opposisjonen står samlet bak en rekke forslag som ville bidratt til mer samferdsel pr. bevilget krone. Mange var spente på Regjeringens bebudede og mye omtalte prosjektfinansiering. Helt fram til framleggelsen av statsbudsjettet var dette gjennomgangstonen i rød-grønne samferdselsinnlegg. Det endte med et musepip, hvor de mest omtalte strukturgrepene hos de rød-grønne ble gjemt bort på side 102 i Gul bok, der Regjeringen gravla sin egen fanesak. Dette minner meg om å sette full fart utfor Vikersundbakken, falle på hoppkanten og tumle ned unnarennet. Det er lite imponerende og skuffende for tilskuerne. Derfor er jeg glad for at en samlet ikke-sosialistisk side så tydelig slår fast at man vil tenke nytt, få mer ut av hver krone og forvalte skattepengene på en optimal måte. Vi har felles forslag om å fortsette satsingen på OPS-prosjekter. Etter det vellykkede grepet med konkurranseutsetting av Gjøvikbanen ønsker vi å gå videre med å få konkurranse om å kjøre Kongsvingerbanen. Vi ønsker å få til en låneordning med rentekompensasjon etter modell av skolebyggordningen, der man kan låne for å fjerne etterslepet på vedlikehold av fylkesveier. Dette må skje innenfor rammene av kommuneloven. Vi ønsker at Avinor fortsetter med 90-prosents rabattordning på enkelte flyplasser for å stimulere til et bedre tilbud for passasjerene på nettopp disse flyplassene.

Alt dette er forslag som vil stimulere konkurransen, og som vil gi bilister, yrkessjåfører, togreisende og flypassasjerer et bedre tilbud enn det regjeringspartiene kan tilby.

Veier er viktig for arbeidsplasser i hele landet. Fram til jul vil mange trailere stappet med norsk laks passere Svinesund. Av de 610 000 tonn laks vi produserer hvert eneste år, skal store deler fraktes med lastebil til kunder over hele Europa.

Gode veier er en forutsetning for lønnsomme bedrifter. Å satse på vei er en investering i vår konkurranseevne som vi ikke har råd til å la være.

Vi trenger en veipolitikk som forhindrer at køene rundt tettstedene og byene blir så lange at det blir kø ut av byen mot sør fordi det står kø inn til byen fra vest, slik vi opp-

lever det i Oslo. Altfor mange arbeidstimer går tapt på grunn av mangelfull kapasitet og dårlig veivedlikehold.

Men bedre veier er også viktig for folks trygghet, som representanten Per Sandberg var inne på. Vi kan ikke akseptere at mennesker havner i alvorlige trafikkulykker som en direkte konsekvens av dårlig veivedlikehold. Folk som kjører barna sine til barnehage, skole og trening, skal ikke føle seg utrygge på grunn av dårlig veistandard. Heller ikke de tusener av mennesker som er avhengig av bilen i jobben eller til og fra arbeid, skal føle utrygghet.

E16 og rv. 7 er bare to av et utall stamveier som trenger en mer offensiv veipolitikk. Jeg trenger bare nevne Ramsrudhellingene på rv. 7 etter avkjøringen fra E16 utenfor Hønefoss som ett eksempel på de utfordringene som burde vært tatt tak i, men som fortsatt ikke er i gang.

Stamveinettet er bærebjelken i vårt transportsystem. Skikkelige stamveier holder samfunnsmaskineriet i gang. En rask titt på sentrale veifakta viser at av hele veinettet på totalt cirka 92 000 km utgjør stamveiene bare ca. 9 000 km. Av et samlet riksveinett på ca. 27 000 km er ca. 30 pst. definert som stamvei. Likevel avviker stamveinettet over 55 pst. av trafikken. Slutningen er ganske enkel: Uten et skikkelig stamveinett stopper Norge. I Høyre pleier vi ofte å si at en norsk bedrifts konkurranseevne svekkes for hver kilometer den ligger fra Svinesund. Det er selvfølgelig en forenkling, men det er altså slik at mens land vi skal konkurrere med, har transportkostnader på 8 pst. av produktkostnaden, er den for Norge mellom 13 og 20 pst. av bearbeidelsesverdien i våre viktigste eksportbedrifter.

En stamveisatsing er avgjørende for mobiliteten i norsk næringsliv, avhengig av hvor i landet bedriften er lokalisert. Store deler av norsk næringsliv sliter i konkurransen om arbeidskraft. Transportkostnader og reisetid må ned – ikke bare i sentrale strøk, men i hele landet. Det er Høyres ambisjon å bidra til dette, fordi det er en forutsetning for et framtidsrettet næringsliv som utløser muligheter og skaper nye arbeidsplasser i hele landet.

Vi må ha vilje til å satse på gode stamveier, fordi det er avgjørende for vår konkurranseevne. Det er behov for større erkjennelse av at det er viktig for hele landet. Landets viktigste naturressurser og eksportprodukter befinner seg langs en langstrakt kyst. Vi må satse på bedre tilgjengelighet og mer effektive transportløsninger for å bringe produksjonsbedriftene til markedet.

Høyres alternative budsjett inneholder et krafttak for flere og bedre veier. Det er ikke et alternativ å velge mellom veivedlikehold og investeringer. Vi må ha rom for begge deler. Derfor er Høyre mer offensive både når det gjelder investeringer og vedlikehold.

Medlemmer av den rød-grønne Regjeringen sier ofte at den oppfyller Nasjonal transportplan. Vel, det er ikke riktig. Regjeringen har beløpet for 2007 i sitt budsjettforslag, men den tar munnen for full når den påstår at man er i rute med transportplanen. Regjeringen har et etterslep i forhold til NTP på vel 600 mill. kr på vei og over en milliard på jernbane.

Med Regjeringens opplegg øker man byrden på trafikanter og kommuner i form av mer bruk av bompenger og

forskuttering. Bare 168 mill. kr går fra statsbudsjettet til nyinvestering i vei, resten må trafikantene betale gjennom økte bompenger. Med Høyres alternativ ville denne ekstraomdreiningen unngås.

Vi legger inn 611 mill. kr mer enn Regjeringen til vei-investeringer og rassikring. Høyres alternative budsjett oppfyller handlingsprogrammet i Nasjonal transportplan uten forskuttering og mer bompenger.

Utenlandske entreprenørers tilstedeværelse har vært økende. Det er vanskelig å se hvordan vi skulle klart dagens nivå i byggingen av Norge uten. Til tross for hyppige reportasjer om høy kapasitetsutnyttelse har anleggsbransjen til forskjell fra byggnæringen mye ledig kapasitet, og den kan utnyttes bedre. Med utfasingen av store prosjekt som Ormen Lange og Snøhvit, blir det frigjort ytterligere ledig kapasitet i anleggssektoren. Det er spesielt god vedlikeholdskapasitet. Høyre satser derfor ikke bare på et investeringsløft, men også mer offensivt på vedlikehold av vei. Vi følger opp Regjeringens økning på vedlikehold, men er ikke fornøyd når man ser de behovene som ligger der. For å imøtekomme det store etterslepet som er avdekket, har Høyre foreslått et eget veifond på 20 milliarder kr. Fondet vil årlig gi en avkastning på ca. 880 mill. kr med dagens rentenivå. Vi vil prøve å få til enda mer, men det er en viktig begynnelse og et signal om at vi trenger et ekstraordinært løft. Veifondsmidler skal komme i tillegg til de ordinære vedlikeholdsmidlene.

Høyre har alltid vært opptatt av at skattebetalernes penger skal brukes effektivt og med forsiktighet. Vi ser alltid etter løsninger som kan gi større utbytte, høyere kvalitet og mer effektiv utnyttelse av ressursene. Vi har ingen ideologiske kjepphester, men lider heller ikke av privatallergi. Det gjør at vi kan benytte Offentlig Privat Samarbeid som et effektivt virkemiddel. Det har vært svært vellykket. Regjeringen er dessverre negativ.

Det er ikke likegyldig om man finansierer vei på den ene eller den andre måten! Jeg har nevnt respekt for offentlige midler. Men hvilken veifinansiering man velger, er viktig også for framdrift og kvalitet. Vi trenger bedre løsninger enn den tradisjonelle varianten, der vi er prisgitt de årlige budsjettene, og en raskere framdrift er avhengig av forskuttering og bompenger.

Vi har fått et tilbakeslag og en dobbeltsmell når Regjeringen sier foreløpig nei til flere OPS-prosjekter og samtidig fremmer et budsjettforslag med etterslep på investeringsbudsjettet i forhold til NTP.

Det er ubegripelig at man ikke vil ha flere OPS-prosjekter når man ser resultatene. Både E39 Orkdalsvegen og E39 Lyngdal-Flekkefjord har blitt bygget vesentlig raskere enn tilfellet ville vært med tradisjonell veibygging. Jeg er overbevist om at OPS er den beste av de kjente finansieringsløsningene for rasjonell anleggsdrift. Ikke minst er gjennomføringssikkerheten god for staten.

Så til litt andre temaer. Først vil jeg rette oppmerksomheten mot side 35 i innstillingen, der Høyre ved en inkurie ikke har blitt med på en merknad om Kystverkets etatsmuseum. Jeg vil bare understreke at Høyre også støtter framdriften ved det prosjektet.

Jernbanen er viktig i Norge, først og fremst for persontrafikken ut og inn av de store byene, spesielt i Oslo-området, og som godsbefrakter. Det har vært en flott utvikling på transport av gods mellom de store byene. Langt over halvparten av alle containere går i dag på jernbane Oslo–Trondheim og Oslo–Bergen. Vi ønsker at en enda større andel skal komme over på jernbane. Derfor er det viktig at det bygges ut flere 600 meters kryssningsspor, slik at en enda større andel kan fraktes på jernbane og flere godstog kan gå mellom de store byene.

På lengre distanser går toget dessverre for sakte. Jeg er glad for den brede støtten Høyre har fått til å gå videre med en utredning av en sørnorsk høyfartsring på jernbane.

En annen infrastruktur som er inne i en rivende utvikling, er telekommunikasjon. Bredbåndsutviklingen går for fullt, og etterspørselen øker raskt.

Jeg er fornøyd med at en samlet opposisjon staker ut en felles kurs på flere viktige områder innen samferdselspolitikken. Hovedlinjen i dette er økt konkurranse og et ønske om å få pengene til å strekke lenger. Regjeringspartiene hadde ett columbi egg: prosjektfinansiering. Men etter et sikkert smertefullt møte med Finansdepartementet ble dette egget knust, og man står på bar bakke. Det er trist at hensynet til ideologiske kjepphester og hensynet til LO skal sperre for en bedre samferdselspolitikk her i landet.

Jeg tar opp de forslagene der Høyre er medforlagsstiller.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Irene Johansen (A) [10:56:23]: Høyre og Fremskrittspartiet jobber jo for et regjeringssamarbeid mot neste stortingsvalg. Innenfor transportsektoren har både Fremskrittspartiet og Høyre ord på seg for å prioritere vedlikehold og investeringer på vei, så slik sett skulle samarbeidet på dette feltet ligge godt til rette. Høyre har imidlertid fremmet et forslag i år, som representanten også var inne på, om en høyhastighetsring i Sør-Norge til en kostnad på ca. 100 milliarder kr, som forstyrrer idyllen. En vurdering av forslaget var Fremskrittspartiet imot. Prioriterer Høyre å bygge ut en slik høyhastighetsring også i eventuelle regjeringsforhandlinger med Fremskrittspartiet, eller er dette et luftslott som faller ut i første runde, ettersom det er så kostbart at det ikke vil være rom for den veisatsingen som Høyre og Fremskrittspartiet sier de vil ha, uten at økonomien settes over styr?

Trond Helleland (H) [10:57:13]: Det er mulig Irene Johansen vet mer enn meg om regjeringsforhandlinger mellom Høyre og Fremskrittspartiet. At vi prøver å samordne politikken vår, synes jeg er positivt. Det har vi også gjort med Kristelig Folkeparti og Venstre i dette budsjettet.

Når det gjelder høyfartsringen, har jeg med glede merket meg at formannen i Fremskrittspartiet, Siv Jensen, har gitt støtte til prosjektet og synes det er spennende og at det bør utredes videre. Jeg har også med glede merket meg at

regjeringspartiene, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, synes at dette har vært en spennende oppgave å gå løs på. Ingen av oss kan i dag si hva som blir konklusjonen, men det som er artig å vite, er at nordmenn flyr mer enn alle andre, vi flyr ti ganger så mye som de fleste europeere, og det skyldes at vi har for dårlige veier, og at vi har for treg jernbane. Så innenfor det konseptet tror jeg det kan være mulig å få til en høyfartsring som virkelig vil være en visjon når vi om tre år skal feire hundreårsjubileet for Bergensbanen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:58:24]: Høgre vil no satsa på veg. Det er for så vidt noko nytt. Men det som er litt interessant, er at mens både høla i vegane og skattehøla for rikfolk auka i førre periode, skal ein no syta for iallfall å tetta hola i vegane, noko ein ikkje gjorde då ein sat i posisjon. Dessutan seier Høgre at veg er eit av dei viktigaste områda for dei – eit område som sannsynlegvis blei gløymt då dei var i samarbeid med Venstre og Kristeleg Folkeparti.

Mitt spørsmål knyter seg opp mot denne vegsatsinga. Høgre er jo eit ansvarleg parti i klimapolitikken. Når ein veit at transporten står for ein så stor del av klimagassutsleppa som han gjer, og Høgre då satsar 100 pst. på å få endå meir vegutbygging, samtidig som ein leiker med nokre tankar om jernbane, kva slags politikk er det eigentleg Høgre står for no for tida? Er det om å gjera å nærma seg Framstegspartiet, eller er ein eit ansvarleg parti i klimapolitikken?

Trond Helleland (H) [10:59:43]: Det er jo ofte slik at rollene byttes litt, og nå er Hallgeir Langeland en veientusiast uten like. Han har gått inn for Hardangerbrua og en del andre prosjekter som ingen skulle tro at Langeland var en varm tilhenger av. Men det er han faktisk blitt, og det er positivt. Så jeg tror faktisk ikke det er så stor skilnad. SV vil ha jernbane, og Høyre vil ha jernbane.

Men Regjeringen er jo også opptatt av å understreke behovet for gode og tjenlige veier i dette landet. Så får vi heller jobbe med teknologien knyttet til biler. Der vet vi at det skjer veldig mye rundt om i verden. Langeland selv er opptatt av hydrogenprosjektet. Det er mange muligheter for å bedre teknologien når det gjelder bil. Men det aller viktigste er at vi har behov for lavere transportkostnader, og vi har behov for at bilene ikke står og stamper i kø rundt hovedstaden. Det fører til høye utslipp.

Jeg tror egentlig at den beste klimapolitikken Norge kan ha, er å ha et transportsystem med flyt i, og dermed å satse både på jernbane og på veiutbygging.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:00:50]: Lat meg berre oppklara ei sak. Når det gjeld Hardangerbrua, blei det sagt frå SV si side at det var ein kamel – det er til orientering.

Men det som er interessant, er det representanten Helleland tek opp på slutten, dette med å gjera ting i byane. Der har ein verkeleg moglegheiter. Det er der eg lurar på om me har Høgre på laget når det f.eks. gjeld å få til eit Stockholm-forsøk i dei store byane i Noreg. No veit me at

det ikkje er mogleg i Oslopakke 3, for der har ein på ein måte lagt løpet. Men det er interessant når Høgre-ordførarar rundt omkring i landet klagar over dei trafikkproblema som den førre regjeringa har skapt, i forhold til om ein no skal prøva noko nytt, nemleg eit forsøk som dei har hatt i Stockholm, der ein reduserer biltrafikken med 25 pst. og får betre plass til næringstransport, og dermed òg reduserer klimagassutsleppa.

Kva meiner Høgre om dette?

Trond Helleland (H) [11:01:49]: Først vil jeg bemerke at det var en stor kamel. Den er faktisk lengre enn Golden Gate. Så det var bra at representanten klarte å sluke den.

Vi satser på positive virkemidler når det gjelder kollektivtrafikken. Derfor er det veldig skuffende at Regjeringen, som kalles en rød-grønn regjering, en klimaopptatt regjering, reduserer belønningsordningen for kollektivtrafikken i storbyene, som er en positiv ordning som gav gode resultater i forrige periode, og som da den nye regjeringen har skrinlagt – uvisst av hvilken grunn.

Jeg er ikke bekymret i det hele tatt for Høyre-ordførernes klagesang. Den er helt berettiget. Det er for dårlig veiutbygging og veistandard rundt de store byene i Norge, noe som også kommer fram gjennom det store og brede kompromisset om Oslopakke 3, som SV er en del av. Så jeg gleder meg til at Oslopakke 3 og andre viktige miljøprosjekter kommer i gang, for det ligger også kollektivsatsing inne i disse pakkene, som Oslopakke 3, og det er positivt.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:03:11]: Me i den raud-grøne regjeringa gjer det som Framstegspartiet var med på i førre periode; me gjer det som Nasjonal transportplan har lagt opp til. Me handlar i dag. Eg registrerer jo at Kristeleg Folkeparti og andre òg må seia seg fornøgd med dette – minus Framstegspartiet då, som stemte for det me gjer i dag, subsidiært.

Det blir no ei offensiv satsing på veg og vegvedlikehald, som Høgre peikte på. Det blir ei satsing på rassikring og ferjer. Det blir ei satsing på hamner og farleier. Det blir ei veldig god utvikling på infrastrukturfronten no med denne raud-grøne regjeringa.

Men me har ei utfordring, og den gjeld oss alle – eg er usikker på om det gjeld Framstegspartiet, men no når det er så dårleg vær og mange flaumar på Vestlandet, kan det vera at dei òg begynner å tenkja seg om – og det er klimautfordringa, for der har me ikkje gjort nok. Me begynner no arbeidet i denne regjeringa, me gjer noko med drivstoff- og miljøavgifter, me gjer noko ved at me får ei heilt anna satsing på jernbanen. Men me gjer ikkje nok, når me ser veksten i flytrafikken og den auka forureininga i transportsektoren. Det eine me gjer som er viktig, er at me har ei utgreiing av høg fartstog, for viss me kan få eit konkurrerande alternativ til flytrafikken mellom aust og vest og nord og sør, er me i gang med å gjera noko verkeleg stort når det gjeld klimagassutslepp.

Høgre, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet kunne i tre til sju år ha gjort det same som me gjer i dag, men dei gjorde det ikkje. Høgre og Bondevik-regjeringa prioriterte å auka hòla for rikfolk i skatteopplegget, framfor å tetta hòla i vegane. Det var det som var prioritert i den førre regjeringa. Det var ikkje vegvedlikehald, det var ikkje jernbanar. Det kan ein lesa viss ein ser på summane. Men det raud-grøne fleirtalet følgjer faktisk opp det vi var einige om i førre perioden i forhold til Nasjonal transportplan. Me får no ei historisk satsing. Me satsar altså ikkje berre i opposisjon, slik som no Høgre, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet gjer, me gjer faktisk noko i posisjon, når me har makt til å gjera ting. Det kunne eg ønskt meg at andre også gjorde når dei sat i posisjon.

Det betyr at det me gjer frå dei raud-grøne si side, er at me satsar på fellesskapsløysingar. Me satsar faktisk på å byggja ut jernbanen, me satsar på å gjera noko med veg- og vegvedlikehaldet – ting som er viktige for folk flest. Det gjorde ikkje den førre regjeringa.

Me raud-grøne satsar f.eks. 500 mill. kr på auka vegvedlikehald, mens Framstegspartiet i løpet av tre forlik med den førre regjeringa klarte å plussa på 1 mill. kr på vegvedlikehald. Dei skrik over seg over kor dårlege vegane er. Kvifor i alle dagar gjorde dei ikkje noko med det då dei hadde makta? Men dei kan koma etterpå og seia at no må dei raud-grøne rydda opp. Kvifor rydda dei ikkje opp sjølve? 1 mill. kr til vegvedlikehald, det er fantastisk. Framstegspartiet for folk flest! Jaggu sa me smør!

Når det gjeld å prioritera, har dei raud-grøne klart nett opp det som betyr noko for folk flest i praksis. Det er ikkje berre om å gjera å syta og klaga over kor ille staten er, og kor høge bompengane er. Faktisk gjer me noko konkret, og det er hovudpoenget med å driva politikk.

I buområdet mitt, på Nord-Jæren, sit folk flest veldig mykje i bilkø. Det gjer òg næringslivet, og dei taper titalls millionar kroner på å sitja i desse køane. Er det dei raud-grøne sin feil, som har hatt makta i drygt eit år, eller er det andre òg som må vera med på å bera dette ansvaret? Etter mi meining er det klart at her treng me ei auka satsing, og den satsinga står me for.

På 1990-talet jobba eg sjølv i bystyret i Stavanger for å få på plass ein bybane på Nord-Jæren. Endå lenger har me jobba med dobbeltsporet. Me har høyrte om det år etter år. Nye regjeringar lovde dobbeltspor, dobbeltspor, dobbeltspor. Men det kom aldri. No satsar altså denne regjeringa 1/2 milliard kr på Nord-Jæren når det gjeld dobbeltspor, og me stiller oss bak planlegging av bybanen på Nord-Jæren. Ingen av dei partia som snakkar om dette i dag, og som er i opposisjon, gjorde dette. Me gjer sjølv sagt dette fordi me vil redusera klimagassproblemet. Me gjer dette fordi me vil redusera støyen i byane. Me gjer dette fordi vi vil redusera dei problema som vegtrafikken skaper, som alle ordførarar i storbyområda er opptekne av, og som næringslivet og lastebileigarar òg er opptekne av. Ved å satsa på kollektive løysingar skaper me betre plass for næringslivet. At høgresida i norsk politikk, som stadig vekk snakkar om høgresida sine rammevilkår, ikkje er opptekne av dette, er forunderleg.

Frå Regjeringa si side inviterer me – og me meiner det faktisk – til eit samarbeid om å gjera noko med dei problema som er i storbyområda. Stockholm-forsøket er tidlegare nemnt, i eit replikkordskifte. Regjeringa legg no opp til ei massiv satsing på kollektivtransport. Me legg opp til t.d. i samarbeid med storbyområde å laga prosjekt som kan likna på Stockholm-modellen – viss ein ønskjer det lokalt. Problemet no er at ordførarane frå Høgre og Framstegspartiet sit i sin kommune, sin storby, og roper på meir veg, som vil skapa endå større problem for folk som bur der. Samtidig kuttar m.a. Framstegspartiet i jernbanesatsinga, noko som vil føra til endå fleire i bilkø.

Det vi no treng – og det er ei utfordring til opposisjonspartia – er: Sørg for å bidra til at dei lokala partia deira er interesserte i å vera med på forsøk som liknar på Stockholm-modellen, slik at me verkeleg får til framtidsretta løysingar. Eg forventar ikkje dette i Oslo, i og med at Oslo har lagt sitt eige løp.

Eg er i Løvebakken MC-klubb. MC-folket i Noreg er veldig glad for at me no får ei satsing på vegvedlikehald. Me veit at det betyr mykje for tohjulingar. Litt dårleg vedlikehald på vegane kan dreia seg om liv eller død for mange MC-folk. Her tek vi eit viktig skritt og gjer noko med det. Regjeringa har tidlegare vedteke eit wirerekkverkforbod. Det er på plass. Det har òg MC-folk ønskt seg. Dei takkar oss for dette. Eg takkar statsråden for at ho stod på og fekk dette til, for det gav seg nemleg ikkje sjølv. Det var ein del som ikkje ville dette.

På same måten blir det viktig at me no viser politisk vilje med omsyn til dei signala som ein no gjev i dette budsjettet frå Stortinget si side, m.a. knytt opp mot riksvegferjene og mot Tau-sambandet. No får ein ein gjennomgang av dette, no får ein fakta på bordet, og så må ein ut frå det visa den politiske viljen som må til, som ein gjorde ved wirerekkverkforbодet. Her må det no koma ei løysing.

Frå vår side er vi fornøgde med det første ekte raud-grøne budsjettet, sjølv om det har enkelte skjønneheitsfeil. For sjølv om det har det, reknar me med at me klarer å retta opp desse småtinga i dei komande budsjetta.

Det blir snakka mykje om at denne regjeringa er historisk, fordi me oppfyller dei transportplanane som Stortinget tidlegare har vedteke, og me oppfyller dei valløfta me har gjeve på dette området, også med pengar, ikkje berre med ord, slik som opposisjonspartia no gjer etter at dei har kome seg ut av regjeringskontora og forsøker å visa handlekraft. Lat oss håpa at det å levera resultat betyr meir enn det å overgå løfte som aldri har blitt forsøkt haldne, t.d. av Framstegspartiet då dei forhandla om budsjettet. Det å koma med vidløftige og dyre løfte er heilt greitt. Men når ein i forhandlingar om budsjett heilt gløymer dei, og t.d. klarer å plussa på 1 mill. kr til vegvedlikehald på tre år, må eg spørja meg sjølv: Er dette realpolitikk, eller er det luftslottspolitikk som ikkje har rot i verkelegheita?

Denne regjeringa begynte med å gjera det som var nødvendig for samferdsla. I dag gjer me det som er mogleg. Kanskje klarer me det Høgre, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet aldri har klart: å halda løfta våre i regjeringserklæringa, Soria Moria.

Presidenten: «Smør» er jo et parlamentarisk uttrykk, men ikke det ordet som ble brukt foran.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:13:06]: Ok. Sånn er det.

Presidenten: Sånn er det.
Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:13:14]: Først må jeg rette opp en åpenbar misforståelse. Representanten Langeland sa at Fremskrittspartiet i forliket i 2005 kun klarte å få til 1 mill. kr. Det var sånn at de rød-grønne som inngikk forlik med Bondevik-regjeringen i 2004, klarte minus 5 mill. kr til vedlikehold. Vi klarte i hvert fall å få noen penger. SV klarte vel ikke å få noe i den perioden heller.

Representanten Langeland var svært opptatt av klimautslipp og køene på veiene våre. Jeg kan i hvert fall forsikre representanten Langeland om at komitelederen for tiden er en aktiv bruker av kollektivtilbudet i Norge!

Men jeg synes faktisk det er ganske langt mellom liv og lære. De som fikk med seg VG sist uke, kunne lese om vår eminente miljøvernministers reiserute og bruk av kollektive transportmidler. Det var fly og bil, eller limousin, om man kan si det, som var hovedframkomstmidlet til miljøvernministeren. Er representanten Langeland fornøyd med at man har en miljøvernminister som kanskje er en av de mest miljøfiendtlige når det gjelder bruk av transportmidler?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:14:42]: Langeland er jo sjølvsagt mest fornøyd når ein av ulike årsaker må velja å sykla. Eg har jo sjølv tilbydd leiaren av samferdselskomiteen medlemskap i Syklistenes Landsforening. Eg hadde sett pris på om fleire var med og fremma sykkelten si sak.

Når det gjeld korleis miljøvernministeren reiser, håper eg at ved mange av dei gode forslaga som no blir vedtekne i samferdselsbudsjettet, og ved den utgreinga som no kjem om høgfartsbanar, som eg forhåpentlegvis ved hjelp av m.a. Vestlands-FrP kan få vera med og realisera i Noreg på eit eller anna tidspunkt, får me både FrP-arar og miljøvernministrarar til å reisa meir miljøvenleg – om me har alternativa. Det er poenget.

Elles registrerer eg at Framstegspartiet ikkje er veldig oppteke av klimaet, men eg registrerer òg at enkelte i Framstegspartiet synest at klimapolitikkk begynner å bli viktig, fordi folk flest har begynt å forstå at det er viktig.

Øyvind Halleraker (H) [11:15:54]: Langeland ber oss i Høyre påvirke våre ordførere. Langeland har tilsvarende mulighet til å reise denne saken i Trondheim, hvor de rød-grønne styrer, hvis han er så for vegprising. Vi er imot det. Det vil jeg slå fast fra denne talerstol.

En av Bondevik-regjeringens mange suksesshistorier er satsingen på kollektivtrafikk. Over 1,5 milliarder kr mer enn ambisjonene i Sem-erklæringen ble resultatet. Et positivt tiltak som belønningsordningen til byene for å stimulere til kollektivtrafikk var en av løsningene. Dette er

en ordning som reduseres kraftig av den sittende regjering, under påskudd av at elavgiften på offentlig transport faller bort. Det er bare den logiske brist at det er kun i Oslo man har elektrifisert kollektivtransport av noe omfang. Derfor rammer dette kollektivbrukere i alle andre større byer i Norge, også Stavanger. Er Langeland komfortabel med denne nedprioriteringen av kollektivtrafikk, utenom i Oslo?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:17:00]: Nei, Langeland er aldri komfortabel med løyvingar som ikkje går i kollektivtransporten sin favør. Derfor er dette eit av dei punkta som det har vore jobba med på Stortinget for å forsøkje å endra på. Det fekk me ikkje til, men det er klart at belønningsordninga vil me jobba for å få betre enn det ho er i dag.

Når det er sagt, er det klart at satsinga på kollektivtransporten totalt sett er milevis mykje lenger framme enn det Halleraker, Høgre og Bondevik nokon gong hadde drøymt om å få til. Eg har godt samvit for dette, men eg beklagar at det som replikanten no spør om, belønningsordninga, er kutta på. Eg vil jobba hardt for å få ho på plass igjen med fornya styrke – helst mykje større enn det ho er i dag.

Jan Sahl (KrF) [11:18:00]: Representanten Langeland er svært begeistret over det samferdselsbudsjettet som er lagt fram. Det er godt å registrere. Men det har etter mitt skjønn også ført med seg en negativ side, nemlig at regjeringspartiene overhodet ikke har vært villige til å åpne på en bit overfor nærmest halve Stortinget, som er opposisjonen i denne saken.

Jeg vil vise spesielt til én sak, som jeg vet SV er veldig opptatt av. De aller fleste i Norge er enige om at alkohol og biltrafikk ikke hører sammen. Rus dreper i trafikken. Kristelig Folkeparti har derfor en lang og etter mitt skjønn god merknad om bruk av alkohol i biltrafikken. Vi har et forslag som bare er en oppfordring til Regjeringen. Men heller ikke i denne saken som SV er veldig opptatt av og enig med Kristelig Folkeparti i, var regjeringspartiene villige til å være med på et så viktig område. Hva er årsaken til at man helt setter opposisjonen på sidelinjen?

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:19:08]: Som fungerende fraksjonsleiar vil eg seia at me har behandla opposisjonspartia veldig grundig. Me har gått gjennom alle innspel dei har kome med, på ein skikkelig måte, og brukt tid på det. Men me har vel opplevd at opposisjonspartia har vore meir oppteke av å vera i opposisjon enn å vera med oss i posisjon for å laga løysingar. Ikkje minst kan ein lesa det ut frå den retorikken som blir brukt frå opposisjonspartia.

Når det er sagt, må eg seia at me har sett på dette konkrete knytt opp mot alkokutt som ei problemstilling som me må drøfta vidare enn det me no har hatt anledning til å gjera i samband med samferdselsministerens budsjett. Eg vil ikkje avvise det som ei løysing regjeringspartia kan vera med på, men me valde å la den problemstillinga ligga i dette budsjettet.

Så vil eg seia til slutt at eg registrerer at Kristelig Folkeparti er relativt positivt til dette budsjettet. Det synes eg det er grunn til, når ein ser kor langt framfor den regjeringa Jan Sahl representerte i si tid, denne regjeringa har klart å vera på samferdsel.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Jan Sahl (KrF) [11:20:40]: Ibsen jubilerer i år, og Kristelig Folkeparti har latt seg inspirere. Vi har faktisk kommet så langt at noen av oss leser Ibsen-sitater på fortauet på Karl Johan. Et av disse er hentet fra «Brand» og lyder slik:

«Ikke tusind Ord/sig prenter som en Gjernings Spor.»

Det er så rett, men dog: Kristelig Folkeparti er i en situasjon med en flertallsregjering. Da er vårt alternativ å bruke «tusind Ord» for å sette spor. Vi har dessverre ikke makt til å sette spor med gjerninger. Jeg viser til replikkordskiftet her, der Regjeringen ikke har vist noen utpreget interesse for å vise opposisjonspartiene noen velvilje med hensyn til våre ord. Jeg synes det er bemerkelsesverdig, sett i forhold til mange av de gode forslagene som opposisjonen har lagt fram.

Regjeringen skal ha ros for at de øker bevilgningene til samferdselsformål totalt sett for 2007. Den fyller ikke opp etterslepet fra 2006-budsjettet. I tillegg har Regjeringen sagt at det største løftet for jernbanen skal komme i første del av Nasjonal transportplan-perioden. Det skjer ikke. Regjeringen velger dessuten å kutte ganske drastisk i belønningsordningen for kollektivtransporten. Kristelig Folkeparti skulle gjerne sett at det var satt av mer midler til rassikring.

Det er positivt at Regjeringen gir fritak for elavgift for transport på bane. Kristelig Folkeparti foreslo dette sammen med Venstre ved det reviderte budsjettet for 2006. Det er godt at Regjeringen følger dette opp i budsjettet for 2007.

Fire hovedmål ligger til grunn for våre prioriteringer på samferdselsområdet: trafikkssikkerhet, tilgjengelighet, miljøhensyn og framkommelighet.

Hvert enkelt menneske har en uendelig verdi. Vi har ikke råd til å miste noen liv i trafikken. Ansvar for trafikkssikkerheten er delt mellom trafikanten og myndighetene. Det handler ikke bare om å bygge motorvei over hele landet, slik Fremskrittspartiet ønsker, men standarden på veinettet er en viktig faktor for å øke sikkerheten. Mer midtrekkverk, mer rassikring og flere gang- og sykkelveier er svært viktige tiltak for å øke sikkerheten i trafikken.

Dessuten er opplæring, informasjon og kontroll av oss trafikanter viktig. Vi vet at fart dreper. Mangel på kunnskap dreper. Rus dreper. Uoppmerksomme og trøtte sjåfører dreper. Og altfor mange dør fordi de ikke bruker bilbelte. Vi peker i innstillingen på at det er stort behov for kvalifiserte trafikkskolelærere, og at Kunnskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet må samarbeide om å utvikle gode opplæringstilbud til bransjen.

I tråd med vår fokusering på sikkerhet ønsker vi å styrke Trygg Trafikk og Havarikommisjonens arbeid. Vi

fremmer også forslag om igangsetting av tiltak for å øke bruken av alkolås. Jeg må si at det er svært overraskende at de øvrige medlemmene av komiteen ikke er med på denne merknaden. Stadig flere forsøk viser positive effekter ved bruk av alkolås, og Vegvesenet har selv igangsatt montering av alkolås i sine tjenestebiler. Vi vet at rus dreper i trafikken. Jeg regner med at alle er enige om at alkolås og bilkjøring ikke hører sammen. Hvorfor er ikke komiteen da villig til å se på konkrete tiltak som forebygger ruspåvirket kjøring? Her hadde Kristelig Folkeparti ventet tilslutning, særlig fra regjeringspartiene, men man har altså valgt å vise distanse også her.

Kristelig Folkeparti vil ha et samfunn med plass til alle. Alle med nedsatt funksjonsevne skal ha muligheter for deltakelse og livsutfoldelse på linje med andre samfunnsborgere. Behovet for bedre tilgjengelighet og økt brukermedvirkning er viktig i denne sammenheng. Derfor ønsker vi konkrete og forpliktende krav til NSB i den nye rammeavtalen. Derfor ønsker vi å øke bevilgningene til BRA-programmet.

Det må også legges til rette for at flere mennesker med nedsatt funksjonsevne kan være yrkesaktive. Derfor fremmer vi forslag om å gjøre ordningen for tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede permanent.

Forvalteransvaret er helt grunnleggende i Kristelig Folkepartis politikk. Målet vårt er at vi skal klare å forvalte jorden på en rettferdig måte og sørge for en bærekraftig utvikling. Transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort, og økende. Denne utviklingen må vi snu. Vi må forsøke å kombinere hensynet til framkommelighet med hensynet til miljø. Vi må legge til rette for at folk kan reise mer miljøvennlig.

Regjeringen er ikke offensiv nok på miljøsidan. Bondevik-regjeringen etablerte en belønningsordning for kollektivtransporten i større byområder. Det er svært skuffende at Regjeringen nå kutter i belønningsordningen. Kristelig Folkeparti foreslår økte bevilgninger til jernbanen og til belønningsordningen. Vi ønsker økte tilskudd til forskning og utvikling av miljøvennlig teknologi og klimanøytrale løsninger.

Kristelig Folkeparti vil ta hele landet i bruk. Vi vil sikre gode kår for små og mellomstore bedrifter, for landbruk og fiske. Vi må sørge for framkommelighet for hele befolkningen, både for dem som bor i byområder, og for dem som bor i distriktene. Vi må sørge for gode rammevilkår for næringslivet. Da er det svært viktig med gode havner, med ferjer, med rassikring og med kollektivtrafikk.

I dag vedtar vi at staten skal bruke 23 milliarder kr til samferdsel neste år. Problemet er at behovene er så store at selv når vi bevilger 23 milliarder kr, er ikke det nok. Utfordringene er større. Vi må ta nye grep. Vi må finne finansieringsmåter som muliggjør helhetlig gjennomføring av store samferdselsprosjekter. Derfor var Kristelig Folkeparti skuffet da Regjeringen la fram sitt budsjettfor-slag i høst, og vi leste i Gul bok at Regjeringens lovnader

om prosjektfinansiering var skrinlagt. Statsministeren sa riktignok at denne regjeringen allerede driver med prosjektfinansiering, «ved at vi finansierer prosjekter i vei-sektoren».

Med all respekt for statsministeren, her prøvde han å vri seg unna med en retorikk som ikke fungerte. Her passer et annet Ibsen-sitat, hentet fra «Peer Gynt»:

«Ja, tænke det; ønske det; ville det med; – men gjøre det! Nei, det skjønner jeg ikke.»

Dette er bakgrunnen for opposisjonens felles merknader om OPS-prosjekter. Vi er utålmodige, og vi er skuffet over at denne regjeringen både uttrykker skepsis til OPS og samtidig ikke klarer å komme med alternativer for å få gjennomført store samferdselsprosjekter. Nå må statsråden få fart på den varslede evalueringen av OPS. Også regjeringspartiene skriver i innstillingen at de ser fram til en alternativ prosjektfinansieringsmodell – hva nå det skal være.

Ibsens Brand uttrykker seg omtrent slik: Det du gjør, gjør det helt, ikke stykkevis og delt. La oss få løst flere store og helhetlige samferdselsprosjekter, enten det blir med OPS eller prosjektfinansiering. Kristelig Folkeparti vil holde trykket oppe. Det er dere i posisjon som må komme opp med løsningen. Vi har kommet med gode forslag. Vi venter utålmodig på svar.

Til slutt vil jeg nevne noen saker som har spesiell betydning for Nord-Norge.

En samlet opposisjon står sammen om å foreslå Stamsund havn i Lofoten som et pilotprosjekt. En av de viktigste fiskerihavnene i Nord Norge, der landets største trållerrederi er lokalisert, har en så trang innseiling at de største trålerne ikke kommer inn i havna. Vestvågøy kommune med samarbeidspartnere er innstilt på å forskuttere hele prosjektet og selv ta hele rentebelastningen som en egenandel, dersom man kan få starte opp nå og få pengene tilbake i 2012–2013, da dette prosjektet er prioritert. Men fiskeriministeren sier nei. Jeg spør: Hvorfor? Jeg håper på svar i ministerens innlegg.

Så til et prosjekt som regjeringspartiene også er svært opptatt av, og som både samferdselsministeren og ikke minst utenriksministeren har flagget svært høyt, nemlig N.E.W., transportkorridoren Kina–USA via Narvik, et prosjekt som har svært stor betydning for hele Nord-Norge, og som er presentert som et av tiltakene i nordområdestrategien. I meldingen om nordområdestrategien står det at man vurderer støtte. Men nå er det tid for å handle. Første prøvetransport planlegges til oktober 2007, men den lar seg ikke gjennomføre uten en statlig garanti for eventuelt underskudd i prøveperioden. Det ligger en søknad om en slik garanti i Fiskeri- og kystdepartementet, men selskapet har ikke fått svar. Kontrakter med transportører kan ikke inngås før garanti foreligger. Nå må en velge enten å signalisere støtte for en slik garanti eller å ta ansvaret for at et av de mest framtidsrettede prosjektene i Nord-Norge havarerer.

Til slutt tar jeg opp forslagene fra Kristelig Folkeparti i innstillingen, både det helhetlige opplegget og enkeltfor-slag. Vi støtter også forslag nr. 15 og forslag nr. 41.

Presidenten: Representanten Jan Sahl har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [11:31:04]: Representanten Sahl gir i sitt innlegg nærmest uttrykk for at det eneste Fremskrittspartiet satser på, er motorvei. Fremskrittspartiets budsjett for 2007 innehar en massiv satsing på jernbane også i forhold til det som Bondevik II-regjeringen ønsket seg i Nasjonal transportplan. Mitt første spørsmål til representanten Sahl er derfor: Er det nå noe stort misforhold mellom Fremskrittspartiets satsing på infrastruktur i 2007 og det som Bondevik II-regjeringen ønsket seg i Nasjonal transportplan?

Så registrerer jeg med glede at Kristelig Folkeparti har sluttet seg til et av forslagene fra Fremskrittspartiet, og som ikke vedrører motorvei overhodet, det går på rentekompensasjon og en satsing på fylkesveiene. For å dra det enda lenger: Fremskrittspartiet inngikk en rekke forlik med Bondevik II-regjeringen når det gjelder samferdsel – vi stod samlet i tre forlik. Så jeg skjønner ikke hvor representanten Sahl henter den store uenigheten mellom Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet fra.

Jan Sahl (KrF) [11:32:11]: Jeg registrerte med glede at Fremskrittspartiet stod sammen med de øvrige regjeringspartiene om en kraftig satsing på jernbane. Jeg registrerer derfor nå med stor uro at Fremskrittspartiet velger å gå i stikk motsatt retning. Det skulle plusses på 1 milliard kr pr. år. Fremskrittspartiet kutter i det budsjettet som nå er lagt fram, ca. 2 milliarder kr til jernbane. Det kan ikke tolkes som noe annet enn at Fremskrittspartiet er gått bort fra de løftene de gav i forbindelse med NTP sammen regjeringspartiene.

Når det er sagt, vil jeg si at Kristelig Folkeparti er åpen for å samarbeide med Fremskrittspartiet på alle de områdene der vi kan være enige om politikken. Men når Fremskrittspartiet i det budsjettet som nå foreligger, velger å kutte hele beløpet som er satt av til belønningsordningen for kollektivtrafikken, signaliserer det et skritt i retning vekk fra Kristelig Folkeparti.

Tor-Arne Strøm (A) [11:33:29]: Hvorfor prioriterte ikke Kristelig Folkeparti og Jan Sahl mer til vedlikehold av vei, mer til rassikring, mer til havner og farleder og spesielt i forhold til Stamsund havn? Stamsund havn var ikke noen ny problemstilling da man satt med både statsministeren og regjeringsmakten i forrige periode, og etterslepet i NTP ble bare større og større. Det kunne vært interessant med en tilbakemelding fra representanten Jan Sahl om dette. Det er bare ett år siden Jan Sahl og Bondevik II-regjeringen satt med makten og la fram sitt budsjett.

Jan Sahl (KrF) [11:34:05]: Jeg merker meg at når regjeringspartiene skal gå i konflikt med Kristelig Folkeparti, går det på hendelser i forbindelse med tidligere regjeringer. Man ser ikke på politikken framover og de utfordringene som ligger framfor oss.

Representanten Tor-Arne Strøm har også vært i opposisjon og vært knallhøyt på banen både med Stamsund havn og Hurtigrutemuseet på Stokmarknes. Nå ser vi at politikken plutselig har skiftet, fordi en har kommet i regjering og har måttet gå med på kompromisser med andre. Så jeg tror at her kan vi ha litt å gjøre opp for, hver enkelt av oss.

Nå er det for Kristelig Folkeparti viktig å se framover, og da vil jeg vise til at vi støttet Regjeringen fullt ut i budsjettet når det gjelder beløpene som er lagt fram, men vi ønsket noen små endringer og bad om å få flyttet noen kroner på budsjettet til rassikring og til belønningsordningen. Det var ikke mulig, det var kontant avvisning.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:35:18]: Eg synest at Kristeleg Folkeparti plasserer seg litt ideologisk når dei jobbar veldig for OPS-prosjekt som denne regjeringa ikkje ønskjer meir av. Då er ein i selskap med Framstegspartiet – og det er kanskje der ein trivst best når det gjeld samferdselssektoren.

Kristeleg Folkeparti er lei seg for at dei ikkje har fått pengar frå Regjeringa, som dei har gjort elles. Det har ikkje vore noko tema i transportkomiteen å ha litt pengar å dela ut til Kristeleg Folkeparti. Me har hatt som tema å forsøkje å oppfylle mest mogleg av Soria Moria-erklæringa, og då har me ikkje har hatt midlar frå andre stader å dela ut til Kristeleg Folkeparti.

Mitt spørsmål gjeld for så vidt to ting. Det eine gjeld den satsinga ein har innafor IKT og breiband frå Regjeringa si side. Er Kristeleg Folkeparti fornøgd med den satsinga som no har kome der?

Det andre punktet er: Kva er det no som er forskjellig i forhold til då Hareide var miljøvernminister? No satsar jo Kristeleg Folkeparti mykje meir på veg, og er ikkje lenge så offensiv når det gjeld kollektivtransport.

Jan Sahl (KrF) [11:36:28]: Til det siste må jeg si at hvis man leser innstillingen, vil man se at Kristelig Folkeparti er minst like offensiv når det gjelder kollektivtransporten, som den sittende regjering er. Det er nettopp innenfor kollektivtransportens område vi har påpekt at en ikke gjennomfører det som løftene i NTP gikk ut på; man skulle ta den største satsingen innenfor jernbane i første del i perioden. Det er ikke skjedd, og man kuttet i belønningsordningen. Så Kristelig Folkeparti er opptatt av kollektivtransport, men vi er også opptatt av å få tatt noen store prosjekter sammenhengende, og vi har store forventninger til prosjektfinansiering. Når da den sittende regjering for det første forkaster OPS-finansiering som vi nå har til evaluering, og for det andre ikke finner muligheter for prosjektfinansiering, er det ikke annet å vente enn at Kristelig Folkeparti opplever det som løftebrudd og som et kraftig tilbakesteg for den sittende regjering. Men nå har jeg jo merket meg at regjeringspartienes representanter i Stortinget ikke har gitt opp prosjektfinansiering, så vi venter i spenning på hva ministeren kommer til å si om det i debatten i dag.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Jenny Klinge (Sp) [11:37:56]: Vi politikarar er kjennde for å bruke mange ord, og somtid brukar vi ord utan å tenkje så mykje over kva som ligg i dei. Derfor kan det også vere interessant å smake litt ekstra på eit ord eller to ein gong iblant, og dei orda eg innleiingsvis skal smake litt på, er «samferdsel» og «visjon».

Ordet «samferdsel» kan vi dele opp i sam og ferdsl. Det siste ordet, «ferdsl», kjem av å fare. Å fare saman er altså eit språkleg utgangspunkt for det vi diskuterer i dag, og eg tykkjer dette skapar eit fint bilete på kva vi som politikarar legg til rette for med satsinga vår innan samferdsel. Med eit lyft i samferdselsbudsjettet i den størrelsen som vi no skal vedta, vil fleire kunne fare saman og til kvarandre på kryss og tvers i heile det langstrakte og mangfaldige landet vårt.

Ordet «visjon» er det neste eg vil ta for meg. På engelsk er «vision» syn. For å ha ein visjon må ein kunne sjå for seg noko. Å ha ein visjon innan samferdsel inneber såleis at vi må kunne sjå for oss det å fare saman på nye måtar. Bygginga av Bergensbanen var i si tid eit resultat av store visjonar og gav som resultat at folk tok i bruk landet vårt på nye måtar og såg landet vårt med nye augo. Ved å endre samferdselspolitikken kan vi altså endre samfunnet, og det skal vi vere bevisste på.

Det eg vil trekkje fram spesielt frå det framlagde budsjettet, er auken til vegvedlikehald, jernbanesatsinga og til slutt det som har med trafikksikkerheit å gjere.

Først til auken til vegvedlikehaldet: Vegvedlikehald høyrer jo ikkje særleg spenstig og visjonært ut, eg innrømmer det. Men med store og viktige utbyggingar av det norske vegnettet over mange år og med stor trafikkauke hopar sjølv sagt vegvedlikehaldsutfordringane seg opp dersom ein ikkje set av tilstrekkeleg til dette formålet. For næringsliv og folk flest er det ikkje nok at det går ein veg frå a til b, om han nesten ikkje er køyrbar, og dessverre er det mange plassar høla i asfalten kjem like tett som dei gule stripene. For å seie det på senterpartivis: det er dårleg hushald å ikkje ta vare på det ein har.

Dei vegvisjonane som politikarar før oss har realisert, følgjer vi opp med vedlikehaldspengar til. Vi aukar innsatsen med 500 mill. kr, eller 25 pst., frå saldert budsjett i 2006. Vidare er 800 mill. kr sette av til asfaltering, som er 200 mill. kr meir, eller 33 pst. meir, enn det som er i saldert budsjett i 2006. Samla gjer tiltaka at vi i 2007 vil snu veksten i etterslepet på vegvedlikehaldet, og det vil gjere det å fare saman til ei hyggelegare og tryggare oppleving.

Det andre positive eg vil trekkje fram frå samferdselsbudsjettet, er jarnbanesatsinga. Med store klimautfordringar og ein vekst i flytrafikken som ikkje betrar situasjonen på nokon måte, viser satsinga på jarnbane som ligg i budsjettet for 2007, at vi har ein visjon vidare for den mest miljøvennlege transportforma. I denne samanhengen er vi i Senterpartiet også svært glade for at moglegheitene for høgfartsbane no skal utgreiast nærare. I Europa, inkludert Sverige og Danmark, blir det bygd jarnbaneliner for høg fartstog som reduserer flytrafikken dramatisk mellom dei største byane. Stor reduksjon i den forureinande flytrafikken og i tillegg mindre biltrafikk blir konsekvensen om vi byggjer ut fleire høg fartstog i Noreg. Høg fartsbane er ein

ny måte å tenkje samferdsel på i Noreg, og her krevst det visjonar på størrelse med dei visjonane som stod attom bygginga av den nemnde Bergensbanen. Når landet vårt kunne ta det lyftet, har landet vårt heilt sikkert musklar – og forhåpentlegvis nok visjonære politikarar òg – til å kunne ta det lyftet bygginga av ein høgfartsbane vil vere.

Det tredje eg vil dra fram spesielt frå budsjettet, er midlane til ulike former for trafikktrygging. Det må vere eit mål at folk skal vere tryggast mogleg når dei ferdast langs vegane våre. Det er ikkje til å kome bort frå at den trafikkveksten som har vore dei siste 50 åra, utgjer ein reell risiko for liv og helse, men veksten i ulykker har heldigvis vore langt frå så stor som veksten i trafikken. Likevel er det dramatisk mange som forulykkar i trafikken. Dessutan skal vi også ha med oss at det er mange plassar som blir øydelagde av at store vegar blir bygde midt gjennom det som kanskje tidlegare var idylliske bumiljø, plassar der ungar før vegen kom, kunne leike fritt, og der foreldra slapp å vere redde for at ungane deira skulle bli påkøyrd på veg til naboen. Gang- og sykkelveggar er det derfor viktig å få på plass. I tillegg til at det skapar tryggleik, skapar det også større fysisk aktivitet blant dei som bur i området. Slik sett er gang- og sykkelveggar førebyggjande helsearbeid på fleire vis.

Trafikktrygging er eit stort tema, for det handlar om alt frå måten vi byggjer vegar på, til fartsgrenser, gang- og sykkelveggar, rassikring, strøing om vinteren, osv. Og uansett kor mykje pengar vi brukar til trafikksikring, vil det alltid finnast dei som kjører uvetting og skapar farlege situasjonar. Men det budsjettet vi no legg fram, er eit betydeleg bidrag til å gjere trafikken tryggare. Mellom anna er potten til rassikring auka med nesten 56 mill. kr, eller vel 20 pst., jamført med saldert budsjett for 2006, og til saman skal det brukast 560 mill. kr til rassikring og prosjekt med rassikringsgevinst i 2007. Elles er det jo slik at alt heng saman med alt. Styrkinga av økonomien til kommunar og fylkeskommunar gir rom til å satse på samferdsel, og under det trafikktrygging også.

Eg vil avslutte med å understreke kor viktig regjeringssamarbeidet er for å få til dette lyftet til samferdsel. SV, Arbeidarpartiet og Senterpartiet har gått inn i eit forpliktande samarbeid som gir konkrete resultat på fleire område, og størrelsen på veksten i samferdselsbudsjettet heng uomtvisteleg i lag med det. I så måte passar det å avslutte med det eg starta med, nemleg med tolkinga mi av ordet «samferdsel», som var å fare saman. Det er nettopp det dei tre regjeringspartia gjer no – vi er på ei ferd i lag, som sjølv sagt er krevjande for alle dei tre partia, men som gir resultat for landet vårt, og som gjer at vi kjem nærare dei visjonane vi har for framtida, også på samferdselområdet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [11:45:21]: Representanten Klinge – hvis jeg får lov – representerer jo også lokalsamfunnet gjennom å være lokalpolitiker. Jeg registrerer at i innstillingen ligger det 41 verbalforslag fra opposisjonen. Jeg har gått igjennom dem med lys og lykte, og finner at mange av disse samsvarer med Senterpartiets program. Så

mitt første spørsmål til representanten Klinge er: Føler man det behagelig bl.a. nå å måtte si nei til å sikre nasjonal plan for rassikring, at Senterpartiet nå går imot gratisferger, at Senterpartiet nå nekter å ta igjen etterslepet på fylkesveiene? Det er tre av disse forslagene. Føler representanten det behagelig å måtte stemme imot disse forslagene?

Med dagens tempo i veiinvesteringer vil det ta 40–50 år før vi får akseptabel veistandard. Men jeg registrerer at representanten Klinge er veldig opptatt av jernbane. Hvordan samsvarer det med Senterpartiets satsinger i distrikter der jernbanen ikke er eksisterende?

Jenny Klinge (Sp) [11:46:30]: Det som eg vil framheve, er at dette budsjettet i sum er bra på alle delar av samferdselsområdet.

Eg har lyst til å sitere Aristoteles, som framhevar at lykken ikkje tilhører spesielt gode dagar eller lykkelege augneblink, men er reservert bedømminga av eit heilt livsprosjekt. Den politiske suksessen til denne regjeringa er ikkje avhengig av om Senterpartiet føler behag i alle situasjonar, men av kva vi i sum klarer å oppnå i løpet av dei fire åra vi skal vere her.

Jan Sahl (KrF) [11:47:14]: Et prosjekt som Senterpartiet og Kristelig Folkeparti har stått sammen om i lang tid, er Stad skipstunnel. Det er et prosjekt med 130-årig historie. Det som har kommet på bordet nå, og som gjør at Regjeringen har funnet grunn til å ta en ny runde før en kommer med noe forslag, er spørsmålet om man skal utvide tunnelen, slik at store skip å la Hurtigruta kan gå igjennom der. Det er spennende, og det trenger utredning. Men vi ble storlig overrasket da vi fikk melding i komiteen for kort tid siden om at man skal bruke resten av denne stortingsperioden på å utrede utvidelsen av tunnelen, når alt det andre ligger klart.

Da er mitt spørsmål til Senterpartiet: Føler man seg vel med at man lover at man kanskje i 2009 skal komme tilbake til Stad skipstunnel? Det betyr etter mitt skjønn at det blir et nytt storting som eventuelt skal se på den saken.

Jenny Klinge (Sp) [11:48:20]: Som vara som har vore inne på Stortinget i fire veker, kan eg ikkje svare i detalj på alle typar saker. Men det eg kan gjere, er eventuelt å teikne meg til ein treminutts etterpå og svare nærmare på det dersom det er behov for det. Det som eg iallfall er sikker på, er at denne regjeringa og fleirtalet i Stortinget kjem til å gjere alt som står i deira makt for å få nettopp saka om Stad skipstunnel på banen så fort som råd. Men som sagt: Detaljane bak at det tek så lang tid, veit eg ikkje noko om. Det kan godt hende at det er mogleg å få det til tidlegare. Då vil sjølv sagt det skje.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Borghild Tenden (V) [11:49:15]: Venstre er opptatt av samferdsel. Jeg vil derfor berømme Regjeringen for et godt budsjett på samferdselsområdet, selv om prioriteringene kunne og burde vært annerledes.

Årets budsjett har rekordstore rammer – mye på grunn av økt skatteinngang. Det er mer penger i norsk økonomi enn noen gang. Dette glemmer representanten Langeland i sitt innlegg – det skulle bare mangle at man da ikke bruker mer penger på samferdsel. Det er også underlig å høre representanten Langeland snakke om Oslopakke 3 når både han og jeg vet at nettopp SV har stått i spissen for Oslopakke 3 – en tverrpolitisk, historisk enighet. Men Venstre er skuffet over Regjeringens manglende satsing innenfor miljø og trafikksikkerhet.

I forbindelse med budsjettbehandlingen har det vært interessant å se at regjeringspartiene er enige med opposisjonen i at en sak er viktig, men fullstendig unnfalne når det gjelder å støtte konkrete og gode forslag. De er kjent med at kollektivtrafikken i byområdene gir store samfunnsmessige fordeler, men vil ikke øke bevilgningene. Dette er et utslag av flertallsarroganse og bidrar ikke i riktig retning i forhold til den nye kursen i miljøpolitikken som miljøvernministeren har lovet. Det er synd, ettersom den nye kursen så langt også har handlet om å si ja takk til forurensende gasskraftverk og nei takk til fornybar energi.

Venstre ønsker at Regjeringen skal lykkes i sin miljø- og samferdselspolitikk, og da tror jeg regjeringspartiene gjør klokt i å lytte til opposisjonen på Stortinget.

I denne sammenheng har jeg lyst til å trekke fram belønningsordningen for kollektivtrafikk. Venstre mener det er viktig å satse målrettet på kollektivtrafikken i byområdene, slik at vi på en klok måte kan løse trengselen og miljøproblemene knyttet til stor biltrafikk. Dette er viktig for alle som reiser i bykjernen, men også for næringslivet som frakter varer i og gjennom byene. At Regjeringen valgte å kutte i kollektivtrafikken, er for Venstre derfor uforståelig. Ordningen fungerer, gir bedre kollektivtrafikk i byområdene og gir store samfunnsøkonomiske gevinster, hovedsakelig som et resultat av færre køer.

Enda mer oppsiktsvekkende er det at SVs Heikki Holmås i finansdebatten ikke støttet Venstres opptrappingsplan for kollektivtrafikken med den begrunnelse at kommunene hadde fått så mye penger i budsjettet. Jeg synes det er veldig hyggelig å høre representanten Langeland her i dag berolige med at de vil støtte belønningsordningen og gjøre den enda bedre. Det gleder jeg meg til. For det finnes ingen direkte sammenheng mellom det å gi mer penger til kommunene og å bedre kollektivtrafikken i byene. Det er ikke grenser for hva de økte pengene til kommunene skal brukes til! Senest i går kveld meddelte kunnskapsministeren at de skulle brukes til voldelige elever. Det er bra! Men det er noe nytt hver dag, nærmest som en Sareptas krukke.

Belønningsordningen skal stimulere bykommunene til å bruke penger på kollektivtrafikken. Ordningen er basert på konkurranse byområdene imellom, hvor gode resultater premieres. Dette gir mye og god kollektivtrafikk pr. krone. Dette viser også den nylig framlagte rapporten fra Transportøkonomisk institutt.

Venstres alternative budsjett går ut på å redusere marginalt på driftsutgiftene i statlig forvaltning, dette på grunn av at vi tror på modernisering og effektivisering. Vi

har også kuttet bevilgningene til et vegprosjekt det er heftet usikkerhet ved om blir gjennomført i 2007. Så langt har ikke regjeringspartiene støttet dette, til tross for at de i komiteen er kjent med de store samfunnsmessige fordelene knyttet til god kollektivtrafikk i byene. Jeg frykter mer kø på vegene, dårligere byluft og dårligere kollektivtilbud i 2007.

Enten så har ikke regjeringspartiene tatt inn over seg storbyenes særlige utfordringer på samferdselsområdet, eller så er konkurranseelementet i belønningsordningen for kollektivtrafikk for sterk kost for sosialistene. Eller så har de rett og slett har glemt Soria Moria-erklæringen, for der står det nemlig at belønningsordningen skal styrkes, ikke kuttet. Jeg vil utfordre representantene fra regjeringspartiene på hvorfor de eventuelt ikke ønsker å støtte Venstres forslag om å styrke belønningsordningen for kollektivtrafikk.

Venstre mener også at Regjeringen ikke prioriterer sikkerheten på vegen høyt nok. Venstre er særlig bekymret for trafikksikkerheten på stamvegnettet. Til tross for en rekke tiltak i de senere årene er antall skadde i trafikken nærmest uendret, mens antall drepte heldigvis er redusert. Venstre legger vekt på de store personlige lidelsene for dem som er involvert i trafikkulykker, belastningen på de pårørende og kostnadene trafikkskadde og drepte påfører samfunnet.

Venstre ønsker derfor å prioritere bygging av midtdeler på stamvegnettet på de strekningene som er mest utsatt for møteulykker. Bygging av midtdeler er et kostnadseffektivt tiltak som bidrar i betydelig grad til å bedre trafikksikkerheten. Dette savnet vi i Regjeringens forslag. Derfor ønsket Venstre å bevilge 50 mill. kr til å igangsette arbeidet med midtskiller på de mest utsatte stamvegstrekningene. Jeg håper nå å få støtte av representanten Eirin Faldet, etter hennes innlegg her i dag.

Venstre vil understreke betydningen av åpne og sikre veier. Endringer i klimaet kan føre til store endringer i naturen med den følge at nye områder blir rasutsatt. Derfor ønsker Venstre å styrke rassikring av riksvegene med 50 mill. kr i Venstres alternative budsjett.

Jeg vil berømme Regjeringens budsjett innenfor jernbane, og for at den følger opp en rekke prosjekter igangsatt av forrige regjering, bl.a. dobbeltsporet mellom Sandvika og Lysaker og satsingen på det viktige knutepunktet Lysaker stasjon.

Venstre mener det er viktig å styrke jernbanens konkurranseevne. Jeg vil derfor trekke fram behovet for bl.a. lengre kryssningsspor. Dette er meget viktig for å styrke jernbanen, både persontrafikk og godstrafikk.

Venstre vil understreke at det er viktig å prioritere planleggingen av kryssningsspor på Kongsvingerbanen, dobbeltspor på strekningen Oslo–Hamar, og at et nytt dobbeltspor Oslo–Ski inkludert ny Ski stasjon sikres midler for en optimal framdrift i planprosessen. Dobbeltsporet Ski–Oslo haster. Venstre ønsker å forsere utbedringen av denne flaskehalsen på Østfoldbanen og legger derfor inn ekstra penger der.

Innenfor samferdsel er forskning og utvikling og ny teknologi viktig. Verden står overfor store utfordringer i

(Tenden)

forhold til miljø og klima. Derfor synes Venstre det er synd at Regjeringen er tilbakeholden med å satse på miljøvennlige biodrivstoff og hydrogen. Regjeringen har faktisk vært så tilbakeholden at fra nyttår blir biler som bruker miljøbensinen bioetanol, dyrere, mens i Sverige tar miljøbilsalget helt av, takket være grønne avgifter og ikke minst omsetningspåbudet for oljeselskapene om å selge biodrivstoff. Heller ikke Venstres forslag om å få fart på biodrivstoff i Norge med et omsetningspåbud har regjeringspartiene funnet det regningssvarende å støtte.

Venstre mener det både er viktig å støtte opp om innføring av biodrivstoff gjennom ulike virkemidler og samtidig satse på forskning og utvikling av nye drivstoff og løsninger. Derfor ønsker Venstre å øke bevilgningene til forskning og utprøving av hydrogen. Norge har et internasjonalt ansvar for å ligge i fremste rekke i arbeidet for å redusere klimaendringene. Dette må vi ta på alvor.

Til slutt tar jeg opp de forslagene som Venstre fremmer alene i innstillingen.

Presidenten: Representanten Borghild Tenden har tatt opp de forslag hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:58:13]: Venstre seier at denne representanten underslår opplysninger om skatteinngang. No er det slik at det denne regjeringa gjer, er å auka skattane for rikfolk, og dermed aukar skatteinngangen. Den regjeringa som Venstre var med i, var oppteken av å laga høl i skatteopplegget slik at rikfolk kunne få meir, og dermed fekk ein mindre pengar i statskassa. Så dette har jo med politikk å gjera, det har ikkje noko med å underslå opplysningar å gjera. Det har med å gjera at SV ikkje prioriterer skattelette til rikfolk, slik som Venstre har gjort når dei har vore i posisjon.

Så er det ein ting som bekymrar meg. Ein snakkar frå Venstre si side om «sikkerheten» på vegane. Det er også denne regjeringa oppteken av. Men når det gjeld sikkerheit i luft og sikkerheit på jernbane, går Venstre motsett veg, for ein kuttar altså i løyvingane til Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet. Spørsmålet er: Betyr det at det er veldig trygt og sikkert på jernbanen og i flytransporten, sidan Venstre kuttar der?

Borghild Tenden (V) [11:59:21]: Takk for det spørsmålet! Først vil jeg si at jeg synes representanten Langeland skal være så ærlig å innrømme at vi har mer penger nå enn vi har hatt noen gang. Den siste jeg hørte sa det, var Gahr Støre i en debatt. Det er på grunn av at vi får mer penger inn, og på grunn av Bondevik-regjeringens gode skattepolitikk med hensyn til næring, næringsliv og satsing på det.

Når det gjelder reduksjonene innenfor offentlig sektor, som representanten er opptatt av, har Venstre tro på effektivisering og modernisering, og jeg er veldig skuffet over at SV, som jeg ser på som et progressivt parti, ikke er mer opptatt av dette enn det som framkommer her nå.

Sigvald Oppbøen Hansen hadde her teke over presidentplassen.

Svein Gjølseth (A) [12:00:29]: Etter fleire år med store etterslep kan vi no vise til ei historisk satsing på jernbane. Synest ikkje representanten Borghild Tenden at det er litt pinleg at Venstre, som hadde samferdselsministeren i fire år, og som gjerne vil vere miljøpartiet framfor andre, ikkje greidde å innfri meir på jernbane?

Borghild Tenden (V) [12:00:53]: Jeg takker for det spørsmålet.

Nei, jeg føler ikke at vi har noen ting å skamme oss over – tvert imot. Mange av de prosjektene som videreføres av denne regjeringen nå, var det faktisk Bondevik II-regjeringen som startet. I innstillingen beklager de det nærmest. Der står det at på grunn av at Bondevik-regjeringen igangsatte prosjektene, må man fullføre. Det er litt beklagelse i det, og det undrer meg.

Jeg berømmet denne regjeringen i innlegget mitt for satsingen på jernbane. Jeg synes det er kjempefint. Det jeg ikke berømmer Regjeringen for, er mangel på satsing på belønningsordningen. En slik belønningsordning ville distriktene være tjent med.

Per Sandberg (FrP) [12:01:54]: Jeg registrerer at representanten Tenden er veldig glad for at budsjettet for 2007 inneholder en satsing på jernbane, for øvrig en satsing på jernbane som Venstre var imot da Nasjonal transportplan ble vedtatt. Det forteller meg bare at det svinger litt i politikken.

Mitt spørsmål til representanten gjelder bl.a. høyhastighetsbane, for jeg har registrert at partiet Venstre også skal stå i spissen for å få utbygd en høyhastighetsbane, enten mellom store byer i Norge, eller i form av en ring. Kostnaden for dette er litt usikker ennå, men at det blir en kostnad på 100–150 milliarder kr, må vi nok kalkulere med. Når vi ut fra stamnettutredningen vet at den ordinære og eksisterende jernbanen i dag mangler 70–100 milliarder kr for å få en akseptabel standard, er mitt enkle spørsmål: Vil Venstre både justere opp den eksisterende banen med 100 milliarder kr og bygge en høyhastighetsring til 150 milliarder kr? Og er det mulig innenfor handlingsregelen, som Venstre er opptatt av?

Borghild Tenden (V) [12:03:04]: Venstre synes konseptet med høyhastighetsbane er veldig spennende, og i Bondevik II-regjeringen gikk vi inn for et prøveprosjekt på strekningen Oslo–Gjøteborg. Vi støtter Høyre i forslaget om den sørnorske jernbaneringen. Vi synes det er visjonært. Vi har som mål at den innenlandske flytrafikken i Norge skal reduseres, for det ser vi at de greier i EU. Der tar de bane mellom de største byene. Det håper og ønsker jeg at vi også skal gjøre her i Norge, for å redusere miljøproblemene.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Tor-Arne Strøm (A) [12:04:13]: I forbindelse med høringen om samferdselsbudsjettet var det entydig skryt og god tilbakemelding på det historiske løftet som de rød-grønne hadde tatt. Hvorfor det? Jo, fordi dette er i tråd med lovnader i Soria Moria-erklæringen og ikke minst i forhold til Nasjonal transportplan. Vi leverer, og det handler om troverdighet – derfor den positive responsen på budsjettet.

Det er jo et ganske formidabelt løft når vi øker med 2,5 milliarder kr i forhold til Bondevik II-regjeringens siste budsjettforslag for 2006. Det betyr også at de samlede bevilgninger til veg og bane for første gang er på nivå med Nasjonal transportplan, og dette kan vel ikke gjentas mange ganger nok.

Bondevik II-regjeringen, med Fremskrittspartiet som støtteparti, klarte ikke i forrige periode å prioritere bevilgningene opp til de rammene for Nasjonal transportplan som gjaldt, selv om ambisjonsnivået i forrige Nasjonal transportplan-periode var vesentlige lavere. Bondevik II-regjeringen, med Fremskrittspartiet som støtteparti, innfridde ikke det samlede Nasjonal transportplan-nivået for veg og jernbane i ett eneste statsbudsjett fra 2002 til 2006, med unntak for 2005, hvor man gjennom forliket med Fremskrittspartiet innfridde Nasjonal transportplan-rammen for vegbudsjettet, slik jeg har forstått det. Selv med støtte fra Fremskrittspartiet i tre budsjettforlik har man ikke klart å innfri lovnadene på samferdsel.

I tillegg er jeg meget overrasket over at Høyre med sin store interesse for å satse bl.a. på vegbygging, ikke fikk til verken økte vegbevilgninger eller lanserte forslaget om vegfond da partiet selv satt i regjering.

I tillegg arvet vi et etterslep innenfor drift og vedlikehold fra den forrige regjeringen. Dette er jo også bakgrunnen for forslaget om å øke innsatsen til drift og vedlikehold med 500 mill. kr, en økning på 25 pst. fra 2006 til 2007. Dette er nødvendig for å forbedre sikkerheten og framkommeligheten på vegnettet. Under Bondevik II, med Fremskrittspartiet som støtteparti, fikk vi en forvitring av vegnettet i Norge, ikke et løft.

Så en liten visitt til Fremskrittspartiet. Fremskrittspartiet lover bl.a. å rive bomstasjonene, men partiet klarer likevel ikke å få det til. Når alvor et nærmer seg, klarer de ikke å slette gjelden i sitt alternative budsjett. Fremskrittspartiet vet godt hvor mye det koster å slette gjelden for bompengeselskapene.

Det er langt mellom ord og handling fra Fremskrittspartiet. Fremskrittspartiet fikk til mindre på vegsektoren på sine budsjettavtaler med Bondevik II-regjeringen enn den rød-grønne regjeringen pluss på i løpet av tre uker i fjor høst. Det må være litt flaut. Det betyr at Fremskrittspartiet ikke evner å prioritere dette når det skal settes ut i praksis.

Et av næringslivets viktigste krav var samferdsel. Gode samferdselsløsninger er gode rammebetingelser for næringsliv og bosetting. Dette er den sterkeste vekst i vegbevilgningene på 15 år, og for jernbane på 25 år.

Vi er også fornøyde med at bevilgningene til jernbanen i 2007 er på nivå med Nasjonal transportplan. I budsjettet er det også tatt høyde for fullføring i 2007 av utbyggingen

av kommunikasjonssystemet GSM-R og for utbygging av fjernstyring på Nordlandsbanen på strekningen Mosjøen–Bodø. I tillegg blir det kryssingsspor sør for Mosjøen, ved Eiterstraum. Dette er med på å styrke Nordlandsbanen. Det har vært en stor økning av godstrafikken på denne banestrekningen.

I tillegg er det viktig å få realisert Gevingåsen tunnel, og at dette prosjektet blir sett i sammenheng med utvidelsen av Værnes lufthavn.

Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet. Vi må derfor fokusere særlig sterkt på sjøtransport, utvikling av havner, sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Vår målsetting i Nasjonal transportplan er mer gods over fra vei til bane og sjø, og da må forholdene legges til rette for det. Et virkemiddel for å få til en effektiv og sikker sjøtransport er å videreutvikle havnene som logistikknutepunkt. Forslag til en revidert havne- og farvannslov vil i denne forbindelse være et viktig element i saken. Det er viktig å foreta en samlet gjennomgang av alle gebyrer og avgifter i denne sektoren.

Et skritt på veien er en utjevning mellom transportformene. Et av Regjeringens forslag er at de kommunale havnene skal bli tatt inn i merverdiavgiftsområdet fra 1. januar 2007. Dette vil føre til både økonomiske og administrative lettelser for havnene og vil være positivt for både transportørene og brukerne. Det er viktig at Nasjonal transportplan blir oppfylt også på dette området. Jeg vil understreke at kysten og særlig de fiskeriavhengige kommunene er avhengige av gode havneforhold, og spesielt av at det er gode rammebetingelser for denne industrien.

I budsjettinnstillingen nevner de andre partiene Stad skipstunnel. Jeg viser her til St.prp. nr. 29 for 2006-2007, som skal behandles i Stortinget på fredag.

Til slutt: (Presidenten klubber.) Vi er godt i gang med å innfri Nasjonal transportplan og Soria Moria-erklæringen.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:09:48]: Eg er glad for å vere statsråd i ei regjering som innfrir løfta om auka satsing på samferdsel, og som på område etter område leverer gode resultat. Samferdselsbudsjettet for 2007, som Stortinget vil vedta i dag, er historisk på fleire område. Regjeringa Stoltenberg II er den fyrste regjeringa sidan Nasjonal transportplan vart innført som følgjer opp med løyvingar til Statens vegvesen og Jernbaneverket samla for eitt år, det vil seie 2007, i samsvar med Stortinget sitt vedtak for Nasjonal transportplan.

Budsjettet for 2007 inneber eit lyft for både veg og jernbane. Dei samla løyvingane til Statens vegvesen og Jernbaneverket aukar med om lag 2 milliardar kr frå saldert budsjett 2006 og med om lag 2,5 milliardar kr målt mot budsjettforslaget for 2006 frå regjeringa Bondevik II. Vegbudsjettet er det klart beste på mange år, medan jernbanebudsjettet utan tvil er det beste i moderne tid. Eg er òg svært nøgd med at Regjeringa har prioritert auka satsing på drift og vedlikehald for både veg og jernbane. Innsatsen på vedlikehald er forsømd over mange år og under mange regjeringar. Med budsjettforslaget for 2007 innfører regjeringa Stoltenberg II eit trendskifte ved å stoppe

vidare forfall på vegnettet. Dette er rein fornuft. Denne politikken er eit viktig skilje mellom denne regjeringa og regjeringa Bondevik II.

Regjeringa Bondevik II, med Høgre som ein dominerande part og med Framstegspartiet som ein sentral forlikspartnar i Stortinget, var til samanlikning ikkje i nærleiken av å følgje opp nivået frå Stortinget si behandling av Nasjonal transportplan for budsjetta til Statens vegvesen og Jernbaneverket samla i noko av åra 2002–2005, trass i at nivået på Nasjonal transportplan desse åra låg på eit vesentleg lågare realnivå enn no. Drift og vedlikehald vart aldri prioritert i budsjettforliket med Framstegspartiet. Berre eitt år, i haustforliket om statsbudsjettet for 2005, fekk Framstegspartiet gjennomslag for meir til drift og vedlikehald, og då med 1 mill. kr.

I hovudsak er det relativt små skilnader mellom Regjeringa sitt budsjettforslag og dei tre tidlegare regjeringspartia sine alternative budsjettforslag for 2007 for samferdselssektoren. Det er gledeleg at det er brei politisk semje om dei store linjene i samferdselspolitikken, og om at den årlege innsatsen må skje innanfor eit finanspolitisk forsvarleg opplegg, der det er rimeleg balanse mellom satsinga på veg og satsinga på kollektivtransport, inkludert jernbana, og der miljøomsyn òg vert vektlagde.

Det verkeleg store skiljet i den økonomiske politikken inkludert samferdselspolitikken, går mellom Framstegspartiet og dei andre politiske partia på Stortinget. Trass i høgkonjunktur føreslår Framstegspartiet å bruke om lag 25 milliardar kr meir i oljepengar i 2007 enn Regjeringa. Dei føreslår m.a. å slette gjelda til bompengeselskapa som ved utgangen av 2005 utgjorde 11,4 milliardar kr, utan å leggje det inn som eit konkret løyvingforslag. Partiet flaggar stadig nye og populistiske synspunkt, som øyremerking av delar av avkastinga av Statens pensjonsfond – Utland, Oljefondet, til utbygging av samferdselsnetta, eit eige utanlandsbudsjett der m.a. utanlandske entreprenørar skal byggje vegar i Noreg utan å påverke norsk økonomi. Det er vanskeleg å forstå korleis det skal kunne dannast eit truverdig borgarleg alternativ når det største partiet har ein budsjettpolitikk som til dei gradar avvik frå budsjettpolitikken til dei andre opposisjonspartia.

Til Høgre vil eg gjerne seie at Regjeringa delar partiet si oppfatning av den store verdien til det samla vegnettet. Eg har ved fleire høve peika på at gode transport- og kommunikasjonsløysingar har avgjerande verdi for utviklinga av eit livskraftig næringsliv og for busetjing over heile landet, og at gode vegar både lokalt og sentralt står i ei særstilling. Eg finn likevel Høgre sin kritikk mot Regjeringa si vegsatsing for 2007 lite truverdig. I fire år under regjeringa Bondevik II, og med finansministeren, makta ikkje Høgre å få til noko løft i vegløyvingane. Dei låg langt under realnivået i 2006 og 2007. Ein kan undrast: Er det denne politikken Høgre og dei andre opposisjonspartia lengtar attende til?

Eg er sær s n øgd med det nivået som Regjeringa har fått til på veg- og jernbanebudsjettet for 2007. Det har vore viktig for Regjeringa å ta tak i det store etterslepet i vedlikehaldet, og Regjeringa har difor prioritert fleire midlar

til dette området enn det som ligg til grunn i Nasjonal transportplan.

Ein relativt stor del av vegnettet har for dårleg standard, m.a. på grunn av for lita vegbreidde og dårleg kurvatur. Dette gjeld ikkje minst riksvegane. Om lag halvparten av transportarbeidet skjer på stamvegnettet. Det er difor viktig med eit godt utbygt stamvegnett i alle delar av landet. I det minste bør det vere tofelts vegar med gul midstrie.

Eg ser at mine 5 minutt renn veldig kjapt ut. Eg skulle ha sagt mykje om jernbanebudsjettet, og eg må få lov til å teikne meg på talarlista til eit nytt innlegg seinare i debatten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [12:15:09]: Sjølskryt skal en lytte til, særlig når det kommer fra Senterpartiet. Statsråden er jo nødt til å ta den innfallsvinkelen her, for hun kan jo ikke stå ansvarlig for å rasere distriktene, som hun egentlig gjør. Senterpartiet legger en demper på næringsutviklingen i distriktene. De gir ikke én krone til samferdselen ute i distriktene, og de har rett og slett blitt et parti som konsentrerer seg om kollektivtrafikk og jernbane i Oslo. Det er det Senterpartiet har utviklet seg til, og det er trist.

Tidligere har Senterpartiet faktisk stått sammen med Fremskrittspartiet om vesentlige deler av samferdselspolitikken, som statsråden nå, når Fremskrittspartiet gjentar forslagene, i sitt innlegg kalte populistisk. Alle som måtte ha en bevilgning som er litt større enn det statsråden fra Senterpartiet har, er populistiske. Det synes jeg Senterpartiets lokale politikere skal merke seg ute i det ganske land.

Det mangler 230 milliarder kr for å få gode stamveger, 100 milliarder kr for å få en god jernbane, 150 milliarder kr for å få en høyhastighetsbane, 40–50 milliarder kr for å få gode flyplasser. Hvor skal statsråden hente disse midlene fra? Skal det også skje gjennom å pålegge bilistene en større andel bompenger?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:16:25]: Min venn i Kristeleg Folkeparti sa: «Ikke tusind Ord/sig prenter som en Gjernings Spor.» Eg kan stille spørsmålet tilbake: Kva står det att etter Framstegspartiet anna enn store ord, etter alle dei åra dei har vore her på Stortinget?

Framstegspartiet har lita forståing for at det finst trafikkreglar òg i den økonomiske politikken. I ein høgkonjunktur vil Framstegspartiet bruke om lag 23 milliardar kr meir oljepengar enn Regjeringa – full gass i ein situasjon der alle varsellamper tilseier tilpassing av farten etter tilhøva. Ei gjennomføring av Framstegspartiet sin politikk ville gitt bøter i form av høgare rente for folk flest og svekt konkurranseevne for norsk næringsliv.

Senterpartiet leverer i regjering. Me leverer 1,5 milliardar kr meir enn Bondeviks budsjettforslag for 2006. Det betyr at me kan starte på mange viktige prosjekt i distrikta. Me kan starte opp prosjektet på E6 vest for Alta. Me kan starte opp viktige rassikringsprosjekt i mange fylke. Me kan utbetre riksvegnettet elles. Me har auka vedlike-

haldsbudsjettet med 0,5 milliardar kr – som verkeleg betyr noko for distrikta, for dei midlane vert brukte til å utbetre kurvaturar, farlege svingar og rundkøyningar – «you name it!» Det viser igjen. (Presidenten klubbar.) Det gjer òg den store satsinga på asfalt, som me ser at Venstre er imot, men som andre gler seg til.

Presidenten: Presidenten vil be talaren om å respektere taletida på inntil 1 minutt.

Øyvind Halleraker (H) [12:17:54]: Jeg må få minne samferdselsministeren om at Bondevik II-regjeringen oppfylte sin egen Sem-erklæring på vei, og lå langt over på kollektivtransport. Men det må jo være kjekt å være samferdselsminister når man overtar en økonomi som gjør det mulig å satse, som hun nå har anledning til. Bondevik II måtte i tillegg gjennomføre en ryddesjau for å få orden i økonomien.

Jeg har lyst til å trekke fram en enkeltsak for samferdselsministeren. Siden representanten Eirin Faldet var så befriende klar i sitt svar tidligere i et replikkordskifte, kunne det være interessant å høre om statsråden deler det største regjeringspartiets syn på at det nå er viktig å få løst problemene med rv. 2 gjennom Sør-Odal.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:18:59]: Fyrst til påstanden om at regjeringa Bondevik II innfridde. Det gjorde regjeringa Bondevik II ikkje. Ho innfridde ikkje Nasjonal transportplans mål for eit einaste år på jernbane. Dei leverte eitt år på veg – det var i budsjettet for 2005. Om ein reknar inn OPS-satsinga og nyttar eit prokuratorknep i høve til det, kan me nærme oss representanten si summering, men det var eg som fekk rekninga for OPS-prosjekta. 400 mill. kr årleg vil dei prosjekta belaste mitt budsjett framover og binde det opp slik at eg ikkje kan prioritere andre ting.

Når det gjeld rv. 2, er eg og Regjeringa opptekne av at den saka skal finne si løysing så raskt som i det heile mogleg. Det skal ho.

Jan Sahl (KrF) [12:19:52]: Senterpartiet har tradisjon for å være veldig offensiv i forhold til det å ta vare på Posten og posttjenestene i landet. I så måte har vi i stor grad stått sammen. Etter at Senterpartiet kom i regjering, ser det ut som om enigheten om hvordan det skal se ut for Posten framover, er blitt betydelig større.

Vi har imidlertid tillatt oss å uttrykke bekymring over den sterke økningen i avisportoene og omleggingen av rutiner for bladutsending som Posten har innført. For en del lokalaviser og frivillige organisasjoner gir en slik utgiftsøkning store utfordringer. Det er spesielt den nye minstevekten på 150 gram som skaper en urimelig utgiftsøkning. Derfor har vi i innstillingen bedt om at statsråden ser på dette og vurderer muligheten for en kompensasjonsordning. Kan statsråden love at de frivillige organisasjonene som sliter med økte utgifter til bladporto, blir hørt i det året som ligger foran oss?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:21:03]: Det at denne regjeringa har gitt Posten høve til å behalde delar av eineretten, har sjølvsagt ikkje pressa Posten sin økonomi så mykje som han hadde vorte om den førre regjeringa sin politikk hadde vorte gjennomført. Likevel har ein hatt ein auke i portoen, som Regjeringa har laga ei kompensasjonsordning for i høve til aviser, og då spesielt mindre aviser og såkalla meningsberande aviser.

Eg registrerer eit ynske frå frivillige organisasjonar om ei tilskottsordning. Eg er usikker på om ei slik ordning høyrer heime på mitt budsjett – i den grad det skal vurderast – men det får ein i så fall kome tilbake til. Me har, som sagt, laga ei ordning for dei viktige, meningsberande avisene, og det er eg veldig glad for at me har fått til. Så får ein eventuelt kome tilbake til dei frivillige organisasjonane sine ynske.

Borghild Tenden (V) [12:22:09]: Nåværende regjering har videreført påbegynte jernbanestrekninger fra Bondevik II-regjeringen, og det er bra. Denne regjeringen har bevilget mer penger til kommunene, og det har vi også i noen grad økonomi til. Dette er imidlertid svaret Venstre får hver gang vi etterspør belønningsordningen.

Mener samferdselsministeren at disse to virkemidlene er tilstrekkelige for å dempe biltrafikken i de store byene våre? Eller vil samferdselsministeren, på lik linje med representanten Langeland, øke belønningsordningen i reviert og i neste statsbudsjett?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:22:58]: For det fyrste må eg stille spørsmål til representanten Tenden om ho verkeleg meiner at vederlagsordninga er viktigare enn kommuneøkonomien for dei store og små kommunane si evne til å gjennomføre satsing på kollektivtrafikk. Vederlagsordninga vert, med respekt å melde, småpengar i denne samanhengen, når vi f.eks. ser kva Oslo kommune bruker til kollektivtrafikk. Så lat oss behalde proporsjonane. Det viktigaste denne regjeringa kan gjere, er å gje kommunane meir i frie midlar, så dei kan prioritere kollektivtrafikk.

Regjeringa har hatt ei formidabel satsing på kollektivtrafikk – berre i Oslo-området har me auka satsinga frå 300 mill. kr til over 1 milliard kr. Det betyr mykje meir enn vederlagsordninga ville ha gjort.

Vederlagsordninga skal evaluerast, og så kjem me tilbake til Stortinget i neste budsjett. Me skal følgja opp Soria Moria-erklæringa og dei forpliktingane som ligg der.

Arne Sortevik (FrP) [12:24:10]: I forhold til ordningen, håper jeg på mer avklarende svar enn på motspørsmål.

Så til overoppheting i økonomien. Maskinentreprenorene har gjentatte ganger sagt at de har kapasitet til 6–7 milliarder kr mer i veibygging. Mener statsråden at de tar feil?

Statsråden fra Senterpartiet, et parti som er imot bompenger, har i denne regjeringen satt norgesrekord i bruk av bompenger. Når denne regjeringen spanderer, er det andre som betaler. 10 milliarder kr er passert Stortinget – og

7 milliarder kr betales i bompenger. Statsråden dekker seg bak at når det kommer lokale initiativ, skal man si ja til avgift. Vil man også si ja når det kommer lokale initiativ til å fjerne en avgift? Det er flertall i Bergen kommune for å fjerne piggdekkavgiften, innført ved lokale politiske vedtak. Nå har man angret seg, og man vil ha ordningen vekk. Vil statsråden sørge for at lokale initiativ kan gjennomføres?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:25:16]: Det var mange spørsmål på 1 minutt.

Når det gjeld maskinentreprenørane, har eg eit veldig godt tilhøve til dei og til organisasjonen Byggenæringens Landsforening, og til andre som vi samarbeidar med. Me diskuterer både kor mykje fleksibilitet som finst, og kva som kan puttast inn. Det er ikkje det einaste avgjerande for storleiken på budsjettet, og det veit representanten Sortevik veldig godt. Når det gjeld bygg, har me eit enormt press. Når det gjeld anlegg, er ikkje presset så stort. Det er eg eining med maskinentreprenørane i.

Når det gjeld bompengar, kan me bruke mange minutt på å diskutere det, men eg tek opp att: Eg ser på bompengar som lokale initiativ, og min jobb har vore å føre dei fram for Stortinget til avgjerd. Det kjem eg til å halde fram med. Lokale initiativ når det gjeld å ta ned bompengar, vil eg òg lytte nøye til.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Synnøve Brenden Klemetrud (A) [12:26:46]: Regjeringen Stoltenberg leverer. Dette skjer særlig på området transport og kommunikasjon. Vedlikeholdsbudsjettet for eksisterende vegnett er et synlig bevis for ny politikk på samferdselssektoren. Vi har store utfordringer på samferdselssektoren over hele landet.

Trafikkmengden øker samtidig som vi i flere år har vært på etterskudd både med nybygging og vedlikehold av veg og bane. Opposisjonen er offensiv i debatten her i dag. De utgjorde stortingsflertallet i forrige periode og må ta ansvaret for den situasjonen vi er i. Desto gledeligere er det at Regjeringen nå legger opp til en historisk satsing på samferdsel i dette budsjettforslaget.

Sommerens mediefokus på vegstandarden i dette landet har tydeliggjort for alle at vi må øke vedlikeholdet, ikke bare starte nye utbyggingsprosjekter, slik Bondevik II hadde en tendens til å gjøre. Skal vi lykkes med å bedre transport- og kommunikasjonsforholdene, må vi satse på både veg, bane, luft og sjø.

Sett i lys av målene med å få ned ulykkene og redusere miljøulepene, blir Fremskrittspartiets ensidige satsing på veg helt galt. Et så drastisk kutt på jernbanebevilgningene som Fremskrittspartiet foreslår, vil føre til økt trafikk med trafikkork og kaos på vegene. Fremskrittspartiet skriver i budsjettinnstillingen at de er for jernbane der det er lønnsomt. Men faktum er at nettopp togene i og omkring de store byene koster staten mest, og samtidig er det jo der vi trenger togene mest.

Jernbanen får et skikkelig løft i Regjeringens budsjettforslag. Det gir rom for viktige utbygginger som Lysaker–

Sandvika, Sandnes–Stavanger og Ski stasjon. Jeg er også glad for bygging av kryssningsspor og godsterminaler knyttet til Dovrebanen. Det vil bedre forholdene for godstrafikken. Dette er forhåpentlig starten på en utbygging av flere kryssnings- og dobbeltspor på banen. I framtidige budsjetter som ligger på dagens nivå, bør det finnes rom for dobbeltspor Eidsvoll–Hamar og godsterminal på Otta. Jeg mener at den økende trafikken på Dovrebanen tilsier at vi må forlenge dobbeltsporet til Lillehammer. Det er økende trafikk også på Gjøvikbanen, og det er viktig med flere kryssningsspor og opprusting av kjøreveien framover.

Dette budsjettet er et løft for stamvegene våre. E16 rustes opp med viktige utbyggingsprosjekt i Akershus og i Sogn og Fjordane. Målet er en sammenhengende stamvegstandard på denne hovedferdselsåra mellom Oslo og Bergen. Jeg konstaterer at i Valdres er de med rette utålmodige etter å komme i gang med lenge planlagte og nødvendige utbygginger på E16.

Utbygging av rv. 4 har stoppet opp på grunn av uenighet om planene for traseen i Lunner kommune. Jeg håper miljøvernministeren vil bidra til en rask avklaring her. E6 Oslo–Trondheim er en av våre viktigste stamveger med stor gjennomgangstrafikk og mye tungtransport. Det er bra at vi har fått en oppdeling av utbyggingsparsellene slik at utbygging av Gardermoen–Kolomoen kan komme i gang i 2007. En enstemmig komite peker i innstillingen på den dårlige vegstandarden på E6 gjennom Gudbrandsdalen. Dette er en av de mest ulykkesbelastede vegstrekninger i Norge, og Arbeiderpartiet er opptatt av at en utbygging der må vurderes i forbindelse med neste rullering av NTP. Flertallet mener det er viktig at det blir arbeidet videre med planlegging og utbygging av E6 fra Kolomoen og gjennom Lillehammer.

Trafikksikkerhet er viktig. Regjeringen har en visjon om null drepte og hardt skadde i trafikken. Det er mange tiltak som må gjøres på og langs eksisterende vegnett. Trafikksikkerhet må være grunnleggende for all framtidig planlegging og bygging av veger. Etter mange tragiske ulykker på strekningen Lillehammer–Øyer, ble det satt i gang et forskningsprosjekt med utprøving av ulike tiltak på denne ulykkesbelastede strekningen. Det er gjort fysiske tiltak med midtskille på både to- og firefelts vegstrekninger, og det er et stort opplærings- og holdningsprogram knyttet til Vegmuseet. Prosjektet viser at slike tiltak nytter. Dette må videreføres for å høste nødvendig erfaring i det aller viktigste arbeidet i samferdselspolitikken, nemlig å unngå de tragiske ulykkene på vegene våre.

Øyvind Halleraker (H) [12:31:34]: Jeg greier ikke helt å hisse meg opp over den veldig tilfredshet som regjeringspartiene framfører i denne salen, om at de holder det de lover. De gjør faktisk ikke det. På veggene ligger de 600 mill. kr etter i forhold til lovnaden i Nasjonal transportplan og Soria Moria-erklæringen. På jernbanesiden ser det enda mørkere ut, der ligger den rød-grønne regjeringen nærmere 1 milliard kr på etterskudd. Man må ikke snakke så mye om andres budsjetter, men stille opp for egne lovnader. I tillegg benytter denne regjeringen seg av et prokuratorknep. Av budsjettokumentene går det

fram at det kun er en økning i bevilgning på 168 mill. kr til nyinvesteringer på veg for neste år. Resten av gildet er det faktisk bompengebetalerne, kommunene og fylkeskommunene som dekker. Dette kunststykket greier man å få til fordi man trekker inn mer enn forutsatt fra de nevnte aktører, som igjen må lånefinansiere for å kompensere for manglende statlige bevilgninger. Særlig Østfold fylkeskommune har påpekt dette overfor komiteen. Så tilsynelatende ser dette ut som en satsing, men summen av forpliktelser overfor medfinansierer vokser og må selvsagt dekkes inn i kommende budsjetter. Det skal det bli spennende å følge med på. I tillegg blir det også dyrere bomavgifter av slikt.

Ellers har vi i dette budsjettet vært vitne til et historisk tilbaketog. Suksessen med OPS-prosjektene ble etter hvert tung å bære for de rød-grønne partiene. Derfor ble det nye begrepet «prosjektfinansiering» lansert som alternativ, med store ord og stor forventning i fjor høst. Men nei, den rød-grønne regjeringen legger selv saken død i forslaget til statsbudsjett. Forventningene fra oss andre er dermed desto større til Regjeringens evaluering av suksesshistorien med OPS. Det ser vi fram til. Men trenger vi egentlig å vente lenger på denne evalueringen? Nei, jeg ser ingen grunn til nå å vente lenger for å fortsette denne suksesshistorien. Flertallet har med stor møyse formidlet seg i merknads form, men det korte og det lange er jo at dette har gått veldig bra. Vil Regjeringen utvikle OPS-ordningen, så gjerne det. Men la oss benytte den enestående muligheten vi nå har, med kapasitet i anleggssektoren, til f.eks. å framskynde prosjekter som Arnatunnelen og Mosseveitunnelen – bunnsolide prosjekter med alle forutsetninger til stede, også betydelige miljøforbedringer.

Høyre er utålmodig og ønsker at Regjeringen må vise handlekraft og kreativitet, slik at også den mer internasjonalt kjente BOT-ordningen blir en naturlig utvikling på OPS-suksessen.

En rekke viktige vegprosjekter står i kø og egner seg for spennende og helhetlig tenkning, hvor OPS eller BOT er svaret. Jeg nevner i denne sammenheng E39 Rogfast og ferjefri kyststamveg mellom Stord og Bergen, vestkorridoren E18 og landets mest ulykkesbelastede veg, E6 fra Gardermoen forbi Mjøsa og opp Gudbrandsdalen. I tillegg til de to førstnevnte byprosjektene er dette tre stamvegprosjekter av nasjonal interesse som roper på kreative løsninger for snarlig realisering til beste for næringslivet og andre trafikanter.

Jeg må få lov til å gi litt ros til samferdselsministeren også. Jeg syns hun har tatt imot initiativet fra Høyre om den sørnorske høyhastighetsringen på en veldig positiv måte. Etter at den tyske konsulentgruppen gikk seg litt vill – om jeg skal få si det – i tunnelmørke og ut på morenemasse og kvikkleire, har vi også registrert at Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har til hensikt å følge opp de forventningene et stort flertall i Stortinget har i saken om høyhastighetsbane i Sør-Norge, slik at strekningene mellom de byer hvor potensialet er størst, nemlig Oslo–Bergen, Bergen–Stavanger og Stavanger–Kristiansand–Telemark–Vestfold–Oslo, også blir en del av forar-

beidet og beslutningsgrunnlaget for høyhastighetsprosjekter i NTP. Det store flertallet i Stortinget i denne saken vitner om at også dagens stortingspolitikere har visjoner for en samferdsel som skal tjene framtidige generasjoner på en måte som vil tjene også det næringslivet som skal eksistere om ti, tjue, og kanskje opp til hundre, år.

Irene Johansen (A) [12:36:49]: Det er posisjonens år i årets budsjettdebatt – for hva skal opposisjonen fokusere på når denne regjeringen har lagt fram et budsjettforslag som innebærer en så bred satsing på transport- og kommunikasjon? Ikke bare oppfyller Regjeringen vedtaket Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet gjorde i opposisjon med støtte fra Fremskrittspartiet i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan, med en bevilgning på over 2,5 milliarder kr mer til utbygging og vedlikehold av vei og jernbane, Regjeringen har også en bred tilnærming til utfordringene vi har i forhold til å tilrettelegge for en effektiv, sikker og miljøriktig transport, som jeg savner i opposisjonspartiernes transportpolitikk og i medias fokusering på temaet.

Det er uten tvil viktig å sette av midler til vedlikehold av og investeringer i både vei- og jernbanenettet, havner og farleder – og lufthavner. Men er det riktig ensidig å bygge ut og vedlikeholde veinettet her i landet, noe VG, Fremskrittspartiet og til dels Høyre har fokusert på i hele år, og som de har prøvd å få debatten til å dreie seg om? Eller er det riktig å bruke alle pengene på høyhastighetsbaner, slik Høyre foreslår i forslaget om en høyhastighetsring til om lag 100 milliarder kr, men som de ikke har nevnt siden, og som de heller ikke har satt av penger til?

Jeg mener at Regjeringen – med den tilnærmingen den har til transportpolitikken i sitt forslag til budsjett for 2007 – legger for dagen en bred forståelse av utfordringene. Det blir satset på alle transportløsninger, med fokus på transportløsninger som ser transportformene i sammenheng – at transportformene brukes i sammenheng med hverandre der det ligger til rette for det. Det er gjennom en slik tilnærming vi legger til rette for en effektiv transportavvikling.

Et eksempel på dette er at denne regjeringen har startet opp igjen planleggingen av videre utbygging av en dobbeltsporet jernbane gjennom Moss i Østfold, der det også ligger til rette for omlasting direkte fra jernbane til båt, et prosjekt som har ligget i skuffen under Bondevik-regjeringen.

Det blir i budsjettforslaget startet opp med en omlegging av bilavgiftene i mer miljøriktig retning ved at det gis avgiftslette når det gjelder biler og drivstoff som gir mindre utslipp av CO₂ og NO_x. Arbeiderpartiet vil gjerne prioritere dette høyt også i de kommende budsjetter, slik at vi får en bred satsing på mer miljøriktige biler, busser og lastebiler og på mer miljøriktig drivstoff. Den første hydrogenpumpen er åpnet i Rogaland. Den første bioetanolpumpen er åpnet i Oslo. I Fredrikstad går snart ti av byens busser på biogass, en satsing som burde videreføres i andre byer.

Vi ønsker å satse videre på utviklingen av hydrogen og biodrivstoff, bl.a. ved å gjøre det lettere å ta i bruk alter-

nativt drivstoff. Derfor er det viktig å satse på avgiftsombegging med hensyn til forskning og utvikling på dette feltet, slik Regjeringen foreslår.

Etter en foreløpig varm, regnfull og snøfattig vinter blir det snart et folkekrav å gjøre mer for at klimaendringene stoppes, også innenfor transportsektoren. Når det blir et krav fra folk flest, vil selv Fremskrittspartiet måtte endre sin transportpolitikk i mer miljøriktig retning. Partiet er på vei, med en formann som sammen med Høyre ønsker høyhastighetsbane, men som foreløpig overkjøres av sin partigruppe her på Stortinget. Det kommer – bare vent og se.

Luft- og støyforurensning er en annen side ved transportpolitikken som vi må ta på alvor. Regjeringens arbeid med handlingsplanen mot støy og oppfølgingen av nasjonale mål for luftforurensning er viktige tiltak for å begrense utslippene.

Satsing på effektiv og miljøriktig transport innebærer også satsing på trafikkikkerhet. Nullvisjonen står ved lag. Dette er det viktig å følge opp, med fokus på god kjøreopplæring og holdningsskapende arbeid blant sjåfører, på sikre veier, bygd med en standard og i en veibredde som står i forhold til riktige trafikkprognoser, og på kontroller.

Regjeringen har satt i gang prøveprosjekter for kjøreopplæring i den videregående skole. Vi har nullvisjonsprosjektet i Oppland, og vi har holdningsskapende arbeid – med aksjoner og plakater langs veiene – som har pågått i noen år, og som har en effekt.

Viktig også for å forebygge ulykker er at Statens havarikommisjon for transport nå har fått utvidet sitt mandat til også å gjelde for veitransport – og snart også sjøtransport. Jeg ser positivt på at en uavhengig instans har et slikt ansvar for hele transportsektoren.

Regjeringens forslag til budsjett for 2007 viser en helhetlig tilnærming til transportpolitikken – ikke stykkevis og delt, slik tidligere regjeringer har gjennomført den. Det viser både beløpene som er avsatt totalt, og den økte fokuseringen på prosjektfinansiering og på en sammenhengende utbygging – framfor igangsetting av mange små enkeltparseller, slik Venstre-ministeren i den forrige regjeringen gjorde.

Dette er et godt transportbudsjett. Det er derfor vanskelig å være i opposisjon i år.

Statsråd Dag Terje Andersen [12:41:56]: Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet. Sjøtransport, utviklingen av havner, sjøsikkerhet og oljevernberedskap må det fokuseres særlig på i den totale transportpolitikken. Regjeringen ønsker å legge til rette for sikker transport langs kysten, med bedre merking og bedre vedlikehold av farleder samt utvikling av moderne navigasjonssystemer. Vi har også målsettinger om økt sjøtransport, økt beredskap og økt sjøsikkerhet.

Regjeringens jobb for å få mer transport over på sjø skyldes at mer gods på sjø bidrar til

- økt framkommelighet
- ivaretagelse av miljøhensyn
- bedre tilgjengelighet

– bedre sikkerhet

Alle er sentrale målsettinger for transportpolitikken.

Som et virkemiddel for å få til effektiv og sikker sjøtransport vil Regjeringen videreutvikle havnene som logistikknutepunkter i varekjeden og i transportkorridorene. Forslag til en revidert havne- og farvannsslov vil i denne forbindelse være et viktig element. Saken vil bli sendt på høring om kort tid.

Vi vil også foreta en samlet gjennomgang av alle gebyrer og avgifter innenfor sektoren, med tanke på å likestille konkurransevilkårene for transportformene. Omleggingen av gebyr- og avgiftssystemet må skje over tid. Årsaken er ganske enkelt den at dagens gebyrer utgjør store beløp, som alternativt må dekkes inn på andre måter. Visjonen om en utjevning av brukerfinansiering mellom transportformene ligger fast og vil være førende for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan.

Et skritt på veien mot en utjevning mellom transportformene er Regjeringens forslag om at også de kommunale havnene skal bli tatt inn i merverdiavgiftsområdet fra 1. januar 2007. Det vil medføre både økonomiske og administrative lettelser for havnene. Havnene får fradragsføre inngående merverdiavgift, og en unngår at merverdiavgift som ikke kan fradragsføres, veltes over på transportørene og – i siste hånd – på brukerne.

Omleggingen innebærer også at de kommunale havnene vil bli likestilt med private havner samt annen transportinfrastruktur. Sjøtransporten vil dermed på dette området få rammebetingelser på linje med andre transportformer.

Det er godt nytt at havnesektoren vil spare 70 mill. kr, som vil komme både tilbydere og brukere av sjøtransport til gode!

Økt virksomhet i nordområdene – både på norsk og på russisk side – gir nye utfordringer innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Vi må sørge for å ivareta kyststatsinteressene i dette bildet. Regjeringen har derfor satt i gang flere tiltak for å styrke sjøsikkerheten og beredskapen i den nordlige landsdelen.

Den 5. desember i år fikk Norge fullt gjennomslag i FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, for forslag om etablering av seilingsleder utenfor territorialfarvannet på strekningen Vardø–Røst. De nye seilingsledene innebærer at skipstrafikk som medfører forurensningsfare, flyttes lenger ut fra kysten og sikrer norske myndigheter bedre responstid ved fare for akutt forurensning.

Seilingsleden ligger innenfor Kystverkets AIS-dekning, slik at trafikken kan overvåkes fra den nye trafikksentralen for Nord-Norge, som vil settes i operativ drift i Vardø i januar 2007.

I tillegg er et felles norsk-russisk meldings- og informasjonssystem under etablering. Det vil bidra til å styrke kontrollen og overvåkingen av skipstrafikken fra Russland.

Med disse tiltakene har Regjeringen tatt et helhetlig grep for å styrke sjøsikkerheten i nordområdene og etablert et godt system for å møte utfordringene knyttet til økt oljerelatert trafikk i nord.

Budsjettet som legges fram for 2007, vil legge forholdene til rette for en økt verdiskaping i Kyst-Norge, det vil bidra til økt sjøtransport samt til god sjøsikkerhet og oljevernberedskap langs kysten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [12:46:16]: Jeg har lyst til å være positiv til at statsråden og Regjeringen nå legger fram forslag om å bevilge 5 mill. kr til utretting av Brevikstrømmen. Det er vi veldig glad for, men det er en dråpe i havet når totalkostnadene er på 80 mill. kr. Kan statsråden bekrefte at man ønsker å følge dette opp i 2008?

Siden kystministeren også er næringsminister, kan det være interessant å få vite hvordan han ser på de utfordringene dette betyr for industrien i Grenland, som har merkostnader på ca. 40 mill. kr pr. år mens de venter på utrettingen av Brevikstrømmen. Kan ministeren bekrefte at vi endelig får den utrettingen i 2008?

Statsråd Dag Terje Andersen [12:47:04]: Det er viktig for næringslivet i Grenland, som representanten sier, å få ordnet opp i sjøtransportforholdene i Grenlandsområdet. Det er grunnen til at dette prosjektet faktisk blir startet opp et år tidligere enn det egentlig var planlagt.

Det er riktig, som representanten sier, at det blir bevilget 5 mill. kr det første året. Det er fordi det er et oppstartsår, og fordi prosjektet skal igangsettes. Prosjektet tar tre år. Det er meningen at det skal være ferdig i 2009. En har hele tiden beregnet at det ville ta så lang tid, fordi en må ta hensyn bl.a. til næringslivet. Og næringslivets transportbehov må organiseres på en slik måte at det ikke blir full stopp i skipstrafikken, men at det tilpasses de lokale forholdene. Jeg kan altså garantere representanten at dette vil bli fulgt opp. Det blir fulgt opp i den rekkefølge jeg nevnte. Prosjektet blir altså startet opp et år tidligere enn det som før har vært antydnet.

Øyvind Halleraker (H) [12:48:12]: Offentlige tilskudd til bl.a. fiskerihavner gir ofte mange tifold igjen i investeringer fra næringslivet selv. Høyre er opptatt av dette. Vi har gått igjennom de mange planer som foreligger, og foreslår i vårt budsjettalternativ en støtte til Gjerdsвика i Møre og Romsdal og Gryllefjord i Troms.

Statsråden er også næringsminister, og jeg er ganske overbevist om at han ser sammenhengen i dette samspillet mellom offentlige og private investeringer, som ofte gir veldig gode resultater. Flertallet støtter ikke dette forslaget. Det kan allikevel være fristende å spørre statsråden om han har sympati for forslaget, og om han vil engasjere seg for at disse planene kan iverksettes noe før det som ligger i dokumentene.

Statsråd Dag Terje Andersen [12:49:20]: Jeg kan love at statsråden har sympati for forslaget. Det er derfor det ligger i den langsiktige investeringsplanen. Hadde ikke forslagene vært gode – som f.eks. forslaget om å investere i Gryllefjord – hadde det ikke ligget i den langsiktige investeringsplanen. Men det ligger altså noe fram i tid, fordi

andre prosjekter som det nå bevilges penger til, har blitt prioritert først.

Det er helt riktig at spørsmålet om fiskerihavner er vesentlig for fiskerisektoren og også for annen næringsvirksomhet. Nettopp derfor bevilger Regjeringen de beløp den gjør, men i en prioritert rekkefølge – for de havnene som nå blir prioritert, i 2007, 2008 og 2009, er også viktige prosjekter for det samme næringslivet, men det er altså på noen andre steder.

Jan Sahl (KrF) [12:50:22]: Jeg tok opp i mitt innlegg den aktuelle situasjonen for N.E.W. Corridor, eller transportkorridoren Kina–USA via Narvik, som er en uhyre viktig strategisk satsing for nordområdene, og som kan bety en utvikling av transportsektoren for Narvik og for Nord-Norge totalt sett som er utrolig spennende.

Nå er det altså slik at man har gått inn i en fase der man har omstrukturert selskapet, Nordland fylkeskommune har gått inn med mer penger, folk er i arbeid – de er faktisk klare til å inngå kontrakter om transportører både på jernbanesiden og på kystsiden. Det er sendt en søknad om en statlig garanti for forsøksperioden, som er på seks måneder. Fiskeri- og kystdepartementet har tatt på seg et koordineringsansvar for dette. Hvor i staten disse pengene skal komme fra, er for så vidt det samme for dem. Spørsmålet er om de kan få et hurtig svar på om de får den garantien eller ikke.

Statsråd Dag Terje Andersen [12:51:33]: Det er riktig at det er en stund siden den søknaden kom, men det er ikke slik at den har ligget. Embetsverket i Fiskeri- og kystdepartementet har hele tiden jobbet tett sammen med bl.a. Nordland fylkeskommune, som representanten refererer til – for å gå igjennom det økonomiske grunnlaget og det finansielle opplegget knyttet til prosjektet. Det er vi nødt til å gjøre av hensyn til at risikoen knyttet til bevilgningen på forhånd blir skikkelig vurdert, og at det næringsmessige grunnlaget blir skikkelig vurdert.

Det arbeidet er i ferd med å bli avsluttet. Det har som sagt kommet veldig langt, i godt samarbeid med Nordland fylkeskommune og andre aktører. Uten at jeg nå kan si noe om hvorvidt svaret på søknaden blir ja eller nei, kan jeg si at vi ganske snart kommer til å gi et svar på søknaden, med utgangspunkt i den gode prosessen som departementet har vært inne i hele veien.

Arne Sortevik (FrP) [12:52:43]: Jeg har to etterlysninger til statsråden. Den ene gjelder Stad skipstunnel, som er omtalt i budsjettokumentet, og hvor den omtalte tilbakemeldingen er kommet i salderingen. Hvorfor skal det ta nesten tre år å komme tilbake til Stortinget, selv om vi skal utvide kapasiteten slik at også Hurtigruten kan gå gjennom den skipstunnelen som vi ønsker bygd?

Den andre etterlysningen gjelder oljevernberedskap og gjeninnføring av et hoveddepot på Fedje. Statsråden kjenner sikkert litt av forhistorien. I forrige periode ønsket et samlet storting – samferdselskomiteen – å gjenopprette et hoveddepot på Fedje. Saken er omtalt i budsjettet. Stortinget vil på egnet måte bli orientert om vurderingen. Hvor-

for skal dette ta så lang tid? Det er snakk om å gjenopprette et hoveddepot for oljevernberedskap i et av de områdene i Norge hvor det er størst trafikk av store tankskip. Dette haster. Hva vil Regjeringen gjøre for å skynde på?

Statsråd Dag Terje Andersen [12:53:47]: Først til Stad skipstunnel. Den undersøkelsen som er gjort knyttet til det opprinnelige forslaget om Stad skipstunnel, viste et dårlig økonomisk grunnlag for å gjennomføre *det* prosjektet. Istedenfor bare å legge prosjektet bort, har Regjeringen bestemt seg for at den skal utrede et enda mer omfattende alternativ, som representanten helt riktig sier, som bl.a. kan ta større båter, men vil også legge vekt på de eventuelt reiselivsmessige fordelene ved et slikt prosjekt. For å gjøre det grundig skal den type utredning – for det er et nytt prosjekt og ikke bare en utvidelse på noen meter – underlegges Regjeringens krav til kvalitetssikring hele veien. Det er bakgrunnen for at vi ikke har tort love at det kommer før i 2009. Vi liker å holde det vi lover. Derfor kommer det så fort som mulig, men i hvert fall i 2009.

Når det gjelder Fedje og hovedlager, er det jo et mellomlager der i dag. Det er noe oljevernberedskap ved Mongstad og i andre områder i nærheten – slik at ingen skal få inntrykk av at det ikke er beredskap der i det hele tatt – men vurderingen av Fedje som hovedlager kommer når Regjeringen går gjennom den helhetlige strukturen for hovedlagrene i Norge. Da skal vi å se Fedje i sammenheng med andre hovedlageralternativ, slik at oljevernberedskapen samlet sett blir best mulig.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Arne Sortevik (FrP) [12:55:32]: Budsjett er mer enn tall – det er også politikk.

Selv om Regjeringen har byttet investeringskroner med vedlikeholdskroner i budsjettet, løser den ikke vedlikeholdsutfordringen. Etterslepet i veivedlikeholdet er for midabelt.

At Regjeringen stopper videre økning i etterslepet, er bra. At Regjeringen gjør dette på bekostning av investeringer i nye veier, er slett ikke bra.

For å bygge opp igjen norsk veikapital trengs fornyelse også på finansieringssiden. Fremskrittspartiet har forsøkt over lang tid. Vi er fornøyd med at vi i budsjettet for 2007 sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre legger frem forslag om et program for statlige lån med rentekompensasjon til vedlikehold av fylkesveier.

Det er gode erfaringer med den statlige ordningen med lån og tilhørende rentekompensasjon for opprustning av skolebygg i kommuner og fylkeskommuner som ble satt i gang i 2002. Ordningen virker som statlige bidrag i en felles innsats for å ta igjen et stort etterslep i bygningsmessig vedlikehold. I løpet av seks år er det stilt 15 milliarder kr til disposisjon for kommuner og fylkeskommuner. Den ordningen har enstemmig tilslutning i Stortinget. Midlene har vært sterkt etterspurt og er benyttet i sin helhet.

Veivedlikehold i fylker og kommuner har et etterslep på henholdsvis 12 milliarder kr og 20 milliarder kr. Vi

mener at en tilsvarende ordning som for skolebygg bør vurderes etablert også for veivedlikehold. Det forutsettes selvfølgelig at ordningen ligger innenfor kommunelovens rammer. Det er viktig å understreke den store betydningen det såkalte sekundærveinettet, altså fylkesveiene, har i landets samlede veisystem og for verdiskapingen over hele landet. Det er derfor naturlig å starte med en ordning for fylkesveier. Sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer vi altså forslag om å utrede en slik løsning.

Fremskrittspartiet håper at regjeringspartiene kommer etter. En god ordning for skolebygg kan også bli en god ordning for fylkesveier. Dette burde jo være et forslag som i det minste Senterpartiet, med samferdselsministeren i spissen, burde kunne gi sin begeistrede tilslutning til.

Budsjett er mer enn tall – det er også politikk. Derfor noen ord om alternativ finansiering:

Fremskrittspartiet er tilfreds med at en samlet opposisjon står bak Offentlig Privat Samarbeid, OPS, som metode for alternativ finansiering. Den fremstår som eneste alternativ etter at finansministeren har avlyst regjeringspartienes egen alternative modell, omtalt som prosjektfinansiering.

De to første av foreløpig tre OPS-prøveprosjekter, E39 Orkdalsvegen og E39 Lyngdal–Flekkefjord, ble ferdig nesten 40 pst. raskere enn det som ville vært tilfellet med tradisjonell finansiering av veiprojekter. OPS-løsningen har så langt gitt en raskere gjennomføring og forutsigbare kostnader, også for drift og vedlikehold. Internasjonale erfaringer viser effektiviseringsgevinster på minst 15 pst.

Fremskrittspartiet mener det er viktig å få frem evalueringresultatene så raskt som mulig. Vi vil gjerne ha underveis-evaluering.

Fremskrittspartiet mener at Offentlig Privat Samarbeid bør brukes som anskaffelsesform på prosjekter hvor det er vesentlige samfunnsøkonomiske gevinster ved en rask gjennomføring, og gevinster med fullfinansiering fra start. Det betyr ikke nødvendigvis ytterligere privatisering i forhold til hvordan store infrastrukturprosjekter gjennomføres tradisjonelt, men det bør jo være mulig å tenke rasjonelt selv om ordet «privat» inngår i metodebetegnelsen.

Vi må finne gode metoder som kan bidra til vesentlig forbedring i nivået på investeringer i infrastruktur for å opprettholde og styrke Norges konkurranseevne. Offentlig Privat Samarbeid er en god metode.

Så noen ord om Nasjonal transportplan, som også er omtalt i innstillingen. Gjennom mange tiår har manglende veibevilgninger gjort at Norge har sakkert akterut på samferdselssektoren. Norge har en tradisjonell avstandsulempe i den nasjonale verdiskapingsprosessen. Manglende satsing på veiutbygging og veivedlikehold har medført at Norge i tillegg har fått en veiulempe gjennom et nasjonalt veinett som ikke holder mål.

Fremskrittspartiet mener sentrale myndigheter må gjennomføre flere tiltak uavhengig av pågående planprosesser med ny nasjonal transportplan for å få til et løft i norsk veistandard. Som ett slikt tiltak viser jeg til Frem-

skrittspartiets forslag fremsatt under trontaledebatten om et infrastrukturfond på 300 milliarder kr øremerket årlig avkastning til veibygging, utvikling av jernbane og kollektivtilbud og til IKT-tiltak.

Fremskrittspartiet bruker ikke opp fondsmidlene, men vi vil investere i norsk realkapital – ikke i usikre utenlandske verdipapirer. Fremskrittspartiet registrerer med tilfredshet at Høyre også vil opprette veifond. Metoden er akseptert av Høyre. Fremskrittspartiet håper at flere partier vil komme etter.

Arbeidet med nasjonale transportplaner er blitt svært omfattende, tidkrevende og byråkratisk. Dagens finansieringsordning basert på årlige budsjetttrammer der investeringene i samferdselssektoren varer i 50 år og behandles som ettårig forbruk, medfører også en lite kostnadseffektiv ressursbruk.

Fremskrittspartiet mener det er viktigere å få forsert arbeidet med opprusting og investeringer i samferdselsnettet, spesielt innenfor hovednettet, samtidig som det omfattende planverket som nå ligger i arbeidsprosessen knyttet til utarbeidelsen av nasjonale transportplaner, forenkles – og forenkles betydelig. Vi har nettopp i foregående replikkveksling hørt at grunnen til at man skal bruke tre år på å se på et nytt prosjekt som man delvis har utredet, er kravene til kvalitetssikring og planprosess fra sentrale myndigheter. Her må det forenkles til.

Fremskrittspartiet peker på at dette i særlig grad gjelder arbeidet med stam- og riksveinettet. Fremskrittspartiet anbefaler en langt sterkere statlig styring for å redusere tid og kostnader ved bygging av statlige veier og for å unngå unødvendige forsinkelser på store prosjekter. Jeg viser til de stamnettutredningene som er kommet frem til år 2040 fra bl.a. Statens vegvesen og Jernbaneverket. Fremskrittspartiet mener disse utredningene gir et godt grunnlag for en egen stamnettmelding til Stortinget om mål, prioritering og finansiering av investeringene i stamnettet innenfor de tre viktige samferdselssektorene.

Vi legger frem forslag om å få en slik stamnettmelding til Stortinget. Vi legger også frem forslag om å få fornyelse og forenkling i planarbeidet. Vi er opptatt av å bruke utenlandsk kompetanse, da norsk fagmiljø kan synes å være for lite flink til å sikre nettopp slik fornyelse i planarbeid og planprosess. Det er nylig gjort av Jernbaneverket. Jeg skal la ligge det faktum at de mest entusiastiske høyhastighetskjøerne ikke liker konklusjonen i første runde. Men metoden er akseptert. Den bør utvides til andre transportsektorer, spesielt veisektoren, der Statens vegvesen etter vår mening har en altfor dominerende stilling og innflytelsesrik posisjon.

Jeg vil understreke at det er særlig i perioden 2010–2040 Norge har økonomiske muligheter til å gjennomføre et nasjonalt samferdselsløft basert på hurtig økende oljerikdom. Et slikt nasjonalt samferdselsløft vil også sikre langsiktig og god samfunnsøkonomisk avkastning på oljeformuen, med langt mindre usikkerhet enn finansiell plassering av oljeformue i utlandske verdipapirer.

Til slutt noen ord om høyhastighetsbaner – Fremskrittspartiet har registrert den første delutredningen, og vi har registrert at konsulentene er klart skeptiske til po-

tensialet for høyhastighetsbaner i Norge. Det er de både på grunn av de høye kostnadene og på grunn av lavt befolkningsgrunnlag for drift av slike baner. Fremskrittspartiet avviser videre utredning og videre satsing på høyhastighetsbaner i offentlig regi. Ifølge Jernbaneverket selv er forventet investeringskostnader for å bygge 1 000 km høyhastighetsbane mellom 100 og 150 milliarder kr. Jernbaneverket har nylig selv lagt frem sin stamnettutredning frem mot 2040 og trenger mellom 78 og 104 milliarder kr for å få normal drift på dagens jernbane sikker og effektiv.

Innenfor en samlet samferdselsmessig prioritering vil Fremskrittspartiet, foruten sterk satsing på veibygging, prioritere dagens normalhastighetsbane fremfor investering i høyhastighetsbane.

Truls Wickholm (A) [13:05:45]: Det høres kanskje rart ut å si dette, men for første gang har en regjering holdt hva den har lovet, og fulgt opp NTP. 2,5 milliarder kr mer til samferdsel, vei og bane. Det burde ikke være oppsiktsvekkende, men det er faktisk det. Etter mange år med forfall på norske veier greier vi nå å stoppe forfallet fra å vokse videre. Samtidig finner vi rom for investeringer på vei, og vi gir et løft for jernbanesektoren. Vi øker investeringene på jernbanen med over 50 pst. i forhold til vårt eget 2006-budsjett.

En ting jeg gjerne vil trekke fram på jernbanesektoren, er Regjeringens satsing på godstrafikk. Dette skjer gjennom utbyggingen av kryssningsspor og terminaler for 450 mill. kr. Dette er en miljøsatsing og en trafiksikkerhetssatsing. Godsterminal på Alnabru i Oslo kommer hele landet til gode, og den vil øke kapasiteten både til Bergen og Trondheim, der jernbanen allerede står for over 50 pst. av godstrafikken.

Økt kapasitet på jernbanen gir gode miljøløsninger, men det gir også nye og bedre muligheter for næringslivet. Kryssningsspor på Jenserud er et eksempel på noe som vil kunne gi enda bedre godskapasitet til Bergen, samtidig som det åpner for raskere kjøretid og bedre frekvens på persontogene.

I budsjettinnstillingen nevnes Oslopakke 3. Her kan jeg med glede melde at Regjeringen varsler at den vil gjøre alt den kan for å få en rask KS1-utredning, noe som igjen vil være avgjørende for hvor raskt vi får til Oslopakke 3, og får den virksom. Her bør det også nevnes viktigheten av at Regjeringen setter i gang et lovarbeid for å kunne tillate overføring av bompengemidler til drift av kollektivtransport. Dette bør være to parallelle prosesser, slik at det ikke oppstår unødige forsinkelser.

Det som er verdt å merke seg, er også Fremskrittspartiets merknader om Oslopakke 3. Disse er, for å si det mildt, sterkt avvikende i forhold til det arbeidet som nå drives av Fremskrittspartiets egen samferdselsbyråd i Oslo, Peter N. Myhre. Oslopolitikkerne er enige om et forslag, men hadde det vært Fremskrittspartiet i regjering samtidig med Fremskrittspartiet i Oslos byregjering, tror jeg dette kunne blitt meget vanskelig å få til, om ikke umulig.

I sine merknader fraskriver Fremskrittspartiet seg retten til å bruke 53,4 milliarder kr. Samtidig har Frem-

skrittspartiet fremmet forslag og lovet fullfinansiering av veiprosjekter og sletting av eksisterende bompengegjeld langt over det de har tatt høyde for i sitt eget budsjett. Dette har også representanten Sortevik allerede innrømmet i Dagsavisen.

Det kan virke som om Fremskrittspartiets representanter på Stortinget ikke har oppfattet den enigheten som er i Oslo, når de skriver:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det pågående arbeidet med å etablere en Oslo-pakke 3.»

Ved å lese Fremskrittspartiets merknader om Oslopakke 3 får man god lærdom i dobbeltmoral. Mens det først er viktig å understreke at det er en enighet om at det ikke skal bli rushtidsavgift, og at dette er viktig for enigheten som er oppnådd, river Fremskrittspartiet i neste setning vekk grunnlaget for samarbeidet, når de skriver at det er uaktuelt å bruke penger på kollektivtrafikk, verken til drift eller investering.

Oslopakke 3 er for viktig for Oslo og resten av landet til at Fremskrittspartiets prinsipptrykkeri burde få ødelegge. Uten Oslopakke 3 og kollektivsatsingen som ligger der, ville Oslo kveles av trafikk, akkurat som Oslo ville kveles av trafikk hvis Fremskrittspartiets kuttforslag på statlige kjøp av tjenester i NSB hadde blitt vedtatt i denne salen. Folk flest ville blitt sittende i kø, kø, kø, med Fremskrittspartiets forslag.

Fremskrittspartiet har også i innstillingen merket seg at Oslo Fremskrittsparti har fremmet et forslag om folkeavstemning om bompenger, et forslag som ikke fikk flertall blant de øvrige partiene. Da synes jeg det er på sin plass å minne om at Fremskrittspartiet i Oslo sitter i byregjering. Jeg vil spørre meg selv om det er en slik tohesterspolitikk mulige framtidige regjeringsspartnere vil kunne forvente av Fremskrittspartiet også i denne salen – ett forslag fra regjeringen og ett forslag fra Fremskrittspartiet i salen.

For noen uker siden var det kaos i kollektivtrafikken til Fremskrittspartiet i Oslo. Merknadene i dette budsjettet viser noe i retning av ytterligere rot og uorden. Vi skal alle være fornøyde med den satsingen som denne regjeringen har på samferdsel, men vi skal også være fornøyde med at vi har en regjering som fører en enhetlig og forutsigbar politikk.

Bård Hoksrud (FrP) [13:10:42]: Først til en åpenbar misforståelse i stad – statsråden kommenterte Brevikstrømmen i en replikk og sa at man hadde flyttet Brevikstrømmen fram. Brevikstrømmen lå inne allerede i 2005 og 2006, men ble flyttet bakover av to forskjellige regjeringer. Jeg er selvfølgelig veldig glad for at den har kommet fram, men den lå bak i køen. Den er ikke presset fram, som statsråden forsøkte seg på i svaret til min replikk.

Denne regjeringen hevder, og mange på denne talerstol i dag har hevdet at dette er et historisk løft med 1 milliard kr mer til jernbane. Det blir veldig smått når vi vet at behovet er 80–100 milliarder kr de neste 30–40 årene for å få en jernbane som kan møte de utfordringene jernbanen står overfor.

Den norske jernbanen vil bli innhentet av nåtiden, enten vi liker det eller ei. I en lang periode har vi sett bort fra det faktum at jernbanen i svært få tilfeller kan klare å konkurrere med andre transportløsninger.

Spørsmålet vi bør stille oss, er hvordan vi skal møte dette, og hva vi vil med jernbanen i Norge. Skal vi fortsette å la jernbanen være et miljøpolitisk alibi, eller skal man ta de grep som er nødvendige, dog smertefulle, for at jernbanen skal være et tilskudd til alternative transportløsninger?

Løsningen til dagens regjering, der man lar trafikkårer som har livets rett, subsidiere jernbanestrekninger som aldri vil bli lønnsomme, tapper NSB for nødvendig kapital for å gi et godt og tilfredsstillende tilbud på godt trafikkerte strekninger. For det er et faktum at hvis jernbanen ikke klarer å bli et effektivt og konkurransedyktig transportalternativ, er jeg overbevist om at togtilbudet vil smuldre bort i løpet av kort tid.

For Fremskrittspartiet er valget veldig enkelt. Vi ønsker og vil arbeide for at vi får en effektiv og moderne jernbane, der jernbanen klarer å levere gode og framtidsrettede løsninger. Da er det viktig at jernbanen leverer et godt tilbud der dette er ønsket som et transportalternativ, og det er et tilstrekkelig grunnlag for det. Det kan bety at ikke alle som i dag opplever at togsett farer forbi, kan gjøre det i framtiden, på lik linje med at ikke alle som ønsker det, kan få en firefelts motorvei mellom hjem og jobb.

Det kan være at vi i framtiden bør se på de ulike transportformene i sammenheng. Blant annet kunne det vært hensiktsmessig å la en ny jernbanestrekning i Vestfold gå via Torp for å styrke Torp som en alternativ flyplass til f.eks. Gardermoen. Men for å kunne realisere dette vil det bety at man også må tørre å prioritere bort strekninger som helt åpenbart ikke har og heller ikke vil kunne ha konkurransekraft nok i seg til å kunne overleve i framtiden.

Jeg vil tillate meg å vise til Gjøvikbanen. Det er en strekning som i flere år ble nedprioritert, men som etter å ha bli konkurranseutsatt både har økt antallet avganger med 40 pst., hatt en kraftig vekst i antallet passasjerer samtidig som kostnadene ikke økte etter at banen ble konkurranseutsatt.

For Fremskrittspartiet er det viktig å ha et totalt samferdselstilbud, som på en best mulig måte dekker de behovene vi har i Norge. Det betyr at vi er mer opptatt av å sikre at vi har det beste transporttilbudet for innbyggere og næringsliv over hele landet. Det betyr også at vi ønsker å legge til rette for den best mulig samfunnsøkonomiske bruken av den potten som Finansdepartementet hvert år prøver å begrense. Det kan bety at enkelte steder er det jernbanen som er det rette transportmiddelet, mens andre steder kan det være buss, bil, lastebil eller båt eller kanskje til og med kombinasjonen av de forskjellige transportmidlene.

Fremskrittspartiet er opptatt av å sikre jernbanen gode rammebetingelser der den kan konkurrere med andre transportløsninger eller i samarbeid med disse. For det er også et faktum at det er svært få steder toget går helt hjem til kunden, og dermed er man avhengig av at det øvrige

transportnettet faktisk er av god kvalitet. Det ser det dessverre ut til at regjeringspartiene har glemt, når man i kampen om samferdselspengene lar jernbanen ta en så stor andel av det totale budsjettet.

Samtidig er det merkelig å høre på den kritikken Fremskrittspartiet nå blir møtt med fra regjeringspartienes representanter når det gjelder bevilgningene til jernbanen, for det er faktisk slik at Fremskrittspartiet i statsbudsjettet for 2007 foreslår nesten like mye til jernbane som Regjeringen vedtok for 2006. Da blir det jo litt spesielt at det som var et knallgodt rødt og grønt jernbanebudsjett i 2006, i 2007 plutselig er blitt et budsjett som vil rasere all jernbane i hele Norge. Tydeligvis er det noen som lider av svikt i korttidshukommelsen når de kan uttale seg på den måten.

Til slutt vil jeg tillate meg å minne om at Fremskrittspartiet i forbindelse med trontalen i høst foreslo å etablere et eget infrastrukturfond på 300 milliarder kr, hvor avkastningen på 10–12 milliarder kr pr. år fra 2008 skulle benyttes til å investere i vei, jernbane, kollektivtransport og bredbånd. En tilslutning til et slikt forslag ville virkelig vært et historisk løft og et vedtak som virkelig ville vist at man hadde vilje og evne til en storstilt samferdselssatsing i Norge.

Svein Gjelseth (A) [13:16:02]: Endeleg har vi ei regjering som innfrir i høve til dei store forventningane ute i folket om større satsing og meir pengar til samferdsel og gode kommunikasjonar.

Budsjettinnstillinga som no ligg føre, er historisk. Aldri før har ei regjering greidd å levere på veg og bane i høve til Nasjonal transportplan. Aldri før! Dette er eg stolt av. Eg er stolt av å vere ein del av eit lag som no leverer i høve til lovnadane i valkampen. Dette veit eg vert lagt merke til ute blant folk flest.

Samla budsjett for samferdsel er no på heile 23,6 milliardar kr.

I Soria Moria-erklæringa lova vi sterkare satsing på samferdsel, og vi held det vi lova. No ser vi det positive i at folket har fått ei fleirtalsregjering, ei regjering som bygger politikken sin på ei ny og betre retning, ei retning som bygger landet og gir enkeltmennesket eit betre liv, ei retning som gir familiane større tryggleik for helse, barn og arbeid, og ikkje minst ei regjering som gir næringslivet betre rammevilkår for å utvikle, marknadsføre og selje produkta sine. Dette skal danne grunnlaget for å ta heile landet i bruk.

I den samanhengen er kanskje samferdsel viktigast av alt. Vi skal bygge vegar, bruer og tunnelar for å dempe avstandsulempene. Vi skal bygge ein infrastruktur som gjer transporten enklare for næringslivet. I dette ligg det ein vesentleg vilje til å finne logistikknutepunkt som gjer det mogleg å utnytte forskjellige transportformer, til beste for alle.

For all politikk innfor samferdsel skal sikkerheita ligge som ein grunnplanke. Vi skal jobbe aktivt for å nærme oss nullvisjonen. Alle har rett på sikre vegar, vegar som foreldra kan sende borna sine til skulen på utan å føle seg utrygge. Vedlikehald og rassikring har derfor vore to vik-

tige og sentrale element i budsjettprosessen. Begge desse postane har fått ein vesentleg auke. Auken i etterslepet er no stansa.

Vi raud-grøne har som målsetjing å føre vidare NTP-nivået for resten av perioden. I tillegg skal etterslepet for 2006 dekkjast inn.

I mange delar av Kyst-Noreg er ferjer ei vesentleg kjelde til både glede og frustrasjon. Fem nye gassferjer kjem i drift i løpet av 2007. Desse vert hypermoderne trafikkmaskiner som også tek miljøutfordringane på alvor. Den nye teknologien som vi no tileignar oss gjennom ferjebygging, må kunne overførast til bygging av andre typar skip. For å få meir transport over på sjø er det nødvendig å etablere logistikknutepunkt for sjøtransport.

Samtidig er utdjuping og vidareutvikling av fleire av fiskerihamnene våre heilt nødvendig. I mange av desse hamnene ligg moderne fiskeforedlingsbedrifter og næringsmiddelindustri som må kjøpe og hente alt råstoffet sitt med trailer frå andre mottaksanlegg, fordi fiskebåten ikkje lenger flyt inn til anlegga. Ferdigprodukta må på same måten ut av desse bedriftene. Eg er redd desse bedriftene til slutt taper i konkurransen. Derfor eg er glad for at vi har fått med ein merknad om dette i budsjettinnstillinga.

Opprusting av tunnelar er ein annan merknad som eg er glad for. Vedlikehaldet av Freifjordtunnelen i Møre og Romsdal har vorte skuva ut i tid. Dersom det vert teke lokalt initiativ til forskottering, får vi starte på vedlikehaldet av denne viktige innfartsvegen til Kristiansund i 2007.

Ei anna viktig sak for kysten er Stad skipstunell. Regjeringa har no vedteke å utgreie dette prosjektet vidare. Utgreingar som hittil er utførde, gir ikkje grunnlag for å gjennomføre prosjektet. Regjeringa vil no setje i gang utgreingar for å klarleggje konsekvensane av å utvide tunneldimensjonane, slik at Hurtigruta og andre fartøy opptil 16 000 bruttotonn kan nytte tunnelen. Ein tunnel med slike dimensjonar vil revolusjonere moglegheita for å frakte gods og passasjerar forbi det farlegaste havstykket på kysten vår. Saman med nye moglegheiter for hurtigbåtruter, reiseliv og turisme vil dette prosjektet heilt klart få stor samfunnsnytte. Samstundes vil eit slikt prosjekt gi eit vesentleg bidrag i høve til målsetjinga vår om å få meir gods over frå land til sjø.

Statsråd Heidi Grande Røys [13:20:55]: Informasjons- og kommunikasjonsteknologi skal støtte opp om ein heilskapleg politikk for å betre velferdssamfunnet, konkurranseevna for næringslivet og arbeidet med å fornye offentleg sektor.

Regjeringa sine ambisjonar er å liggje i fremste rekkje og vere ein kunnskapsnasjon som på ein offensiv måte tek i bruk og hentar ut gevinstar frå IKT. For å nå den målsetjinga er vi nøydde til å vere leiande når det gjeld IKT. Vi må få til ei styrkt satsing på digital kompetanse hos innbyggjarane våre, for alle aldersgrupper. Vi må få til ein aktiv og fornya næringspolitikk innanfor IKT, som skal gjere Noreg attraktivt som utviklingsarena. Vi må sørge for at næringslivet vårt har tilgang på offentlege data på rimelige vilkår, og på den måten leggje til rette for ei ny ut-

vikling. Den teknologiske utviklinga innan media og IKT må byggje på opne standardar og universell utforming, bl.a. for å inkludere funksjonshemma.

For Regjeringa er det eit heilt sentralt mål at den enkelte innbyggjar ikkje skal vere avhengig av å kjøpe ei enkelt programvare frå ein bestemt leverandør for å kunne kommunisere med offentleg sektor. Auka bruk av opne standardar skal dessutan sikre ei god samhandling internt i offentleg sektor. Vi leverer difor ei storsatsing på opne standardar og open kjeldekode i budsjettet for 2007, der vi foreslår ei løyving på 10 mill. kr til det føremålet. Open kjeldekode er ein utviklingsmetode for programvare som er spennande, fordi informasjonen om korleis programmet er bygd opp, vert fritt tilgjengeleg for alle.

Regjeringa legg i desse dagar fram ei IKT-melding for Stortinget. Meldinga skal famne breitt. Den grip fatt i fleire store tema og byr opp til debatt om vesentlege vegval og utfordringar for fellesskapet. Ho går inn på tema som omhandlar kompetanse og digital inkludering og set søkjelyset på ei utvikling der universelt utforma løysingar er det føretrekte. Dei føreskriv ei fornya og effektiv offentlig forvaltning med gode og standardiserte løysingar som ein kan bruke når ein sjølv ynskjer det. Ein loggar seg på og nyttar offentlege tenester når det passar ein.

Fram til no har forankringa av IKT-politikken vore gjennom eNoreg-planane, som det i stor grad er tverrpolitisk semje om. Vi vil på nokre område ta større steg enn det den førre regjeringa la opp til, t.d. når det gjeld breiband, den digitale allemannsretten og ei styrkt satsing på IKT i skulen.

Regjeringa la i oktober fram ein undervegsrapport for eNoreg 2009. Han viser at vi er i fremste rekkje internasjonalt med omsyn til offentlege tenester på nett, spreining av mobilteknologi, bruk av IKT i industri og næringsliv og gode offentlege register og tenester. Men vi har nokre sentrale utfordringar. Det er trong for auka samordning på tvers av statlege verksemdar og overfor kommunesektoren, og dette vil stortingsmeldinga ta opp. Ei anna utfordring er arbeidet med å sikre digital inkludering. Nordmenn generelt har solid kunnskap om bruk av IKT, men det gjeld framleis demografiske forskjellar. Ifølgje undersøkingar meiner om lag halvparten av arbeidsstyrken at deira eigen kunnskap om bruken av PC er for dårleg i forhold til den jobben dei skal gjere. Det må vi gripe fatt i for å få eit næringsliv som òg er godt i framtida.

Per oktober 2006 var det teknisk mogleg for 95 pst. av landets befolkning å kople seg til breiband, og dekninga er heldigvis aukande. Dei samla norske breibandsinvesteringane i 2006 er i storleiken 3,5 milliardar kr, når vi tek med dei store private investeringane. Difor er det ei glede å kunne seie at det framleis er stor investeringsvilje for breiband i Noreg.

Ein føresetnad for å nå målet om breiband til alle i 2007 er at ein har ei sterk involvering frå kommunane og frå fylkeskommunane i tillegg til dei kommersielle aktørane. Regjeringa har valt å bruke Høykom-ordninga som sitt verktøy for å nå måla om breibandsdekning. Ordninga gir tilskott etter søknad, og for å sikre største mogleg samordning har vi bedt fylkeskommunane ta på seg ei

koordinerende rolle, som for så vidt kommunane og regionane òg er med på å ta.

I revidert løyvde vi 50 mill. kr til breiband. Då Høykom i september gav tilskotta og tilsegn om i alt 80 mill. kr, viser det seg at vi – med også dei lokale midlane – får ei utbygging for om lag 200 mill. kr. Omtrent ein tredjedel av dei husstandane som stod utan breiband, fekk breibandstilknytning ut frå løyvinga i revidert.

Når vi då har ei rekordløyving på 121,6 mill. kr til Høykom neste år, der 100 mill. kr skal gå direkte til infrastruktur, er det klart at denne regjeringa er godt på veg mot målet om breiband til alle i løpet av 2007.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:26:02]: Breibånd til hele landet har jo vært et valgløfte fra flere av regjeringspartiene, og det er jo også målet for Regjeringen, sier statsråden.

Mener statsråden at med det beløpet som ligger der nå, vil man nå målet om full breibandsdekning i 2007? Klarer man å oppfylle løftene fra flere av regjeringspartiene om breibånd til hele landet?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:26:38]: Det som er veldig gledeleg, er å sjå resultatet av dei 50 mill. kr som vi løyvde i revidert, at dei nådde så mange som ein tredjedel av dei husstandane som då stod utan breiband. Dette er ikkje våre tal, men det er søkjarane sine tal som dei leverte inn til Høykom. Vi har no løyvt dobbelt så mykje, dvs. 100 mill. kr. Per januar vil den tildelinga vere gjord. Då vil vi ta ei ny oppteljing, og vi brukar eit konsulentfirma for å gjere den jobben, slik at det ikkje skal vere tvil om at tala er objektive. Vi tek ein ny runde og ser kor langt vi er komne med dei 100 mill. kr.

Så har eg sagt at eg sjølv sagt vil, i lag med mine regjeringskollegaer, eventuelt kome tilbake i revidert med ei ytterlegare løyving, dersom det skulle vere nødvendig. Men vi har stor tru på at vi skal klare å byggje mykje breiband, forhåpentlegvis for alle, i løpet av 2007.

Trond Helleland (H) [13:27:36]: Først må jeg si at det er gledelig at hele landet, i alle fall de aller fleste, ser ut til å kunne få breibånd, takket være markedet som har ivaretatt denne utbyggingen på en veldig god måte. Det er vi alle glad for.

En samlet komite har også sett veldig positivt på forslaget om å bevilge 10 mill. kr til bruk av åpne standarder og åpen kildekode. Statsråden var inne på det i sitt innlegg. Det viktige da er jo selvsagt at det offentlige går foran. Hvilke tiltak vil statsråden iverksette på tvers av departementer og etater for at det offentlige skal bli en foregangsbruker av andre standarder enn den mest vanlige, nemlig Microsofts?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:28:25]: Her har vi gjort mykje allereie. Det vi gjorde tidlegare i haust, var å setje ned Standardiseringsrådet, som skal gi meg sine fyrste anbefalingar rundt årsskiftet. Det vil seie at dei skal

leggje fram ei liste over standardar som dei anbefaler meg å gjere obligatoriske for offentleg sektor, og nokre som bør vere anbefalte, slik dei ser dei.

Dei standardane har eg tenkt å sende ut på høyring for å få ei brei semje rundt dette. Eg veit at det er stor etter-spørsel, spesielt i Kommune-Noreg, der ein opplever problemet med at dei offentlege systema ikkje kommuniserer i lag, og dei ber oss om det. Likevel meiner eg det er riktig å ha ein høyringsrunde om det fyrste settet med standardar som vi får anbefalt. Så skal vi ta ei avgjerd om kva som skal vere obligatorisk, og kva som skal vere anbefalt, og så får vi sjå om vi fyrst og fremst må konsentrere oss om staten, eller om det er så stor velvilje og tilslutning i heile KS-området at òg kommunane kan tenkje seg å vere med på dette. Men det må vi få kome tilbake og melde til Stortinget om. Det vert sjølvsagt òg ein naturleg del av stortingsmeldinga at vi har denne drøftinga utover våren neste år.

Trond Helleland (H) [13:29:39]: Jeg vil benytte anledningen til å spørre om én ting til.

MinSide var jo et faneprojekt for statsråd Morten Andreas Meyer, og det har tatt år og dag før dette prosjektet nå ser ut til å bli lansert. Så vidt jeg har skjönt, vil statsråden lansere en første fase nå ganske snart. Vil statsråden utdype litt hva MinSide nå skal inneholde, og hva som er viktigheten av dette i forhold til det statsråden selv var opptatt av, nemlig å øke den digitale kompetansen blant befolkningen?

Statsråd Heidi Grande Røys [13:30:16]: Heldigvis har både Høgre og Regjeringa eit sterkt trykk på arbeidet med MiSide. Dessverre hadde ein valt ein forretningsmodell som ikkje let seg gjennomføre. Marknaden var rett og slett ikkje moden. Det er alltid vanskeleg å spå for framtida. Eg vil seie at min forgjengar hadde eit optimistisk syn på framtida og marknaden som dessverre ikkje viste seg å slå til. Vi måtte avvikle det, men er no i gang. Om veldig kort tid skal vi lansere MiSide.

Det vil sjølvsagt verte eit minimum av tenester i starten, men det vil ganske snart auke. Vi kjem til å ha eit sett av transaksjonstenester, dvs. at ein kan bytte fastlege, bestille helsetrygdekort, sende søknad om skattekort, flyttemelding – den type transaksjonstenester. Så vil vi ha registerinformasjon, som òg er viktig, slik at innbyggjarane får eit innsyn i kva slags opplysningar som er registrerte på ein, og som ligg offentleg tilgjengelege. Ein del kommunar er allereie klare og ynskjer å vere med frå starten av. Det håpar eg sterkt at vi får til. Og så er vi på ein måte allereie i dialog med dei som skal kome med i neste versjon. Der har vi ei løyving på 6 mill. kr til vidareutvikling, slik at vi har ei rekordstor løyving på 13 mill. kr neste år for nettopp heile tida å pushe inn nye tenester i MiSide.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Eirin Kristin Sund (A) [13:31:57]: Siden budsjettet ble lagt fram av Regjeringen, synes jeg det har vært lite

fokus på at vei og jernbane er av budsjettets store vinnere. Nivået på Nasjonal transportplan blir nå endelig fulgt opp. Det er en seier for samferdselen, men like mye en seier for demokratiet. En har i alle år vedtatt Nasjonal transportplan her i huset, uten at en har gjort budsjettvedtak som har fulgt opp planen. Det faktum tror jeg har vært med på å gjøre at politiske vedtak gjort på samferdselsområdet ikke har blitt tatt på alvor, og jeg tror til og med at det har vært med på å skape politikerforakt. Derfor var det viktig for Regjeringen og de rød-grønne å levere på samferdselsområdet, både for å gi sårt tiltrengte samferdselskroner rundt om i landet og for å gjenreise troverdigheten til våre egne planverktøy. Derfor synes jeg det er rart at en kan lese på Høyres hjemmeside at de kommenterer samferdselssatsingen under overskriften:

«Gigantisk mageplask for regjeringspartiernes samferdselspolitikere».

De skriver også:

«Regjeringens ambisjonsnivå på investeringer er tragisk lavt.»

Dette er utsagn som er undertegnet representantene Helleland og Halleraker. De skriver ikke «historisk lavt», for det vet de ikke stemmer, tvert imot. Det er nesten slik at Høyre-folk blir litt ufrivillig komiske i enkelte av sine uttalelser om samferdselssatsingen til den rød-grønne regjeringen.

Denne regjeringen følger nå en nasjonal transportplan som er langt mer ambisiøs enn det Høyre gikk inn for da de var i regjering. Jeg vil bare minne om at Høyre i regjering ikke engang klarte å oppfylle den gamle NTP-en, som var mindre ambisiøs enn den NTP-en som en har nå. Og når en ser hva den forrige regjeringen faktisk fikk til på samferdselsområdet, blir dagens retorikk fra Høyre lite troverdig.

Regjeringen og de rød-grønne i Stortinget har store ambisjoner på samferdsel. Det viser både Soria Moria-erklæringen og Nasjonal transportplan. Dagens debatt viser også at opposisjonen har ambisjoner på samferdselens vegne. Men det må være lov til å spørre: Hvor ble det av satsingen på samferdsel da Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre satt i regjering med Fremskrittspartiet som støtteparti? Da var det de som hadde flertallet. Men da de hadde makten og innflytelsen, valgte de ikke å øke samferdselsbudsjettet, eller for den saks skyld ikke å bruke flertallet de hadde.

Den regjeringen vi har nå, har lovet å satse på samferdsel, og vi viser gjennom budsjettet at vi holder det vi lover også på dette området. Dette er den kraftigste satsingen på vei på 15 år, og den kraftigste satsingen på jernbane på 25 år, noe som for øvrig for mitt eget fylke, Rogaland, vil merkes utrolig godt. Endelig skal Rogaland og Jernbaneverket få penger til bygging av ny godsterminal på Ganddal, en investering som er kjempeviktig sett i sammenheng med at vi endelig skal få bygd dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes. På dobbeltsporet skal vi bruke 270 mill. kr, og i tillegg skal vi bruke 30 mill. kr for å fornye eksisterende sporanlegg. Denne regjeringen snakker ikke bare om det vi burde gjøre, nei, denne regjeringen gjør faktisk det som den sier at den skal gjøre. I dag er det

en festdag for Rogaland. Rogalands befolkning skal være glad for at Fremskrittspartiet ikke har makt til å gjennomføre sitt budsjett. Det hadde ikke blitt mye dobbeltspor hjemme hos oss med dem ved roret.

Denne satsingen hadde ikke vært mulig hvis ikke Regjeringen og de tre rød-grønne stortingsgruppene hadde satt samferdsel så høyt på sin prioriteringsliste, noe vi altså har gjort, og som vi også skal gjøre på veien videre, både når det gjelder vei og når det gjelder bane.

Opposisjonen i denne sal må være de eneste som ikke har fått med seg at det har vært et skifte i satsingen på vei og på jernbane i forhold til den forrige regjeringen. Da Bondevik-regjeringen la fram sitt statsbudsjett for 2005, uttalte NHO at de var skuffet over at Bondevik-regjeringen ikke tok igjen det økte etterslepet i veiinvesteringene. Da Stoltenberg-regjeringen la fram sitt første egne budsjett, sa NHO at de var glad for Regjeringens bevilgninger på vei og bane, og resten av bransjen fulgte dette opp. Byggenæringen roste Regjeringens satsing. Jernbanedirektøren hyllet samferdselsbudsjettet. Norsk industri var glad, og LO var fornøyd og syntes Regjeringen fulgte opp planen på en god måte.

Jeg gleder meg til å ta fatt på de neste tre årene, der de rød-grønne partiene på Stortinget skal være garantist for at den satsingen vi nå har startet, skal oppfylles også i det videre arbeidet.

G u n n O l s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Sigrun Eng (A) [13:37:06]: Til innleiing må eg seie at i år er det hyggeleg å delta i debatten om budsjettinnstillinga frå transport- og kommunikasjonskomiteen. Grunnen er at vi politikarar endeleg er til å stole på i høve til lovnadene i Nasjonal transportplan. Sjølv om vi enno har eit etterslep etter budsjettforslaget frå Bondevik-regjeringa i 2005 – ei regjering som ikkje tok stortingsfleirtalet på alvor – er det heller ikkje umogleg å kome i mål med det innan fireårsperioden.

Eg vil som fylkesrepresentant frå Buskerud seie meg tilfreds med ordlyden som heile komiteen stiller seg bak, om at Drammenspakka ikkje er ferdig før ny Svelvikveg er på plass. Mange av oss vart forundra da den førre regjeringa gjekk vekk frå avtala inngått mellom staten, fylket og Drammen kommune. Alle folkevalde i dei 21 kommunane har venta tålmodig på fullføring, slik at sårt tiltrengde midlar kan kome andre regionar til gode. Også her skal vi levere.

Likevel er det jernbaneinvesteringane som gler meg mest. Jernbanen har vore eit forsømt kapittel over år. Traséar bygde for 100 år og endå lenger sidan, er lite tidsmessige til å køyre nye tog på. Ein kan på visse strekningar samanlikne det med å køyre Ferrari i tørt bekkfear. Fyrst når ein får utbetringar på kurvaturane, nok kryssingsspor, dobbeltspor eller jamvel nye traséar, kan effekten av moderne tog takast ut. Det er da tog reelt blir ein konkurrent til bil, når veg og bane går parallelt – faktisk òg til flytrafikk, i ein større radius rundt Oslo, når ein reknar den faktiske reisetida.

Både i min tidlegare komite og no snakkar ein om gamle samferdselslovnader. Eg vil difor bringe til torgs ein av dei eldste, kanskje den eldste, Ringeriksbanen – eller Bergensbanens forkorting, som den òg blir kalla. Han vart diskutert og utgreidd for 100 år sidan, og strekinga vart opna i 1909. Om ein held fast på hovudmåla i Nasjonal transportplan også inn i neste planperiode, kan denne lovnaden få ein oppstart, som ein hundreårspresang til Bergensbanen.

Men eg har eit godt tips til statsråden. Det må leggjast fram ein ny proposisjon om traséval. Nye banestrekningar bør gå der folk bur. Nye banestrekningar bør ikkje gå i tunnel der det ikkje trengst av rassikringsgrunnar. Krok-sund-alternativet er det desidert beste. Bruk av våtmarksområde og dyrka mark kan minimaliserast, jf. utsegn frå Jernbaneverket under den førre debatten om traséval. Det beste er at ein bruker 1 milliard kr mindre enn om ein held seg til Åsa-alternativet, som er traseen i dag. Dei kronene kan ein nyttiggjere seg til andre investeringar. Det er kø for å få midlar til gode prosjekt.

Bergensbanen er eit godt døme på korleis jernbanen kan brukast til godskøyting òg. Sju tog i kvar retning kvar dag, gir minst 60 000 færre vogntog på rv. 7 årleg. Når Ringeriksbanen blir bygd, kan omfanget aukast. Faktisk rekk toga tur-retur på dagen, medan kapasiteten stangar i taket slik banen er no,.

Ringeriksbanen var òg ein lovnad da stamvegen vart lokalisert over Lærdal i 1992 – altså står vi ikkje politisk til truande før han er bygd. Dette er med andre ord eit godt nasjonalt prosjekt, og i tillegg vil Ringeriksregionen – som den einaste i Oslo-området som ikkje har det – få eit etterlengta skinnegåande kollektivtilbod.

Som avslutning må eg ta opp ein viktig sak for Hallingsdalregionen. Vi har år om anna hatt eit tidlegtog til Oslo, som no er erstatta med buss. Mange vekependlarar får forkorta helga si ved å måtte ta toget på søndagen. Alternativet elles er å bruke privatbil. Ein nedkøyrd og til dels svært dårleg rv. 7 gjev ikkje komfort for ein tre-fire timars busstur.

Offentleg kjøp av togtenester må til. Ein snakkar om om lag 3 mill. kr. Dette vil gje mykje til trafikksikkerheita og til miljøet. Folk i turistnæringa har vendt tomme ned fordi morgontoget Vøgne nær sagt har kome og gått stadig vekk, slik at ein ikkje kan marknadsføre tilbodet. Slik det er no, er ein med fyrste toget frå Hallingdal i Oslo kl. 14.30, og det er ikkje haldbart. Riktignok er hallingen både sindig og litt treig av seg, men det får no vere ei grense. Dette var eitt av dei tiltaka Bondevik-regjeringa la att etter seg.

Statsråd Navarsete har høve til å rydde opp. Forhandlingane med NSB er inne i avslutninga. Den raud-grøne regjeringa kan med små midlar vise til konkrete tiltak i praksis, for distriktet, for miljøet og for trafikksikring.

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

Gunvor Eldegard (A) [13:42:29]: Det er moro å vera med på å vedta samferdselsbudsjettet dette året. Det

er ei historisk satsing på veg og jernbane, både i distrikta og i sentrale strøk. Budsjettet er ei stor satsing på vegar, ja faktisk alle fylke får glede av det.

Samferdsel er ei stor utfordring for Akershus. Talet på folk som har transportbehov inn og ut av Oslo, er aukande, og dette er ei stor utfordring både for veg og for jernbane. For å betra dette har folk i Akershus i mange år vore villige til å betala bompengar for å forskottera dei nødvendige satsingane på samferdsel. Det har ført til at fleire prosjekt har kunna realiserast. Det er gledeleg at det no vert løyvt pengar til å ferdigstillast dobbeltsporet frå Asker til Lysaker. Det betyr mykje for pendlarane.

Men framleis har me store utfordringar, og difor har både Oslo og Akershus gått saman om ei Oslopakke 3, som etter kvart vil kome til behandling her i Stortinget. Det er tverrpolitisk einigheit i Oslo om dette, mens det i Akershus berre er Framstegspartiet som ikkje støttar opp om det. Det inneber bompengainnkrevjing i lang tid framover, og det syner at folk har vilje til å vera med på å ta utfordringane innan samferdsel.

Men når me inngår slike avtalar, må også staten stilla med sin del, noko me ikkje kan sjå at den førre regjeringa gjorde i forhold til Oslopakke 2. Eit døme på dette er faktisk Ski stasjon, som er ein del av Oslopakke 2. Dette vart skuva på under heile den førre regjeringa sin periode. Difor er det ei glede for meg at det no endeleg vert oppstart på Ski stasjon. I statsbudsjettet er det sett av 40 mill. kr til vidare planlegging, og ikkje minst til byggjearbeid i 2007 for Ski stasjon. I tillegg skal ein starta planlegging av dobbeltsporet Ski–Kolbotn. Dobbeltsporet til Ski er ei viktig satsing, både for austgåande og sørgåande bane. Det er viktig for Follo og Akershus, men også for Østfold. Ja, denne jernbanelinja spelar også ei rolle for heile landet, då det også er porten til Europa.

Bård Hoksrud (FrP) [13:45:01]: I dag har vi hørt den ene representanten etter den andre fra regjeringspartiene lovprise dette budsjettet – hvor flott og fint det vil bli for veinettet og den øvrige samferdsel i Norge.

Jeg har lyst til å ta med meg Stortinget ned i et lite dypdykk, for å synliggjøre hva budsjettet betyr for et fylke som Telemark.

Som de fleste har fått med seg, hadde VG i sommer en oversikt over de 100 verste fylkesveiene i Norge. Telemark tok de fem første plassene på verstinglisten. Av de 25 verste lå 12 i Telemark. Dette viser med all tydelighet at det å ferdes på veiene i Telemark i aller høyeste grad er en høyrisikosport.

Telemark fylkeskommune har på bakgrunn av det enorme etterslepet man har på vedlikehold, gått ut og lånt 30 mill. kr for å få utbedret noen av de verste strekningene. Når vi i tillegg vet at midlene til investeringer på riksveiene i Telemark har fått en ramme på 96 mill. kr for 2007 mot 98 mill. kr i fjor, sier det at man ligger milevis unna målsettingen om rimelig gode veier i fylket. Man er langt unna hyllingen av dette samferdselsbudsjettet i et fylke som Telemark.

Når man i tillegg vet at over halvparten av dette igjen skal finansiere innfartsveien til Kragerø, for øvrig en vei

som Stortinget tidligere har lovet skulle finansieres utenfor rammen til fylket, sier det seg selv at budsjettet som Regjeringen har lagt opp til, ikke akkurat føles som noe stort løft for veiene i Telemark.

Telemark var i 2005 et av de fylkene som hadde en negativ utvikling, noe som innebar flere skadde og drepte i trafikken. Hvor mange flere skal risikere å miste livet på veiene i landet vårt? Dessverre ser det ut til at også 2006 blir et år med mange og alvorlige ulykker.

Dette er en sak som engasjerer alle mennesker som bor og ferdes i trafikken i Telemark. I Bamble i Telemark er det nå etablert en aksjonsgruppe som arbeider for å få utbedret noen av de mest ulykkesutsatte kryssene på E18 gjennom kommunen så raskt som mulig, samtidig som man også på lang sikt ønsker å arbeide for å få bygd en ny E18 igjennom kommunen. Dette er et arbeid som er understøttet av både lokalpolitikerne i kommunen, fylkespolitikerne og Regionrådet. På denne strekningen er E18 svært trafikkfarlig, fordi det i perioder av døgnet er svært mye trafikk, samtidig som det også er mye tungtrafikk som kjører på veien.

Det er derfor med stor skuffelse jeg registrerer at regjeringspartiene i forbindelse med budsjettet velger ikke å støtte opp om vår merknad for å få forsert utbyggingen av de farlige kryssene på denne viktige strekningen.

Når det gjelder riksveiferjesambandet i Kragerø, bad komiteen departementet om å vurdere om Kragerøferjen skulle komme inn på riksveiferjesambandet i år. Det er derfor med stor skuffelse alle som er avhengige av og bruker ferjen, registrerer at statsråden nå sier at hun ikke vil vurdere dette før etter regionreformen i 2010.

Når også deler av statsrådens argumentasjon går på trafikkgrunnlag og trafikkrelasjoner, kan det være greit å ha med seg at et ferjesamband med over 300 000 passasjerer og 70 000 biler årlig ikke skal kunne komme inn og bli en del av riksveiferjesambandet. Det kan være grunn til å stille spørsmål om hvorfor man forskjellsbehandler ferjetrafikken på den måten som statsråden legger opp til, og om ikke statsråden er opptatt av å opprettholde bosettingen i små kystsamfunn.

Rolf Terje Klungland (A) [13:48:25]: Jeg vil begynne med et par lokale saker som jeg og Regjeringen selvfølgelig er opptatt av.

Det første gjelder en merknad som fraksjonen har lagt inn i innstillingen, men som regjeringspartiene ikke er med på, som gjelder Listerpakken i Vest-Agder, som Stortinget, da man vedtok den, forutsatte var en helhetlig pakke. Men det er jo slik at det er smarte folk i Vegvesenet. Nå har de begynt å bygge den siste biten av Listerpakken fra hver sin side, og så mangler de en del millioner for at dette skal komme i havn.

Jeg skjønner opposisjonens rolle, men jeg føler allikevel behov for å si noen ord om regjeringspartienes rolle her. Det har altså vært møte med samferdselsministeren, som har vært usedvanlig positiv til å gå i dialog med lokale myndigheter for å finne en løsning slik at Listerpakken blir ferdig. Da forventer jeg selvfølgelig at lokale myndig-

(Klungland)

heter også viser den interessen som trengs, slik at en kan få fullfinansiert denne veien.

Den andre saken jeg har lyst til å si litt om, er egentlig ikke noe som ligger i Samferdselsdepartementet, men det ligger likevel innenfor samferdselsområdet. Det gjelder en vei i Lindesnes som er veldig tungt trafikkert. Kommunen sier at de vil bygge en ny gang- og sykkelsti. Men det er staten som eier grunnen. Derfor kan ikke kommunen låne til å bygge sykkelstien – det er et veldig farlig område – for i kommuneloven er det begrensninger i forhold til hva en skal kunne ta opp lån til i kommunen.

Til det har jeg lyst til å si at jeg selvfølgelig forutsetter at Regjeringen samlet finner en ordning slik at denne sykkelstien kan bli bygd, når det bare er formaliteter som gjør at den blir stoppet og ikke blir ferdigstilt. Jeg forventer med glede en løsning i forhold til det.

Flesteparten av folk i Norge vet at vi blir rikere og rikere. Flesteparten av folk i Norge vet at pensjonsfondet vokser. Opposisjonen og media har den rollen å være kritisk til posisjonen – det skjønner jeg også. Men jeg synes det er rart at det ikke har vært større oppslag om det historiske grepet denne regjeringen nå gjør for å følge opp Nasjonal transportplan. Det er altså første gang i historien vi har en regjering som har vist at de satser på samferdsel. Det kan en ikke si at opposisjonen eller Fremskrittspartiet gjorde da de hadde innflytelse til å være med og bestemme budsjettene i Norge.

Kari Lise Holmberg (H) [13:51:58]: Som representant for Telemark kan jeg ikke unnlate å nevne at fylket har et skrikende behov for nytt og bedre veidekke. Jeg er i så måte glad for økningen på samferdselsbudsjettet. Det er imidlertid synd at det er for liten satsing på investeringer til vei. For det hører med til historieskrivningen at det fortsatt er et etterslep på over 600 mill. kr på veiinvesteringer og 1 milliard kr på jernbane dersom NTP skulle vært oppfylt, og dersom fylkene skulle fått oppfylt sine handlingsplaner. Prosjekter kan bli skjøvet fram i tid eller ut i mørke. For Telemarks del vil jeg presisere viktigheten av at vi nå får realisert Eidangertunnelen. Først da vil toget bli konkurransedyktig, og jeg håper sterkt at Regjeringen gir grønt lys for en videreføring og en rask utvikling av denne tunnelen.

Som telemarking kan jeg også underskrive på at store avstander og spredt bosetning gjør Norge som nasjon avhengig av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige og klare seg. Veibygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk. Både by og land trenger gode veier, og tiden er overmoden for utbygging av stamveinet.

Høyre vil ha en plan med et eget prioriteringsgrunnlag for veistrekninger som bør oppgraderes til smale firefelts veier med 16 meters bredde. Blant annet er E18 svært aktuell, for store deler av strekningen mellom Oslo og Kristiansand er sterkt trafikkbelastet og ulykkesutsatt. Og særlig vil jeg nevne den strekningen som går gjennom Bamble kommune i Telemark. Inntil en generell stamveistandard

gjennomføres, må denne veistrekningen få gjennomført sårt tiltrengte utbedringstiltak.

Modernisering av offentlig sektor har stoppet opp med den rød-grønne regjeringen, beklageligvis. For meg er det ubegripelig at Regjeringen har satt foten ned for OPS-prosjekter, når en vet at dette har vært svært vellykket og gitt mer vei for mindre penger.

Så over til flytrafikken og til de ikke-statlige flyplassene. Generelt sett har disse ikke hatt tilfredsstillende tilskudd fra staten. For Geiteryggen og Skiens vedkommende er de ikke-eksisterende. Det samme gjelder flyplassen på Notodden. Nå er det søkt om driftsstøtte fra både Skien og Notodden i Telemark, i tillegg til lufthavnene på Stord og Lista. Disse flyplassene fyller alle et behov og genererer trafikk til de statlige flyplassene. Det er derfor rimelig at staten imøtekommer søknadene, slik at disse lufthavnene nå inkluderes i den krysssubsidieringsordningen som foretas mellom lufthavnene innenfor Avinor.

Berit Brørby (A) [13:55:10]: I riktig gamle dager ble hadelendinger kalt hadene, og de ble da definert som et krigersk folkeslag. Nå er det ikke slik at vi er i krigsstemming på Hadeland, men det er en viss utålmodighet når det gjelder både vei og jernbane.

Nå skal jeg ikke ta for meg alle veiene i Oppland fylke, men det trengs nye grep både på E6 og på E16. Det er imidlertid rv. 4 og rv. 35 jeg skal si litt om.

Selv om rv. 4 er blitt bra fra Gjøvik over til Gran, grenstår veien videre, altså riksveien gjennom Gran, Lunner og til Oslo. I tillegg har vi rv. 35 gjennom Jevnaker. Den er i en bedrøvelig forfatning, og er antakeligvis en av landets dårligste stamveier. Den har en døgntrafikk på godt over 8 000 biler, og av disse er ca. 600 svære tømmerbiler som går gjennom bygda hver dag. Ikke rart at utålmodigheten er stor. At det tar så lang tid å få en vei – man har et vedtak allerede fra 1993 – gir også god mulighet for dem som ønsker omkamp om trasévalg, og den er nå på nytt blusset opp igjen.

Rv. 4 er en sterkt ulykkesutsatt vei. I Nasjonal transportplan ble det påpekt at når rv. 4-utbyggingen var ferdig gjennom Raufoss, skulle en fortsette uten opphold på rv. 4 gjennom Gran. Det er viktig å støtte denne byggingen selv om en nå kanskje må dele opp parsellen fordi det er litt uro om et tunnelvalg i Lunner, som er nabokommunen. Selv om det kanskje vil ta noe tid, er det veldig bra om rv. 4 kan få sin plass og at man kan fortsette utbyggingen fra Raufoss og videre fram mot Oslo gjennom Gran.

Når det gjelder jernbane, er det mange sider ved det. Det vil antakeligvis hjelpe godt på klima og utslipp av CO₂. Hvis togtilbudet ble bedre, ville nok også flere vurdere å bruke tog i stedet for fly. En høyhastighetsbane mellom f.eks. Oslo og Gjøvik ville gjort en togtur fra Oslo til Gjøvik til en halvtimes opplevelse. Så kan man si at det er ikke mye. Om det en gang skulle bli en realitet, må man ta inn over seg at det blir ikke tid til mange stopp hvis man skal kjøre toget på den strekningen i løpet av en halvtime. Hastighetstog er derfor kanskje ikke løsningen for jernbanen i Norge – i hvert fall ikke overalt. Å utbedre og utvikle det eksisterende jernbanenettet er veien å gå. Bergensba-

nen med ny trasé gjennom Ringerike til Hønefoss vil være veldig framtidsrettet. Så jeg ser fram til nye og kreative initiativ i forhold til en ny Ringeriksbane som en del av opprustingen av Bergensbanen.

Så til slutt: Randsfjordferga må komme som en julegave neste år!

Tord Lien (FrP) [13:58:31]: I foregående periode var dagens regjeringspartier og Fremskrittspartiet skjønt enige om at norsk oljevernberedskap var altfor dårlig. Norge som kystnasjon har etter Fremskrittspartiets oppfatning fortsatt behov for en skikkelig oljevernberedskap. En slik beredskap bør bestå av tungt havgående materiell, særlig slepebåter, men også fartøyer som kan legge ut og håndtere oljelenser. Videre bør det eksistere en andrelinje med kystgående materiell og mindre slepebåter som kan avgrense et eventuelt utslipp i kystsonen og redde en havarist. Så bør det også eksistere en beredskap for opprydding av oljesøl fra kystsonen når påslag av olje har funnet sted. Alt dette var Fremskrittspartiet opptatt av i forrige periode. Det var også regjeringspartiene. Skuffelsen er derfor stor når vi i dag ser at regjeringspartiene ikke har til hensikt å følge opp dette i budsjettet for 2007 heller.

Dette innebærer bl.a. at alle sørnorske kystfylker heller ikke neste år vil være beskyttet av en statlig oljevernberedskap, og at disse kystområdene ved et havari vil være prisgitt tilfeldige private slepebåter som kanskje er eller kanskje ikke er i nærheten. Den manglende bevilgningen innebærer også at oppdateringen og utskiftingen av svært gamle lenser og annet utstyr som finnes i de statlige depoter, heller ikke i 2007 vil kunne påbegynnes.

At Regjeringen heller ikke vil bevilge penger til WWFs strandsonesprosjekt, medfører at staten selv må utdanne personell til strandsonesanering, ettersom WWFs opplæringsprosjekt kan stå i fare for å bli nedlagt. Det tror jeg blir langt dyrere enn å gi støtte på noen få hundretusen kroner til WWF.

Det er slik at oljevern koster penger. Men det er dyrt å tegne forsikring på villaen sin også. Det gjør allikevel de fleste, fordi konsekvensene ved et alvorlig uhell er så store. Skulle vi oppleve at f.eks. en større olje- eller kjemikalietanker får havari utenfor kysten av – la oss si – Trøndelag, har vi ingen statlige oljevernressurser å sette inn før oljen treffer land. Konsekvensene for miljøet av et slikt påslag kan bli katastrofale, med store tap av både fugl, fisk og sjøpattedyr. Fiskeriene og havbruksnæringen i et slikt område vil bli lammet i flere tiår. Jeg mener at vi ikke har råd til å la være å ta dette på alvor. Men det velger altså Regjeringen ikke å gjøre, og det er synd.

Fremskrittspartiet ser fram til den dagen Regjeringen begynner å ta aktivt miljøarbeid på alvor. La oss håpe at dette ikke skjer først når en større oljetanker har forlist, og vi har fått et ødeleggende oljepåslag på Stord, på Hitra eller på Vega. Alle disse er steder som i dag ligger helt uten statlig beskyttelse, til tross for faglige råd bl.a. fra Kystverket om at dette er uansvarlig.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:01:45]: Eg skal halde fram der eg sleppte i det fyrste innlegget mitt, og seie litt om jernbanesatsinga. Satsinga i årets budsjett må nemnast. Det er ei satsing som eg tidlegare har valt å bruke ordet «historisk» om.

Me styrkjer gods på jernbanen med 500 mill. kr. Me byggjer terminalar på Ganddal og Brattøra. Me satsar på Alnabru, ikkje minst, som det viktige navet det er for gods- trafikken. Me byggjer dobbeltspor og kryssingsspor. Dette er ledd i Regjeringas satsing på å få gods over frå veg til bane, og det er viktig. Me aukar investeringane i jernbanen med 50 pst. Me aukar vedlikehaldet med 8 pst., som ikkje minst vil merkast på vintervedlikehaldet og regularteten.

Representanten Tenden skryter av at Bondevik II-regjeringa starta opp mange prosjekt. Ja, det gjorde dei, både på veg og på bane, men med bitte små startløyvingar. Prosjekt kan ikkje berre startast opp, dei skal gjennomførast. Denne regjeringa legg opp til å få ei samanhengande utbygging av dei prosjekta som er starta opp, og vil ha fullt trykk for å få full effekt av dei pengane me set inn. Med den førre regjeringa sine rammer kunne ein ha skote ein kvit pinn etter viktige satsingar, som Lysaker–Sandvika og Alnabruterminalen.

I desse dagar forhandlar Regjeringa om ny kjøpsavtale med NSB. Jernbanen vil då gi endå betre tenester. Det vil auka kollektivdelen ytterlegare. Det vil avlaste vegnettet og gi miljøgevinstar.

Luftfarten har vore lite tema i dag. Luftfarten er svært viktig for busetnad og næringsliv i heile landet. Statlege kjøp gjer det mogleg å behalde eit finmaska kollektivtilbod i luftfarten i heile landet. Flyplassane som er samla under Avinor, utgjer eit integrert og samanhengande nettverk. Vi har ein solidarisk avgiftspolitik og kryssubsidiering av bedriftsøkonomisk ulønnsame flyplassar. Framstegspartiet vil ta bort kryssubsidieringa. Det vil gjere rammevilkåra til dei regionale lufthamnene dårlege og den regionale lufttrafikken usikker.

Høgre har i debatten teke til orde for tilskot til dei ikkje-statlege flyplassane. Eg vil minne om at regjeringa Bondevik II avslo søknad frå desse flyplassane om ekstra tilskot så seint som i 2005. Regjeringa vil, på line med den førre regjeringa, halde fram med å prioritere dei statlege flyplassane.

Me får i dag kjeft frå Venstre for å gjere for lite for byane og frå Framstegspartiet for å gjere for lite for distrikta. Eg trur det må bety at me har den nødvendige balansen i samferdslepolitikken. Me satsar på kollektivtransport i og rundt dei store byane for å rydde i køproblem og miljøulemper. Det gir rom for satsing på veg i dei delane av landet der kollektivtilbodet aldri vil verte eit reelt alternativ. Ferjene skal verte rimelegare, som ein viktig del av riksevegsambandet, og me skal ha lufttrafikk som eit viktig kollektivtilbod som bind heile landet saman.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [14:05:09]: Samferdsel er eit viktig politisk verkemiddel når det gjeld å ta i bruk heile landet, både i forhold til busetnadsstrukturen og ikkje minst i forhold til lokal næringsutvikling. På

mange område har me kome langt i arbeidet med å bygge ut vegnettet, satse på jernbane og leggje forholda til rette for kollektiv transport.

Det som nok er hovudutfordringa i dag, er den dårlege vegstandarden i store delar av landet – med andre ord manglande løyvingar for å betre eksisterande vegdekke. Nettopp på dette området kan eg ikkje unngå å nemne mitt eige fylke, Telemark, eit fylke som komitedemedlemene og statsråden kjenner godt. Det kan dokumenterast at Telemark har kome heilt i bakleksa. Eg er glad for at Telemark no får ein vesentleg del av asfalteringsprogrammet for neste år. Det vil hjelpe på, men det er dessverre langt igjen for å nå eit tilfredsstillande nivå. Det skal ikkje mykje fantasi til for å forstå at befolkinga og næringslivet er frustrerte når forholda er slik som dei er i dag. I tillegg er eit slitt og ujamnt vegdekke direkte trafikkarleg og livstruande. Eg er glad for at den raud-grøne regjeringa som den første regjeringa no har lagt seg på eit løyvningsnivå tilsvarende det som Stortinget tidlegare har vedteke i Nasjonal transportplan.

Politikk handlar om å prioritere. Det er god distriktpolitikk, det er god næringspolitikk, og det er god helsepolitikk å satse meir på å betre infrastrukturen. Telemark er eit nasjonalt tyngdepunkt for industriell produksjon, verdiskaping og fornying og står for ein mykje større del av landet sine eksportinntekter enn kva folketalet skulle tilseie. Derfor er eg i dag veldig glad for at det neste år blir oppstart på utbetringa av farleia Brevikstrømmen. Det vil bety vesentlege innsparingar i fraktkostnadene for eksportnæringane i Grenland.

Som næringspolitikar er eg oppteken av målet om å skape verdiar, verdiar som i neste omgang skal brukast på god velferd til alle. Skal Telemark og næringslivet i fylket lykkast i sine ambisjonar om å vidareføre og styrkje evna til innovasjon og nyskaping til fordel for Noreg som industrinasjon, er Telemark heilt avhengig av å få ein større del av samferdselsmidlane enn dagens fordeling viser.

Framkomstforhold og trafikksikkerheit er viktig. Stamvegnettet, så som E134, E18 og rv. 36, har store manglar på dette området. Samtidig er det tilfredsstillande at Regjeringa gjennom Soria Moria-erklæringa i tillegg slår fast at det skal satsast meir offensivt på det sekundære og det primære riksvegnettet.

Lat meg til slutt uttrykkje glede over at planleggingsmidlane for jernbanetraseen Porsgrunn–Farriseidet i Larvik no endeleg blir utløyste. Med ein ferdigstilt plan er ein no mykje nærmare realisering av det første spadestikket for utbetring av denne jernbanestrekninga.

Arne Sortevik (FrP) [14:08:40]: Noen ord om bybanen i Bergen. Den er omtalt i innstillingen. Fremskrittspartiet vil igjen peke på at bybaneprojektet i Bergen er et økonomisk risikofylt eksperiment. Hele risikoen ligger hos bilistene i Bergen, som betaler gjennom bompenger. Vi synes det er urimelig at Bergen kommune har fått gjennomføringsansvaret uten å ha fagkompetanse på drift av baner. Derfor ønsker vi statlig tilsyn med prosjektet underveis.

Vi vil også peke på at bybaneprojektet i Bergensprogrammet fortsatt fremstår som fullstendig ukoordinert med Jernbaneverket og NSB i regionen. Det er både underlig og uklokt. Jernbaneverket har nylig fremlagt sin stamnettutredning, som etter vår mening underbygger at en slik samordning ville vært samferdselspolitisk og samferdselsøkonomisk riktig, viktig og mulig. Vi fremmer derfor forslag om en slik samordning.

Noen ord om Hardangerbrua. Fremskrittspartiet har merket seg omtalen av prosjektering og oppstart av arbeidene med tilførselsveier for Hardangerbrua. Vi har også registrert at det hefter en del uavklarte forhold knyttet til reguleringsplaner, til trafikkprognoser og til utvikling i fergetrafikk fra mai 2006, da forhåndsinnkreving av bompenger ble innført.

Vi har merket oss at Statens vegvesen har benyttet ganske underlige målingsteknikker for å måle kjøretid. Vi har merket oss at de faglige synspunktene på fergetrafikken etter broen er bygget, fra fergeoperatøren i området, HSD Sjø, ikke kom frem da saken ble behandlet. Vi ønsker oss tilleggssak om Hardangerbrua. Vi er fortsatt for broen, men vi i Fremskrittspartiet er for et grundig, fullstendig og forsvarlig grunnlag for beslutningen.

Så til slutt noen ord om høyden på Haukelitunnelene, E134, høydeutbedringsprosjektet som ble behandlet i Stortinget i 2005, og som fortsatt ikke er ferdig. Det er i seg selv mer enn underlig – betegnelsen er vel nærmere «skandale» enn «underlig». Prislappen har nå variert en stund mellom 200 mill. kr og 350 mill. kr. Det er ganske selsomt at man nå skal sende det ut på en ny anbudsrunde, når man kan konstatere at når man putter ekstraarbeid inn i anbudsutlysningen, blir det dyrere enn det man opprinnelig hadde ment det skulle være. Derfor ønsker Fremskrittspartiet egen sak fremlagt om dette høydeutbedringsprosjektet over Haukeli. Det er viktig at prosjektet etter hvert kommer på plass, men det er også viktig å få avklart hva som faktisk har skjedd underveis, og som har sørget for at dette prosjektet er blitt helt unødvendig utsett. Den ulempen er det næringslivet som bærer.

Steinar Gullvåg (A) [14:12:06]: Jeg stiller meg i rekken av dem som uttrykker tilfredshet med at planrammene i Nasjonal transportplan nås i 2007. Jeg er særlig fornøyd med jernbanesatsingen og ser dette som starten på jernbanens renessanse i Norge.

Bondevik II-regjeringen etterlot seg et betydelig investeringsetterslep. Jeg har forståelse for den formidable oppgaven det er å skulle ta det tapte igjen. Regjeringen satser nå kraftig på gods, og særlig på to viktige jernbane-prosjekt, nemlig Lysaker–Sandvika og Stavanger–Sandnes. Dermed har andre og kanskje like viktige prosjekt vært nødt til å vike prioritet i denne omgangen.

Vestfoldbanen, som uten sammenligning er den jernbanestrekningen som har størst vekstpotensial, er et av dem. Ifølge transportplanen skulle strekningen Barkåker–Tønsberg, som på det nærmeste er byggeklar, vært påbegynt allerede i 2006. Det vil heller ikke skje i 2007. Jeg skulle ønske det var annerledes, men jeg er selvsagt glad for at vi er kommet så langt at det i 2007 settes av tilstrek-

kelige midler til grunnarbeid ved oppdatering av foreliggende planer, slik at strekningen er byggeklar rundt årsskiftet 2007/2008.

Jeg er videre tilfreds med at utbyggingsrekkefølgen på Vestfoldbanen nå er bekreftet, og jeg synes det ligger en forpliktelse i dette. Samfunnet har til nå tapt 25 mill. kr bare i rentekostnader i løpet av de ti årene som er gått siden planene for Barkåker–Tønsberg ble ferdig. Og for hvert år som går, før allerede foretatte investeringer forrentes, taper samfunnet anslagsvis 3,5 mill. kr.

Det er viktig at vi nå forsøker å se jernbanesatsingen i en litt større sammenheng. Det er åpenbart vyer over en tidsmessig jernbaneforbindelse mellom Gardermoen og flyplassene på begge sider av Oslofjorden, gjerne kombinert med en tverrgående tunnelforbindelse under Oslofjorden, eksempelvis mellom Horten og Moss. Det er uten videre klart at et slikt transporttriangel ville utløse en næringsmessig og regional utvikling som for det første ville lette presset på hovedstadsområdet, og som dernest ville gi støtet til en helt nødvendig regional utvikling på begge sider av Oslofjorden.

Jeg vil sluttelig vise til at transportplanen krever ukonvensjonell finansiering dersom vi skal klare å gjennomføre de forutsatte vei- og jernbaneinvesteringene fram mot 2009 og innen 2015. Mens vi for lengst har innført former for prosjektf finansiering på veisektoren, henger vi etter på jernbanesektoren.

Nå kan vi selvfølgelig si at prosjektf finansiering er nødvendig den dagen vi har flust med ordinære investeringsmidler, men det er et stykke fram til det. Skal vi få en sammenhengende jernbaneutbygging her i landet, er det nødvendig å tenke utradisjonelt. Med mitt kjennskap til embetsverket i Finansdepartementet vil jeg si at det er ikke noen framtreddende egenskap der i gården.

Åse M. Schmidt (FrP) [14:15:09]: År for år er det en gledelig nedgang i antall trafikkdrepte på norske veier, men så har ikke skjedd på Sørlandet. Fra 1986 til 1995 ble 244 drept på veien i Agder-fylkene. I perioden 1996–2005 ble 260 drept, altså 16 flere enn tiåret før. Den farligste veien, i henhold til Vegvesenets statistikk, er tofeltsvei med stor trafikk mellom Oslo og Stavanger, som i tillegg er så smal på enkelte steder at man ikke kan male en midt-stripe engang, for det er ikke plass.

Vegvesenets distriktssjef Kirsten Lindeberg sier at vei-standarder ikke er god nok, det er mange møteulykker og utforkjøringer som dominerer bildet. Hun viser også til at en ny E18 Grimstad–Kristiansand kommer til å hjelpe betraktelig. Det må jo tolkes som at bedre veier redder liv. Så hvorfor har så Sørlandet ikke fått den type utbygging som ellers i landet allerede har reddet så mange liv?

Trafikkprognosene er teoretiske, de er kunstige, og de er av og til også helt feilaktige. Den reelle trafikkveksten er større enn Nasjonal transportplan opererer med, og andelen tungtransport er så høy som hvert femte kjøretøy gjennom Agder. NTP bruker hvert tiende kjøretøy som norm.

I 23 år har jeg kalkulert vekt og balanse på fly. Aldri har jeg sendt et fly i lufta med prognoser og estimerte tall,

kun med de siste sanne og reelle tall på lastepapirene. Det er fordi sikkerheten har førsteprioritet – foran alt annet. Så hvorfor ignorerer da Regjeringen sikkerheten på vei? Er et liv i lufta mer verd enn et liv på veien? Resultatet er at strekninger som skulle hatt fire felt, blir bygd med to felt fordi veiplanleggerne ikke får lov til å bruke de reelle tallene som viser at tungtrafikken på f.eks. E18 i Aust-Agder har økt med nesten 14 pst. årlig siden 1998. E18/E39 mellom Oslo og Stavanger er en stamvei av nasjonal betydning.

Vi kan ikke leve med at teoretiske modeller i NTP koster folks liv og helse. Bare i november omkom 29 personer i trafikken i Norge. Vi kan derfor ikke leve med at vi fortsetter med å bygge tofeltsvei på det høyt trafikerte stamveinettet, mens Regjeringen bevilger midler til under én mil ekstra med midtdele. Å bygge stamveier som E39 med syv meters bredde er unødvendig, det er ulønnsomt og ulykkesfremmende. Se f.eks. på brua over Fedafjorden. Den vil stå som et monument over utilstrekkelighet og manglende framsynhet i norsk stamveitbygging.

Veitbygging i henhold til reell trafikkvekst og veinormalstandarder sparer liv og kostnader. En omlegging må skje i Norge, når vi i 2006 går med et overskudd på 350 milliarder kr. Pengene og kapasiteten til bygging er der. Viljen mangler.

Lise Christoffersen (A) [14:18:35]: Samferdselsbudsjettet er en gladmelding til mange deler av landet, også for min egen hjemkommune, Drammen.

Soria Moria-erklæringen har høye ambisjoner, og i budsjettet for 2007 leverer flertallet i henhold til løftene. Nasjonal transportplan er igjen blitt et dokument det går an å stole på. Budsjettet er et historisk løft for jernbanen, og som mangeårig togpendler mellom Drammen og Oslo vet jeg å sette pris på det. Miljøet er en opplagt vinner. Når Flytoget etter alle solemerker flytter endestasjonen fra Asker til Drammen fra 2008, blir det enda bedre.

Likevel har jeg lyst til å snakke om vei. Vei framstilles ofte som motsatsen til miljø, men i Drammen er det omvendt. Fra gammelt av har Drammen vært et trafikknutepunkt på Østlandet, med hovedveiforbindelse til alle deler av landet. Men utviklingen i biltrafikken var i ferd med å bli byens bane.

Veipakke Drammen er en avtale mellom stat og kommune fra 1991, stadfestet av Stortinget i 1993. Til 2005 skulle det investeres 2,5 milliarder kr i doblet kapasitet på E18, E134 utenom bykjernen, sentrumsring for redusert biltrafikk i sentrale byområder, opprusting av bygatene, gang- og sykkelveinett og ny vei til Svelvik i Vestfold.

Slik gikk det ikke. Dårlige kostnadsanslag gav utsettelse på utsettelse, overskridelser på opptil 100 pst. på enkelte lenker, nye behandlinger og kommunal forskuttering. Det som skulle legge grunnlaget for en miljøvennlig byvekst med boligfortetting i sentrumsnære områder, rekreasjonsområder langs elva og bedret luftkvalitet, ble i perioder et sant mareritt. Avtalen måtte reforhandles. Sluttregningen nærmet seg 5 milliarder kr. Tidspunktet for fullføring ble utsatt til 2008.

Heller ikke den framdriften har holdt. Vi holdt på å miste troen på Nasjonal transportplan fullstendig, men så begynte ting å skje. Deler av sentrumsringen ble ferdig og åpnet byen. Fra å være et «høl» på E18 og Norges mest forurensede by fikk vi Bymiljøprisen for 2003, under slagordet «andungen som ble en svane». Investeringer i vei ble investeringer i bymiljø, investeringer i vei trakk til seg investeringer både fra kommune og fra private investorer. Vegvesenet fikk Vakre veiers pris, og byen ble totalt forandret.

I forrige måned åpnet firefelts motorveibru. Prosjektet ferdigstilles neste år. Da er det også satt av penger til å fjerne den siste flaskehalsen ned til Vestfold. Det viktigste for byen er imidlertid det som skjedde 1. november i år, nemlig åpning av den nest siste delen av sentrumsringen, vekk fra de nye boligområdene langs elva, under jernbanen.

Like viktig er det at det på budsjettet for neste år, i tråd med forutsetningene, er satt av penger til siste etappe i ringen – ny bru over elva, som kobler sentrumsringen sammen. Nasjonal transportplan er igjen blitt et dokument å stole på.

Siste etappe i Veipakke Drammen, rv. 319 til Svelvik, har lenge vært til bekymring lokalt. Sist den ble nevnt, var i NTP 2002–2011, med eventuell oppstart innen 2006. I NTP 2006–2015 ble den ikke nevnt. Men dette flertallets satsing på samferdsel gir nytt håp for slutføring av Veipakke Drammen, inklusiv ny vei til Svelvik.

Magnar Lund Bergo (SV) [14:22:10]: Denne regjeringen har løftet samferdsel med 2,5 milliarder kr sammenlignet med siste budsjettforslag fra Bondevik II-regjeringen. Vi når i 2007 nivået i Nasjonal transportplan for både vei og bane for første gang. En skulle håpe og tro at dette også kunne skape aksept hos de borgerlige partiene. De legger seg nå fornøyd på omtrent samme nivå i 2007 som vi, etter tidligere å ha ligget langt under. En kan vel si det sann at vi har fått dem på skinnene og trukket dem opp fra grøfta.

I Buskerud begynner vi nå, som også representanten Lise Christoffersen sier, å se slutten på Drammenspakka. Det er vi glad for også på vegne av resten av Buskerud. Det gjør at vi kan begynne å prioritere andre ting. I Buskerud gir budsjettinnsatsen muligheter i 2007 og i årene framover for å få til et bedre veinett, et veinett med færre hull og økt sikkerhet. Vi har også større investeringer. Blant annet er vi nødt til å gjøre noe med vedlikeholdet i 2007, og vi satser også på jernbane. Dette gjelder bl.a. 850 mill. kr og full fart i Vestkorridoren mot Drammen, og vi skal i gang med nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen i 2008, og Bergensbanen vil komme på dagsordenen.

Forrige gang vi hadde en samferdselsminister fra Sogn og Fjordane, ble det gjort en hestehandel. Det er gjort mange hestehandler mellom hallinger og sogninger. Og for å si det sann: Hvis hestehandelen for hundre år siden hadde skjedd og blitt håndtert på samme måten som den handelen som skjedde forrige gang, hadde ikke kniven sittet løst i hallingens slire, kniven hadde nok vært oppe for lengst.

Det vi snakker om, er Ringeriksbanen, og vi snakker om at vi gav fra oss i bytte rv. 7 som stamvei gjennom Hallingdal. Ringeriksbanen var en god idé og et godt prosjekt, og det har ikke blitt dårligere. Bergensbanen og rv. 7 er svært belastet. Nå hørte vi representanten Sigrun Eng fortelle oss at på Bergensbanen går det 60 000 trailerlaster i året, på skinner. Det betyr masse for miljøet, det betyr økt trafiksikkerhet, og det sier selvfølgelig ganske mye om mindre slitasje på veibanen. Rv. 7 er i en forferdelig forfatning – eller rv. 8 som statsminister Jens Stoltenberg kaller det. Han var i Gol i forrige uke og var sjokkert over veistandarden. Jeg regner med at statsråd Navarsete ikke bare bruker Valdres-siden, men at det hender hun tar en tur gjennom Hallingdal. Da opplever hun antakeligvis det samme som statsminister Stoltenberg, slik at vi kommer i betraktning i neste runde.

Ivar Skulstad (A) [14:25:08]: Regjeringens forslag til budsjett for 2007 under Samferdselsdepartementet er historisk godt, og det er god grunn til å peke på at Regjeringens budsjettforslag representerer en offensiv og etterlengtet satsing på veinettet. Satsingen på jernbane innebærer også et historisk løft, slik statsråden selv har gjort rede for. Signalene om at man i årene som kommer, vil videreføre målene i Nasjonal transportplan samtidig som etterslepet dekkes inn, er veldig positive.

De to innlandsfylkene, Hedmark og Oppland, har 16 pst. av veinettet, mens bevilgningene de senere år har utgjort om lag 4 pst. av veibudsjettet. I dette perspektivet er det verdt å merke seg at grenseovergangen rv. 2/61 ved Morokulien i Eidskog er nest mest trafikkert i landet, og den som øker aller mest. Bare i oktober i år viser foreløpige tall at økningen var på 30 pst. Tallene for tungtrafikk viser enda større vekst, ikke så rart kanskje ettersom Sverige eksporterer varer for over 77 milliarder kr til Norge hvert år. Dessuten øker grensehandelen, og antall norske gjestedøgn i Sverige når nye høyder. Prognosene viser at økningen vil fortsette.

Rv. 2 er hovedpulsåren for tilvekstkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm, og sammen med Kongsvingerbanen er den et svært viktig fundament for utvikling av næringsliv og bosetting på begge sider av grensen. I de to nevnte innlandsfylkene har regionalt næringsliv, regionale myndigheter og befolkningen lagt til rette for flere tiltak som kan bidra til gjennomføring og framskynding av veiprojektene og løsninger innenfor gods- og jernbanetrafikk. Derfor er det også store forventninger til statlige myndigheters bidrag og ikke minst gjennomføringsevne, slik det er nedfelt i Nasjonal transportplan.

Utbyggingen av rv. 2 er nå godt i gang, og gjennomføring av smal firefelts vei så langt synes å være et effektivt prosjekt. 22 års planlegging kronet med en ny og viktig vei. Jeg vil imidlertid understreke i denne sammenheng at det er viktig at dette prosjektet gis rammer for videreføring på hele strekningen, slik at dette arbeidet kan gjennomføres kontinuerlig. Noe annet ville være å sette distriktet i en svært så vanskelig klemme, og det ville slå negativt ut for hele Østlandet.

Det er positivt at det foretas forsøk med breddeutvidelser, slik som f.eks. på rv. 3 gjennom Østerdalen. Jeg håper at slike forsøk kan utvides, og et godt og samfunnsmessig riktig prosjekt i så måte ville være rv. 21, en ofte glemt, men mye brukt riksvei.

Ole-Anton Teigen (SV) [14:28:23]: Regjeringens nordområdestrategi gir oss i nord et handlingsrom vi aldri har hatt tidligere. Derfor vil jeg dra fram nordområdene også i budsjettdebatten om samferdsel – og om satsing på jernbane i nordområdene. Det handler ikke om tog til sjøs. Det handler om at den rød-grønne regjeringen er de første til å sette på papiret satsing på jernbane i Finnmark, og seriøst vil utrede mulighetene for å koble Kirkenes til det russiske jernbanenettet. Det er ingen liten sak. Ingen har større visjoner for og satsinger på sin jernbane enn russerne.

Denne regjeringen vil noe med jernbanen – både nasjonalt, der vi øker innsatsen med en milliard pr. år, minst, i årene framover, og i nordområdene. Narvik er kanskje det mest spennende stedet for jernbaneutvikling i Norge akkurat nå. De satser i Narvik på å utvikle byen til en internasjonal jernbanehavn, et utskipingssted for store mengder gods mellom Nord-Amerika og Russland. Ja, visjonene handler også om å knytte det asiatiske kontinentet, både Sibir og Nordvest-Kina, til Amerika via Narvik. De første godstogene er under planlegging. Dette er en satsing som kan åpne muligheter for større områder i Nord-Norge og Nordkalotten – også i Troms. Kanskje blir det regningssvarende å bygge Tromsbanen, som vi i Troms har kjempet for i en årrekke.

Infrastruktur er utrolig viktig, også i Jonas Gahr Støres nordområdestrategi. Infrastruktur – veier, jernbane, ferger – ses på som tvingende nødvendig for å satse på nordområdene og for å løse utfordringene knyttet til suverenitet, fiskerirettigheter, energi og petroleum, miljø, klima og naturvern – på Svalbard, i Barentshavet, utenfor Troms og Lofoten.

Det blir ingen bærekraftig utvikling uten å satse på transport – på veg, på bane og på transportveier til sjøs, langs norskekysten. Dette er også viktig fordi Regjeringen i nordområdestrategien knytter infrastruktur både til å utvikle næringsliv og til å bevare miljøet. Både oljetransporten og den petroleumsvirksomheten som skal foregå, krever verdens beste beredskap. Vi vil beskytte sårbart miljø i nord, og vi vil skape arbeidsplasser i Troms, Nordland og Finnmark.

Høyteknologisk satses det på Barentshavet på skjerm. Jeg vil trekke fram avleggeren av Massachusetts Institute of Technology – MIT-Fablab Norway – i min egen hjemkommune. Denne regjeringen har også doblet statlig innsats til bygging av bredbåndsnett i distriktene. Det er uvurderlig for å skape kunnskapsbaserte arbeidsplasser i Distrikts-Norge.

På vegsiden gjør denne regjeringen et løft. Utover perioden kan vi vente at bevilgningene til investeringer ligger 1 milliard kr over nivået til Bondevik II. Vi er i gang, startskuddet har gått, og vi leverer varene. Vi har ennå mye ugjort, men Rom ble heller ikke bygd på én dag.

Eirin Faldet (A) [14:31:27]: Jeg synes dette har vært en veldig fin debatt. Det understreker igjen at samferdsel engasjerer, fordi det angår oss alle, uansett hvor vi bor i vårt langstrakte land. Det har vært en avklarende debatt også. Debatten har avslørt at det er ett parti som står alene med alle de snille milliardene sine, og så er det noen finjusteringer og noen vimpler hos de andre på den borgerlige siden.

Men jeg har lyst til å oppklare noe som jeg tror har sneket seg inn som en liten misforståelse. Det er jo ikke slik at bompenger kommer istedenfor statens veibevilgninger, og at disse har gått ned når bompengene har gått opp. Det er jo ikke slik, de kommer i tillegg. Hensikten med bompenger er å få veier utbygd raskere enn vi ellers ville ha gjort. Arbeiderpartiet støtter bruk av bompenger, men bare der det er lokal tilslutning i kommunestyrene i de berørte kommuner til å kreve inn penger for å få veiutbygging til å skje raskere.

Bompenger skal også være med og finansiere utbygging av den ulykkesbelastede stamveien E6. Som jeg nevnte i hovedinnlegget mitt, er det helt nødvendig å sette i gang med utbedring av E6. Jeg er kjempefornøyd med at det nå prioriteres midler til planlegging av E6 på strekningen Gardermoen–Kolomoen og Lillehammer–Otta, og jeg er glad for at strekningen deles opp, slik at det i første omgang kan fremmes en proposisjon angående strekningen Gardermoen–Dal og strekningen Skaberud–Kolomoen.

Så må jeg få lov til å komme inn på rv. 2 atter en gang. Jeg må bare poengtere at saken har kommet langt, og en er i ferd med å realisere bompengestasjon. Framdriften må videreføres og forseres på bakgrunn av de godkjente forelagte og vedtatte planene for smal firefelts motorvei Kløfta–Kongsvinger, og det er faktisk etter planen som er bestemt av Miljøverndepartementet.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [14:34:00]: Den politiker som har hjerte for hele landet, den politiker som satser på samferdsel. Derfor er det også slik at vi har en populær samferdselsminister, og vi i Senterpartiet er stolt av den jobben som hun gjør. Så forstår jeg at representanten Sandberg mener at man må kunne gå inn og så splid i dette partiet ved å peke på at det jo også satses på jernbane. For jernbane kan det da ikke være noen i Senterpartiet som har sans for, mener Sandberg. Sandberg tar fullstendig feil. Jernbane er uvurderlig viktig, også for Distrikts-Norge, både for persontransport og ikke minst for gods-transport. Vi har sett nok lastebiler skliende over fjell-overganger i dette landet til å forstå hvorfor et skikkelig jernbaneløft er viktig for hele landet, ikke minst for gods-transporten, og da er det å satse på utbygging av jernbanen her i Oslo-regionen, fire spor Asker–Oslo, fire spor Ski–Oslo, helt avgjørende for å få et jernbanenett som har den kapasitet og de muligheter som skal til for å dekke nettopp de landsdekkende funksjonene. Samferdselsministeren nevnte Alnabru-terminalen. Den er ikke for Oslo, den er for landet rett og slett. Så jernbanesatsing er viktig. Den er viktig for kollektivtrafikken i Oslo-regionen, men den er også et viktig investeringsobjekt for at dette landet skal gå, og gå bedre.

Så har jeg lyst til å stoppe litt opp ved Oslopakke 3, som er av uvurderlig betydning for Oslo-regionen. Det er grunn til å gratulere politikerne i Oslo og Akershus som på så tverrpolitisk grunnlag har klart å snekre sammen en kollektivpakke over 20 år med til sammen 52 milliarder kr inni, hovedsakelig bompenger, men også noen Nasjonal transportplan-penger. Det at man har klart å overstige barrierene partiene imellom og få til en samlet presentasjon av en så enorm satsing, ja det skal Oslo-politikerne og Akershus-politikerne ha stor ros for. Jeg vet at samferdselsministeren deler min oppfatning av det, og at samferdselsministeren vil gjøre alt hun kan for å få fram denne pakken for Stortinget så snart som mulig – det arbeides med det nå. Da er det viktig at man også får på plass det lovverket som skal til for at man kan bruke bompenger til kollektivsatsing. Vi trenger rett og slett å kunne se bompengeringen som en innsats for både å styrke veiutbyggingen i denne regionen og ikke minst for å få en langt mer offensiv kollektivdekning i hovedstadsregionen. Det er helt avgjørende for at ikke denne regionen skal tettes igjen. Det er allerede nesten uframkommelig for busser i Oslo. Hvis vi ikke får til en massiv kollektivsatsing i denne byen, som Oslo- og Akershus-politikerne er skjønt enige om, og som rikspolitikere ber oss om, ja så må vi få hjelp fra et aktivt samferdselsdepartement, og jeg ser fram til at vi får saken fram for Stortinget.

Henning Skumsvoll (FrP) [14:37:36]: Det blir stadig flere i dette landet som ikke forstår, ei heller aksepterer, at det ikke er fornuftig å investere mer i infrastruktur, og da i særdeleshet i veisektoren.

Veisektoren har i lange tider blitt stemoderlig behandlet. Det gjelder både nyinvesteringer og vedlikehold. Eterslepet bare på vedlikehold er av Statens vegvesen kalkulert til 43 milliarder kr. Regjeringspartiene har økt budsjettet for veiinvesteringer med 1,2 milliarder kr. Uansett hvor mye denne økningen i veibudsjettet er historisk, ifølge representanten Klungland, er det etter Fremskrittspartiets mening dessverre ikke nok. Det vil ennå ta 50 år før vi får et tilfredsstillende stamveinett.

Standarden på våre veier er for dårlig. Mellom alle landsdeler bør det bygges firefelts veier. Den dårlige vei-standarder gjør at vi får svært mange ulykker mellom møtende trafikk. Med midtskillere ville antallet ulykker bli redusert betraktelig. I dag koster alle trafikkulykkene staten ca. 25 milliarder kr årlig. Bedre veier gir beviselig færre ulykker.

Stadig flere økonomer er enige med Fremskrittspartiet i at landets økonomi tåler større investeringer i realverdier. Maskinentreprenørene har en ledig kapasitet på 6–7 milliarder kr. Dette beløpet tilsvarer ønskemålet i Fremskrittspartiets alternative budsjett.

I Vest-Agder er E39 stamveien mellom Oslo og Stavanger. Store deler av denne veien er av dårlig standard. OPS-prosjektet Listerpakken bestod av mange prosjekter. Et av disse var ny E39-trasé på 14 km mellom Feda og Handeland.

Da denne ble åpnet i august, ble det allerede da, i stamveitredningen, som Statens vegvesen selv stod bak, sagt at veien ved åpningen var under den standarden som en stamvei skulle ha. Det er betenkelig at det i dag fullføres stamveistrekninger som ikke har en minimumsutrustning med midtskillere.

Listerpakkens intensjoner om et bolig- og arbeidsmarked mellom de seks kommunene var at alle elementer i veipakken skulle fullføres i løpet av 2009. Det gjenstår nå 121 mill. kr på at hele Listerpakken blir fullfinansiert. De borgerlige partiene har i sine merknader pekt på viktigheten av at Regjeringen finner en løsning for fullfinansiering.

Alle Listerkommunene venter nå på at den rød-grønne regjeringen skal bevilge de gjenstående 121 mill. kr uten at regningen sendes til kommunenes befolkning i form av utvidet bompengeperiode.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Arne L. Haugen (A) [14:40:49]: Som medlem av næringskomiteen har jeg møtt et utall av bedriftsledere og ansatte som har som et av sine høyst prioriterte krav til oss politikere at vi må ordne opp med infrastrukturen, dvs. få til en skikkelig standardheving av veinettet, få til bedre standard på jernbanenettet og få bygd ut breibånd i alle deler av landet.

Det er ingen grunn til å være overrasket over dette budskapet eller – skal vi si – kravet. I og med at jeg for ganske kort tid siden var ordfører i en distriktskommune, kjenner jeg meg alvorlig godt igjen her og har selv vært med og fremmet et slikt krav.

Når Regjeringen nå fremmer et budsjettforslag som fyller rammene i Nasjonal transportplan, synes jeg det er svært positivt. Det er et samferdselspolitisk løft som ikke har skjedd tidligere. Og når det ikke er mer jubel over det, tror jeg det kanskje skyldes alvoret i situasjonen, og at man ikke fullt ut tror på at Stortinget virkelig vil ta dette krafttaket, før det materialiserer seg mer konkret.

Utfordringene videre blir nå å begynne å ta igjen etterslepet fra og med neste år. Gode prosjekt ligger i kø. I løpet av de siste årene har det f.eks. i mitt heimfylke skjedd en gledelig samordning av prosjekter, og en har fått opp en felles prioritering. For denne regionen er det svært positivt, og jeg merket meg at det nå foregår et aktivt arbeid for å klargjøre planer for utbedring av rv. 714 fra Orkaner og ut til Hitra og Frøya. Næringslivet, innbyggerne, kommunene og fylkeskommunen er meget utålmodige. Her transporteres ca. halvparten av eksportverdiene fra Sør-Trøndelag på en helt ufattelig dårlig vei. Det er hele tiden utforkjøringer og ulykker som stopper trafikken. Bomveiselsskap er etablert, og fylkeskommunen går tungt inn sammen med kommunene. Også de kommunene i regionen som ikke er direkte berørt, arbeider aktivt for å få realisert dette prosjektet snarest mulig. Et tilsvarende prosjekt er etablert på Fosen.

Når selskapene er etablert og de kommer til Stortinget, må de få positiv behandling.

Svein Flåtten (H) [14:43:56]: Julen er lovprisningens tid. Det har vi merket når vi har sittet her i dag og hørt variasjoner over temaet: Vi har levert, og vi holder hva vi har lovet. Derfor var det med spenning jeg så frem til innlegget fra Vestfold-representanten Steinar Gullvåg.

Veispørsmålene i Vestfold er avklart. Det ble de av den forrige regjeringen. Utbyggingen er godt i gang, og mer kommer. Det som står igjen for vestfoldingene, er jernbane. Etter en elle vill valgkamp i Vestfold, med store løfter om mange, mange milliarder til Vestfoldbanen i denne perioden, har de rød-grønne i Vestfold gått inn i et bevilgningsmessig mørke, eller en bevilgningsmessig tørke – alt etter hva man vil. Da er det litt særegent å høre representanten Gullvåg si at han er meget fornøyd med satsingen på jernbane i dette budsjettet. Det kan ikke gjelde Vestfoldbanen.

Halmstrået hans – og det han går i land på – er at det nå sies i en merknad at dobbeltsporet mellom Tønsberg og Barkåker er prioritert. Ja, det kan se ut som om statsråden aksepterer å gå imot sine egne i fylket og bygge ut dobbeltsporet fremfor å kjøre videre på det som både flertallet i komiteen og statsråden selv i et innlegg tidligere i dag kaller en sammenhengende og rasjonell utbygging av jernbanenettet. For meg, som er vestfolding og lokalkjent, ville det bety å fortsette videre fra Sande og sydoover.

Da er det også vanskelig å glede seg fullt ut over en merknad hvor man sier at man skal bruke av prosjektpotten på rundt 80 mill. kr til dette dobbeltsporet. Jeg tror det er slik i denne saken, som i alle andre saker, at merknader i innstillinger hjelper ingen ting. Det er først når det blir levert penger over budsjetter, at noe hjelper.

Etter å ha vært en av forkjemperne for den såkalte prosjektfiansieringen har representanten Gullvåg tydeligvis ikke gitt opp dette helt. Han klager på Finansdepartementets byråkrater og andre og sier at nå skal en såkalt ukonvensjonell finansiering få prosjektene frem. Jeg tror vi bare må konstatere at prosjektfiansiering er det som Jens Stoltenberg beskrev i spørretimen tidligere i høst. Det er at et prosjekt finansieres. Ja, sånn er det.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [14:47:20]: Samferdsel og god logistikk er viktig for næringsutvikling i landet generelt, men ute i distriktene og inn mot de viktige havnene spesielt. Landet står overfor store og kostbare utfordringer innen samferdsel, noe som vil kreve kreativitet og nytenkning.

Offentlig privat samarbeid – OPS – er i flere tiår blitt brukt som organiseringsform for utbygging og drift på veisektoren i andre land. Erfaringer så langt tyder på at det gir store innsparinger, som gir samfunnet direkte økonomisk gevinst. Ved at entreprenøren gjennom OPS-modellen gis anledning til å planlegge bedre og bestemme framdriften, oppnår en effektivitet, raskere utbygging og lavere kostnader.

OPS er spesielt egnet som organisering på strekninger der det er vesentlige samfunnsøkonomiske gevinster å hente på en rask gjennomføring. E136 fra Ålesund til

Oppland grense er helt klart en slik strekning. Svært mye av eksporten fra Møre og Romsdal går på E136, og veien gjennom Romsdalen er et stort hinder for denne type transport. Bygging av Tresfjordbrua vil korte inn 12,3 km på den vanskelige og svært ulykkesutsatte stamveien rundt Tresfjorden. Minst like viktig er det å få lagt om den lenge omtalte stamveien, som går rett gjennom boligområdet på Lerstad og inn til Ålesund. Lerstadveien er en ulykkesutsatt flaskehals med ekstremt mye tungtransport inn til Ålesund sentrum og en av landets mest trafikkerte havner.

Stortinget bestemte at det skulle gjennomføres tre prøveprosjekt etter en OPS-modell for å teste om modellen gir effektiviseringsgevinst. Proveprosjektene som nå står ferdig, er strekningen Klett–Bårdshaug på E39 og strekningen Lyngdal–Flekkefjord, også på E39. Begge prosjektene ble en suksesshistorie.

Med bakgrunn i en opptil 40 pst. raskere veibygging enn tradisjonelt ser jeg ingen grunn til ikke å fortsette med noen flere OPS-prosjekter. Det er i alle fall viktig at den varslede evalueringen gjennomføres raskt. I prinsippet bør det ikke være noe i veien for å starte nye prosjekter samtidig som en evaluerer de første.

Slik saka står i dag, vil halvparten av Lerstadveien inn til Ålesund stå ferdig i år 2015. Tresfjordbrua vil neppe komme før godt etter år 2020. Høyre lanserte derfor OPS-modellen for strekningen Ålesund–Oppland grense i valgkampen i 2005.

Det ble i media slått kraftig tilbake mot forslaget av Senterpartiets representant Eli Sollied Øveraas. Hun og Senterpartiet lovte en bedre løsning – den mye omtalte prosjektfiansieringen. Jeg skal ikke si mer om den. Jeg vil be Regjeringen på nytt vurdere å ta i bruk OPS-modellen for å få en raskere fullføring av E136 mellom Ålesund og Oppland grense.

Kåre Fostervold (FrP) [14:50:47]: Selv om regjeringspartiene forsøker å gi et inntrykk av at samferdsel er årets budsjettvinner, vet Stortinget at dette budsjettforslaget ikke er mer enn det de fleste var enige om i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan.

Selv det er for lite når man vet at problemene står i kø, og at disse ikke lar seg løse hvis man skal fortsette med bevilgninger på dette nivået.

Bare for stamveinettet alene mangler vi 230 milliarder kr for å oppnå en tilfredsstillende standard, noe som vil ta nærmere 50 år med det ambisjonsnivået Regjeringen legger opp til og tydeligvis er så fornøyd med.

I mitt eget fylke, Telemark, har vi usedvanlig dårlige veier, noe jeg er sikker på at statsråden er kjent med. Spesielt er det en utfordring med europaveien gjennom Bamble. Dette er en strekning av veinettet vårt som viser klart negative utviklingstrekk, med stor vekst i trafikken og dessverre en vekst i antallet ulykker.

Denne veien er også en skolevei, noe som bekymrer mange elever og foreldre. Det er ingen tvil om at hvis ikke statsråden finner penger til trafikksikkerhetstiltak til denne strekningen innen kort tid, vil konsekvensene bli tap av menneskeliv, kanskje unge menneskeliv.

Her bør statsråden kjenne sin besøkelsestid, for her er det ikke tid til å vente på rullinger eller annen politisk sendrekthet.

Samtidig har jeg lyst til å peke på et paradoks i Regjeringens politikk, nemlig den manglende sammenhengen mellom samferdselspolitikk og distriktspolitikk.

Det brukes store summer for å prøve å opprettholde bosettingen i distriktene. Det som dessverre ser ut til å bli glemt av Regjeringen, er at uansett bosted er man avhengig av gode samferdselsårer, og i distriktene er det snakk om veier.

Skal vi opprettholde bosettingen i distriktene, må vi ha et næringsgrunnlag, og et næringsliv trenger gode veier til de sentrale markedene for å være konkurransedyktig.

Telemark fylke har i altfor mange år blitt nedprioritert av Stortinget. Dette har resultert i at vi kanskje har Norges dårligste veier, og blant disse er kanskje veiene i Vest-Telemark blant de verste. I den siste rapporten fra Telemarksforsking angående regional næringsutvikling i Norge kommer Vest-Telemark-regionen helt ned på en 70. plass av de 83 regionene som rapporten opererer med.

Dette er ikke bare forårsaket av dårlige veier, men i en tid der konkurransen er hard, er det ikke særlig fristende å starte næringsaktivitet i en region der man pådrar seg store ekstrakostnader på grunn av dårlige veier, enten det er som følge av unødvendig lang transporttid eller stor slitasje på transportmidler.

Så lenge Regjeringen ikke er villig til å satse mer enn dette for å rette opp det enorme forfallet på veiene våre, så kan man *snakke* om distriktssatsing, men ikke med mye troverdighet.

Gunnar Gundersen (H) [14:53:55]: Vekst og utvikling ute i det ganske land er avhengig av kommunikasjon og samferdsel. Høyre prioriterer samferdsel i sitt alternative budsjett og viser at vi investerer for fremtiden.

Når alle er opptatt av å øke fokus på dette området, skulle det være liten grunn til å redusere handlefriheten til å finne de gode løsningene. At Regjeringen har valgt å skrinlegge prosjektfinansiering og ikke satse på OPS-løsninger, vil komme til å hemme utviklingen av infrastrukturen.

Innlandsfylkene, Hedmark og Oppland, er transittfylker for varetransport til og fra flere deler av landet. Andelen som disse fylkene mottar av samferdselsmidlene, er for lav. Infrastrukturen gjennom disse fylkene er sentral også for andre deler av landet.

Rv. 3 gjennom Østerdalen lider under dette. Senterpartiet lovte 100 mill. kr pr. år, og dette ble nærmest presentert som en garanti under valgkampen. Men rv. 3 er ikke prioritert. Dette er, sammen med rv. 20, den viktigste transportåren fra Midt-Norge til Østlandet og videre nedover til Europa. Belastningen er enorm. Å åpne for at dette kan bli et OPS-prosjekt, slik Høyre og en samlet opposisjon ønsker, ville gi et viktig signal til lokalsamfunn og næringsliv i Hedmark og Midt-Norge. De kunne få et håp om å kunne påvirke sin egen situasjon.

Lottorekka 2–4–6–16 har gitt uttelling for innlandet. Utbygging er i gang på rv. 2, og det er uhyre viktig for

hele Sør-Hedmark at utbyggingen kan gå kontinuerlig uten stopp. Usikkerheten om dette er nå stor grunnet strid om trasévalg i Odalen. Dette er en strid som har pågått i en generasjon og hemmet hele distriktet. Den er avgjort av to miljøvernministere tidligere, og det skulle ikke være grunn til å somle ytterligere. Det er en hel region som hemmes i sin utvikling om dette nå forsinkes. Statsministeren lovte i sommer at en avgjørelse skulle komme i august. Nå skriver vi desember, og bekymringen er til å ta og føle på. Det holder ikke med å si, som statsråd Navarsete sa i en replikkveksling med representanten Halleraker, at man skal avklare dette så raskt som mulig. Jeg har notert meg at flere representanter fra posisjonen har vært opptatt av rv. 2 og dens viktighet, men jeg kan si det ganske klart: Hvorfor holder ikke statsministeren sitt løfte? Hvorfor skjærer ikke Regjeringen gjennom og fastslår at vegen skal gå der den er bestemt å gå?

Togforbindelsen til Kongsvinger er også svært mye dårligere enn togforbindelsen til andre større regionsentre. Derfor bør konkurranseutsetting forsøkes på denne banen, slik Høyre og opposisjonen vil. Mangelen på god togforbindelse gjør at det er avgjørende at man får en god veg. Glåmdalsregionen trenger og må få den vitamininn-sprøyting en kontinuerlig utbygging av rv. 2 betyr.

Leif Helge Kongshaug (V) [14:57:02]: La meg starte med å si at jeg er glad for at landet vårt er i en økonomisk situasjon som tilsier at vi kan ha en økning i budsjettene, og at det i sin tur kommer samferdselen og infrastrukturen til gode.

Jeg merket meg at Stad skipstunnel skal utredes ytterligere, og spørsmålene som mange stiller seg, er: Når er det nok utredninger? Når skal vi over til handling? Vi merket oss også merknaden fra et mindretall som går på å vurdere Stad skipstunnel som OPS-prosjekt. Vi håper at statsråden tar ønsket om å få det vurdert til etterretning.

Grunnen til at jeg tar ordet, er at jeg vil si litt om den såkalte Freifjordtunnelen. Den er en del av en stamvei. Det er innfartsveien til Kristiansund. I dag er forskuttering en sak i Møre og Romsdal fylkesting. Spørsmålet mitt til statsråden går på flertallsmerknaden i komiteinnstillingen der de ber departementet vurdere om arbeidet kan starte opp i 2007. Dette er det samme som det har vært gitt uttrykk for i lokalavisene – nå ser en lyset i tunnelen, nå viser departementet vilje til å finne en løsning, og det er gitt klare signal fra departementet om at en skal finne en løsning i løpet av kommende år. Det er viktig at departementet gir klare signal om dette. Som sagt behandler fylkestinget i Møre og Romsdal en uttalelse i dag og understreker da viktigheten av å få gjort noe med dette. Det er en tunnel uten belysning og uten takplater, og sjøvann trenger inn i tunnelen. Det er helt uakseptabelt med en ytterligere utsettelse. Det blir videre sagt at dersom en garanti fra regjering og storting om statsbevilgning og fullfinansiering blir bekreftet, vil fylket i en egen sak vurdere en forskuttering av Freifjordtunnelen. Jeg viser også til at det er avsatt 175 mill. kr til opprustning av tunneler. Halvparten går til Ålesundstunnelene. Fra Vegdirketoratet har

både Ålesundstunnelene og Freifjordtunnelen førsteprioritet.

Så mitt spørsmål til statsråden er, og jeg håper å få klare signal i dag: Er det som ligger i merknaden fra stortingsflertallet, et klart signal om at arbeidet i Freifjordtunnelen vil starte opp i 2007, slik at en kan arbeide ut fra det? Eller er det bare en oppfordring om videre vurderinger?

Ivar Kristiansen (H) [15:00:16]: Det er gledelig at i tidenes mest romslige statsbudsjett, statsbudsjettet for 2007, har samferdsel under ett fått økte rammer. Jeg tror ikke det er noen i denne sal som gjør annet enn å glede seg over det.

Imidlertid registrerer vi også denne gangen at fiskerihavnekapitlet mer eller mindre står på stedet hvil. Derfor har det fått prioritet fra Høyres stortingsgruppe, og vi foreslår å øke dette budsjettet med 20 mill. kr.

Jeg registrerer at regjeringspartiene velger å stemme ned opposisjonspartiernes forslag som går på nettopp tematikken rundt fiskerihavner, og spesifikt spørsmålet om å innlede forhandlinger med Vestvågøy kommune om forskuttering av fiskerihavneprosjektet i Stamsund. Og jeg er nødt til å stille fiskeriministeren spørsmålet: Hvorfor har man en annen tilnærming til spørsmålet om forskuttering til en havn kontra til en vei? Når det gjelder veien, har man vært kreativ. Der har man løsninger som går på bompenger og på offentlige og private løsninger. Her har man en kreativitet uten sidestykke for å holde tempoet oppe. I Stamsund har man et samfunn med en fiskerikluster nesten uten sidestykke i Norge. Vi vet at mangel på tempo når det gjelder havneutvikling, gjør at hele utviklingen settes i fare. Her har lokalsamfunn, fylkeskommune og lokale bedrifter søkt staten om ikke å kjøpe seg plass i køen, men om å få lov til å forskuttere utbyggingen, og etter 14 måneders saksbehandlingstid i departementet har de fått avslag.

Da er mitt naturlige spørsmål til fiskeriministeren, jeg går ut fra at han er i salen i dag: Har det noe med ideologi å gjøre, når man velger å behandle forskutteringsprosjekt på en annen måte når det gjelder fiskerihavner, enn når det gjelder å utnytte kreativitet for å holde tempoet og utviklingen oppe på vegsektoren? Her snakker vi rett og slett om å øke utviklingen langs Norskekysten og om å få mer igjen for pengene. Derfor er spørsmålet: Hvorfor har man en annen ideologisk tilnærming til å utvikle fiskerihavnene i et kjappere tempo enn bevilgningstakten legger opp til, enn den tilnærmingen man er i stand til å utvise når det gjelder kreative løsninger for å få fart på vegbyggingen?

Gunn Olsen (A) [15:03:37]: Jeg vil også være med i Norge rundt. Jeg har tenkt å starte i Bamble. Store deler av strekningen E18 gjennom Bamble har svært høye dødstall og svært høye ulykkestall. Det er en kjensgjerning at vegen gjennom Bamble ble bygd i en tid da det faktisk var flere bønder enn biler på strekningen. Nå har snart hele Telemark-benken vært på talerstolen og gitt uttrykk for at man må finne en løsning for deler av denne strekningen.

Så til jernbanen. Det er bra at Stortinget nå kommer på skinnene igjen i jernbanepolitikken. Jernbanesatsingen skal igjen få sin fortjente plass i norsk samferdselspolitikk, slik det er uttrykt i Nasjonal transportplan.

Mange jernbaneprosjekter har ligget lenge i køen, uten å få noen løsning. Eidangertunnelen er åpenbart et slikt prosjekt. Det er viktig å presisere at jernbanetunnel på strekningen Farriseidet–Porsgrunn ikke er et lite lokalt jernbaneprosjekt. Det er et nasjonalt godt jernbaneprosjekt, og det er en skikkelig test på om vi i det hele tatt skal ha en jernbanepolitikk i dette landet. Det vil også være et nødvendig prosjekt for seinere satsing mot Sørlandet. Det har brakt ellevill begeistring i Telemark og områdene rundt. Man er glad i jernbanen, og glad for at man endelig skal få planleggingsmidler til denne strekningen. Vi har ventet lenge på penger til planlegging under ulike regjeringer. Når planleggingspengene nå kommer på plass, kan vi ikke se det på noen annen måte enn en forpliktelse fra vår rød-grønne regjering om at denne tunnelen kommer.

Bratsbergbanen er blant de mest effektive og raskeste transportmidler mellom Notodden og Grenland. Vi må be statsråden om å se på om det ikke er mest hensiktsmessig og gir best økonomi at staten kjøper tjenester på denne strekningen direkte.

Vi finner det ganske underlig at det er to fergestreknin-ger i dette området av landet som ikke er funnet verdige til å få riksvegstatus, slik samferdselskomiteen ved flere anledninger har påpekt. Dette gjelder Randsfjordsferga i Oppland og ferga som trafikkerer Kragerøskjærgården. Vi finner ingen god begrunnelse for at denne saken ikke kan løses. Nye trafikk tall for den ene ferga, slik representanten Bård Hoksrud refererte til, viser at de er svært høye. Vi oppfordrer statsråden til å se på denne saken en gang til.

Så er vi svært glade for at innfartsveien til Kragerø nå skal fullføres.

Per Sandberg (FrP) [15:06:50]: Jeg skal ikke reise Norge rundt. Jeg vil bare prøve å summere opp litt.

Jeg vil ta fatt i det som statsråden sa i en replikkrunde tidligere i dag. Hun repliserte med at det er viktig å forholde seg til trafikkregler, både i trafikken og innenfor den økonomiske politikken. Det er jeg enig i. Det gjelder så vel Senterpartiet som Fremskrittspartiet, selvfølgelig. Men det jeg ikke kan akseptere, er at noen skal kunne snike seg unna trafikkreglene og den økonomiske virkeligheten ved bruk av traktor.

Jeg registrerer i forhold til debatten at det som da Senterpartiet tidligere har ment var meget bra, og det som Senterpartiet faktisk har i sitt program, å foreslå dette i dag, det er populisme. Jeg registrerer også at Regjeringens jernbanesatsing i 2007 vil gi bedre vær på Vestlandet. Det vil bli tørrere i Bergen neste år, og det ser jo sikkert representanten Sortevik fram til. Og så skal det bli fest i Rogaland, for der blir det dobbeltspor, og da tør jeg ikke tenke på hvilken fest det ville ha blitt i Rogaland hvis Fremskrittspartiets budsjett hadde gått igjennom og vi hadde fått fjernet alle bomstasjonene i Rogaland.

Jeg registrerer også at representanten Klungland fra Arbeiderpartiet mangler oppslag. Det er jo ikke så rart, for Klungland snakker jo bare om Fremskrittspartiet, og da kan han ikke regne med å få noe oppslag heller.

Jeg registrerer at når Fremskrittspartiet har inngått forlik, så er det snakk om å ha makt. I forrige periode var det bare når Fremskrittspartiet hadde forlik, at det var et flertall. I forrige periode gjaldt det ikke når regjeringen dannet flertall sammen med Arbeiderpartiet. Da var det ikke et flertall. Det var ikke et flertall i forrige periode da SV dannet flertall sammen med regjeringen. Det var kun når Fremskrittspartiet dannet flertall sammen med den forrige regjeringen at det var et flertall. Forstå det den som kan.

Så registrerer jeg også at SV faktisk har rotet litt i historien og funnet fram til at forlikene mellom Kjell Opseth og Inge Myrvoll, i sin tid, ikke eksisterer lenger, og det synes jeg er interessant. Jeg gleder meg faktisk til å se at representanten Svein Gjelseth fra Arbeiderpartiet nå skal bygge broer, veier og tunneler i 2007, når man har 268 mill. kr disponibelt til å bygge veier. Det blir interessant. Det er trist at vi ikke får en debatt i Stortinget når vi er låst av finanskomiteen og Regjeringen.

Min konklusjon er at når vi kommer i samme situasjon i 2007, vil veistandarden være like ille som i utgangen av 2006, med noen forbedringer, der hvor lokalsamfunnene har blitt presset av Senterpartiet til å betale sjøl, eller har blitt pålagt en ekstra skatt.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:10:02]: For å kunne oppfylle folks forventninger til bedre kommunikasjoner er det helt avgjørende å føre en økonomisk politikk som gjør at vi har tilgjengelige fagfolk til investering og vedlikehold. Slik vi kjenner dagens høykonjunkturensituasjon, med knapphet på fagfolk, men ikke knapphet på penger, krever dette en ny debatt for å få fram virkemidler slik at vi i større grad kan prioritere fellesskapsinvesteringene. Derfor, i dagens konjunkturensituasjon, er det det som er den viktige debatten, ikke Høyres ønske om mer privatfinansiert vegbygging. Staten har billigere penger til disposisjon enn private. Det vet vi av erfaring.

For Senterpartiet står den digitale allemannsretten sentralt. På samme måte som vi fikk etablert strøm og telefonforbindelse til alle husstander, må vi nå få breibånd på tilsvarende måte. Dette er en avgjørende forutsetning for at skoleungdom skal gis like muligheter i undervisninga uansett bosted, at offentlig servicetilbud og informasjon skal kunne nå alle, noe som vil gi mulighet for kraftig effektivisering, og at flere arbeidsplasser kan bli etablert der ungdom ønsker å bo. Hittil har vi i all hovedsak hatt en markedsdrevet etterspørselstyrt utbygging, og dette har ført til at svært mange ikke har tilgang på noktern breibåndskvalitet, ja langt fra den kvaliteten som trengs for å gi digital allemannsrett et praktisk innhold.

Ifølge Post- og teletilsynets rapport av 9. januar i år – Vurdering av bredbåndsdekningen, heter det på side 14 at «markedsdrevet utbygging av tilbud om bredbånd ikke kan bli tilbud til alle».

I rapporten sies det at med den etterspørsel som representerer et kvalitetsbehov nedstrøms til brukerne på

2 Mbit/s, vil – ut fra tekniske begrensninger – linjelengde over tre til fire km i dagens aksessnett ikke kunne nyttes.

Derfor er det avgjørende at fornyings- og administrasjonsministeren raskt får utført en ny faglig vurdering av bostedenes tilgjengelighet til breibånd, som gir en framtidsrettet kvalitet som dekker behovet for næringsliv, skoleungdom og offentlig service. Statsbudsjettet for 2007 er en klar forbedring gjennom økt satsing på offentlig samfinansiering av breibåndsutbygginga. Imidlertid vil en nødvendig analyse av hvordan breibåndstilbudet er i hele landet, vise stort behov for et fortsatt løft, slik at den etterspørselsstyrte utbygginga kan utfylles av en tilbudsstyrt utbygging. Dette er et rettferdighetskrav på linje med tidligere tiders krav om og utbygging av strøm og telefon-sentraler.

Senterpartiet er glad for at statsråd Grande Røys i sitt innlegg her i dag sa at hun ville komme tilbake til Stortinget med en ny vurdering av nødvendige bevilgninger for å oppfylle Soria Moria-erklæringa i samband med revidert nasjonalbudsjett 2007. For Senterpartiet er det en svært prioritert sak.

For øvrig: Regjeringa oppfylder Nasjonal transportplan gjennom forslaget til budsjett for 2007, og det er en gledelig etappeseier, men ikke noe mer. Spesielt er det godt mottatt av folk som trenger tog og bil, at vedlikeholdet prioriteres av statsråd Navarsete. Som følge av det store etterslepet på vedlikeholdet, er det viktig at denne prioriteringa følges opp videre.

Tor-Arne Strøm (A) [15:13:33]: Med det forrige innlegg som jeg holdt, ble jeg ikke helt ferdig, og etter det jeg forstår, deler jeg den skjebnen også med andre. Og det er jo fordi det er så veldig mye bra å fortelle om i dette budsjettet at tiden ikke strekker til.

Det er bra at Regjeringen har funnet økonomisk rom for en oppstartbevilgning til utbedring av leia i Breivikstrømmen. Det er et viktig bidrag. I tillegg er det viktig med kystkultur. Regjeringspartiene, med støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre, har bedt departementet legge fram en sak om hvordan en har tenkt å sikre den statlige finansieringen av Kystverkets etatsmuseum i forbindelse med statsbudsjettet for 2008. I tillegg kommer, som det er sagt tidligere her i dag, en samlet plan for hoveddepot.

Representanten Per Sandberg snakket bl.a. i sitt hovedinnlegg om det store etterslepet og den elendighetsbeskrivelse som dette budsjettet har. Det er rart at representanten Per Sandberg og den borgerlige siden ikke har tatt inn over seg at det er de som er ansvarlige for de siste budsjettene. Jeg synes at man burde snart gå til en slik innrømmelse. Kanskje hadde man hatt et annet grunnlag å gå ut fra da. Men det er kanskje vondt å erkjenne at samferdsel ikke var prioritert under Bondevik II, med Fremskrittspartiet som støtteparti.

Det er ikke bare Regjeringen som skryter av dette budsjettet. Jeg sa tidligere i dag at det måtte være tungt for opposisjonen å høre den entydige rosen som dette budsjettet fikk da vi var på høringen. Det er resultatene man må være opptatt av. Opposisjonen, inkludert Fremskrittspartiet, hadde mulighet til å vise til resultater i forrige periode,

men nei. De borgerlige og Fremskrittspartiet hadde verken evnen eller viljen.

Jeg tror faktisk det er en viss redsel hos de borgerlige og hos Fremskrittspartiet, når de nå ser at vi innfrir løftene. Ikke bare innenfor samferdsel, men også i forhold til Soria Moria-erklæringen og Nasjonal transportplan bygger vi bit for bit. De benyttet seg ikke av muligheten da de i forrige periode hadde den.

Truls Wickholm (A) [15:15:55]: Regjeringen har tatt et kjempeløft for samferdsel. Vi leverer det vi har lovt i Soria Moria-erklæringen, og det vi har lovt i Nasjonal transportplan. Nasjonal transportplan var for øvrig Fremskrittspartiet enig i – og stemte for i Stortinget.

Tidligere i debatten spurte representanten Hoksrud om hvorfor det ville være en katastrofe dersom bevilgningene til jernbane var blitt liggende på det nivået som beskrives som litt under nivået i Regjeringens budsjett for 2006. Jeg vet ikke hva representanten Hoksrud kaller katastrofe, men helt sikkert er det at det ville ikke ha blitt lett for jernbanesektoren i Norge dersom Fremskrittspartiets forslag hadde blitt vedtatt.

For det første er det slik at Regjeringen øker bevilgningene til jernbanen med 950 mill. kr, altså tett opp under 1 milliard kr, mens Fremskrittspartiet kutter med 1,9 milliarder kr. Dette kuttet fordeler de slik: minus 650 mill. kr til drift og vedlikehold, altså 20 pst. kutt, og minus 850 mill. kr til investeringer, altså 38 pst. kutt. Videre kutter de med 400 mill. kr i kjøp av persontogtransporttjenester, altså 25 pst. Man bør huske på at da vi leverte vårt budsjett for 2006, ble det ikke akkurat applaudert. Tilstanden for norsk jernbane er ikke fryd og gammen. Fremskrittspartiets kutt er dermed med på å gjøre en stor utfordring enda større.

Jeg synes det er alvorlig å kutte i drift og vedlikehold. Dette kaller jeg kutt i sikkerhet. Det jeg trodde Fremskrittspartiet egentlig var opptatt av, men det er kanskje slik at for Fremskrittspartiet er det bare bilistenes sikkerhet som er det viktige.

Kuttene på 400 mill. kr i persontogtransporttjenester ville f.eks. ha ført til at vi hadde måttet legge ned Meråkerbanen – i Per Sandbergs eget fylke – og vi hadde måttet legge ned Nordlandsbanen. Kuttene i investeringer ville ha gjort det umulig å gjennomføre utbygging av dobbeltspor på Lysaker. Fremskrittspartiet ville dermed ha tvunget folk flest over i bilkø og vekk fra toget. Kanskje har Fremskrittspartiet innsett at deres galluper øker proporsjonalt med bilkøene, og at de derfor gjør det de kan for å hindre gode løsninger? Det er tydeligvis et mål for Fremskrittspartiet at folk flest skal stå i kø, og atter kø.

Vi velger å satse på både vei og bane. Vi har løsninger for framtiden, og vi viser med dette budsjettet at vi kan leve.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:18:33] Det kom eit direkte spørsmål om Freifjordtunnelen som eg gjerne vil kvittere ut.

Kostnadene for Ålesund-tunnelane og Freifjordtunnelen er auka meir enn det som vart lagt til grunn i hand-

lingsprogrammet for perioden 2006–2009. Revidert kostnadsoverslag for Ålesund-tunnelane er på om lag 240 mill. kr og for Freifjordtunnelen på om lag 155 mill. kr. Det er 100 mill. kr meir enn det som vart lagt til grunn for desse tunnelane.

Det står att å detaljprosjektere sikringsarbeidet i Freifjordtunnelen og å lyse ut anbod. Oppstart vil difor uansett ikkje vere aktuelt før ved slutten av 2007. Dersom det vert forskottert midlar i 2007 og i 2008, vil det vere mogleg med ein slik oppstart hausten 2007.

For å vere veldig klar i dag: Dersom ein stiller opp med forskotteringsmidlar frå fylkeskommunen eller frå andre lokale aktørar, vil Samferdselsdepartementet stille seg positivt til ei slik forskottering, sjølvstapt under føresetnad av at forskotteringa er i samsvar med reglane for forskottering. Eg snakkar då om refusjon utan kompensasjon for rente- og prisstiging og liknande, noko som alltid skal ligge til grunn.

Det er ein føresetnad at tryggleiken for dei som ferdast i tunnelane, vert teken vare på – òg i den tida då platene vert fjerna. Me vil følgje veldig nøye med på dei tiltaka som Statens vegvesen set i verk, for å sikre tryggleiken til dei vegfarande òg i denne perioden.

Når det gjeld kravet om at Randsfjordferja og Kragerøferja skal verte riksvegferjer, er det ikkje slik at desse to ferjene er dei einaste ferjene ein ynskjer omklassifisering for. Få dagar etter at regionsreforma er vorten lagd fram, der det er eit forslag om at riksvegferjer og riksvegar skal verte regionferjer og regionvegar, synest eg det må vere rett å sjå eit slikt spørsmål i samanheng. Ein bør ikkje gjere eit stort arbeid med omklassifisering no, og så om kort tid få ei tilbakeføring til regionen igjen – dersom det er det Stortinget kjem til å gå inn for. Det får me då vente og sjå på.

Til Framstegspartiet: Dei har enno ikkje skjont at det ikkje er ei regjering av Senterpartiet åleine som har lagt fram budsjettet. Eg registrerer at dei vender seg berre til Senterpartiet, ikkje til Regjeringa. Eg vil be om at dei vender seg til Regjeringa. Det er Regjeringa, dei tre regjeringspartia, som står bak budsjettet.

Det ligg ikkje inne noka fjerning av bomstasjonane i Fremskrittspartiet sitt alternative budsjett. Festen i Rogaland ville difor ikkje ha vorte noko særleg til fest. Dersom Framstegspartiet skulle ha prioritert å ta over bompengestasjonane, utløyst med framtidige og noverande krav pluss den delen som staten er inne med, måtte budsjettet til Framstegspartiet ha sett heilt annleis ut enn det budsjettet dei har lagt fram i dag. – Ja, der var tida ute, hr. president.

Rolf Terje Klungland (A) [15:21:27]: Regjeringen har gjennom budsjettet for 2007 vist en ny politisk retning. Det er en retning der fellesskapet er blitt satt i høysetet, og som faktisk har vært med på å bygge det velferdssamfunnet vi har i dag.

Det kan derfor være på sin plass å vise til representanten Kristiansens innlegg, der han sa at vi nå har «tidene mest romslige» budsjett. Det er rart å høre fra en Høyremann. Denne regjeringen forholder seg til handlingsrege-

len, mens Høyre i regjering altså ikke greide det. I forhold til det Bondevik-regjeringen ville hatt dersom den hadde fortsatt, har denne regjeringen 12 milliarder kr mer å bruke på felles oppgaver. Det er uten nye skatteletter, som Bondevik-regjeringen hadde lovet, og som den ville ha fremmet forslag om.

Men når det er sagt, beklager jeg at Agder-benken i dag istedenfor å samle seg om å sikre Listerpakken finansiering, om nattogtilbud i Kristiansand og om gang- og sykkelsti ut til Lindesnes, som betyr lite i økonomisk sammenheng, men som betyr mye for landsdelen, har gått inn for å kritisere hverandre. Jeg skal ikke gå på enkeltpersoner, men jeg må si at når jeg hører på Fremskrittspartiet og Høyre i denne debatten, minner det meg om at Hedningesamfunnet skulle rope etter flere gudstjenester og mer kristendom.

Representanten Sandberg sa at jeg hadde snakket om oppslag. Jeg vet ikke hva slags oppslag representanten snakker om. Jeg kan heller ikke huske at jeg hadde det med i mitt forrige innlegg. Men uansett må det vel være bedre enn nedslag, så det skal jeg bare forholde meg til.

Men det er slik at Fremskrittspartiet snart må innse at de er det største opposisjonspartiet. Da må de tåle å bli tatt på alvor, og de må tåle at det blir stilt krav til dem. Når de snakker om midtdele, og det står i programmet at de på dagens veier på 8,5 meter skal ha trailere som er 25,25 meter lange, og som veier 60 tonn, betyr det at istedenfor midtdele over Kvinneshøia i Vest-Agder vil det komme noen giganter av trailere som skal kjøre. Det er Fremskrittspartiets program. Men jeg skjønner at de kan forandre programmet ettersom de føler behov for det, eller ettersom ledelsen føler behov for det. Hvis ikke må de finne andre partier å være medlemmer av.

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

Arne Sortevik (FrP) [15:24:49]: Fortolkningen av Fremskrittspartiets program tror jeg foregående taler skal overlate til både Fremskrittspartiet selv og Fremskrittspartiets velgere.

Noen ord om høyhastighetsbane: Jeg tror det gjør seg gjeldende en misforståelse hos enkelte partier om hva Fremskrittspartiet faktisk mener om høyhastighetsbane. Privat løsning, betegnet som Haukelibanen, har vært kjent iallfall siden 1998, og det ble tidlig gjort klart fra Fremskrittspartiet at det er en løsning vi er åpen for – en privat løsning, i 1998. Det er derfor ikke overraskende at partiledelsen har sagt det samme også i 2006. Men en offentlig utredning og en offentlig bygging av en sørnorsk høyhastighetsbane, lansert i 2006, stiller vi oss ganske avvisende til.

Så til prosjektf finansiering. Jeg fikk et underlig svar tidligere. Etter to budsjetter, for 2006 og 2007, er Regjeringen uten sitt eget utbasunerte alternativ, nemlig prosjektf finansiering med forskuttering og egne fond fra staten. Den løsningen er gravlagt. Regjeringen er uten alternativ.

Øyvind Halleraker (H) [15:26:18]: Jeg vil gjerne få lov til å delta litt i historieskrivningen – eller forsøket på en sådan. Det tror jeg det kan være god grunn til, siden et medlem av finanskomiteen, representanten Klungland, nettopp har vært oppe på talerstolen og sagt at denne regjeringen ikke går utover handlingsregelen. Det trodde jeg iallfall at de som sitter i finanskomiteen var klar over, at her går man utover handlingsregelen med 6–7 milliarder kr.

Historieskrivningen tar utgangspunkt i at denne regjeringen bevilger mye mer til samferdsel, og selvsagt gjør den det. De har en forpliktelse i forhold til en Nasjonal transportplan de selv står bak, og som de nå gjør et forsøk på å oppfylle. Men de greier ikke det – heller ikke i år. De ligger bak, med over 1,6 milliarder kr, til vei og jernbane samlet. Så faller de for den fristelsen å sammenligne med Bondevik II-perioden. Det er i beste fall meningsløst. Landet var i en helt annen økonomisk situasjon. Ressursene måtte anvendes helt annerledes for å rette opp norsk økonomi.

Jeg har tatt meg bryet med å sjekke litt i fire, fem, seks innstillinger fra foregående år. Her viser det seg at i innstillingen for 2002 hadde Arbeiderpartiet 1 mill. kr utover regjeringspartiene. I 2003 hadde de 35 mill. kr mindre. Og i en arbeiderpartimerknad i innstillingen for 2003–2004 står det:

«Disse medlemmer har forståelse for at investeringsnivået må tilpasses den økonomiske situasjonen.»

Slik så situasjonen ut da.

Nå blir det spennende å se resten av denne NTP-perioden. Den ene representanten etter den andre har vært oppe og sagt at de rød-grønne er garantisten for oppfylld av NTP-perioden. Ingenting vil glede oss i Høyre mer hvis denne statsråden greier å få det til, for vi har merket oss hvert eneste innlegg. Og vi ser fram til at Regjeringen i det kommende året også må bevilge reelle kroner over statsbudsjettet og ikke i urimelig grad trekke på medfinansierer. Finansministeren tar i finanstanden Hardangerbrua til inntekt, og det er vel nesten toppen av frekkhet – et prosjekt som ikke skulle ha en eneste krone i statlige midler, og som hun bestandig har vært imot.

Jeg må minne om at det foreligger et forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet for å rette opp i denne praksisen. Statens andel til disse forskutteringene kommer nå i de årene som kommer, og da kommer det til å bli mindre til andre prosjekter.

Ole-Anton Teigen (SV) [15:29:38]: Vi i Troms har dessverre de siste årene fått bare under 2 pst. av landets vegmidler. Det er altfor lite. Jernbane har vi ikke, så den nasjonale satsingen på jernbane ser vi ikke noe til i Troms. Tromsbanen er ennå i det blå, men gjennom et sterkere fokus på nordområdene og et OL i Tromsø i 2018 kommer Tromsbanen. Den kommer til å bli et lønnsomt prosjekt, sett i et samferdsels- og miljømessig perspektiv, i en bærekraftig region som vil være i fokus både nasjonalt og internasjonalt i større grad enn noen i denne salen kan tenke seg i dag.

Årets samferdselsbudsjett fyller opp Nasjonal transportplan. Det er ikke bare bra, det er kjempebra. Samferdselsbudsjettet er en god start, også for oss i Troms. Det er mer penger – så blir det også mer penger til Troms. Det viser at denne regjeringen bryr seg om oss som bor langt fra hovedstaden.

La meg nevne hva vi satser på i Troms i 2007: Det sattes 95 mill. kr, medregnet 25 mill. kr til rassikring. Tromsøpakke 2, som blir ferdigstilt i 2007, sattes det 44 mill. kr på – et miljøprosjekt uten sidestykke i Tromsø. Av de 95 millionene går store deler til utbedring av rv. 867 utenfor Harstad, noe som har vært et gammelt krav fra befolkningen rundt Harstad.

Rassikringsmidlene på 25 mill. kr blir brukt til tiltak på fylkesvegnettet i Troms. I 2007 prioriteres statlige tilskudd til videreføring av prosjektene fylkesveg 294 Isbergan i Tromsø og fylkesveg 347 på Arnøy i Skjervøy, som vil få en oppstart. Dette vil gi folk som ferdes på disse vegene – og næringslivet – en mye tryggere veg i framtiden.

I forslaget til samferdselsbudsjettet for 2007 blir det vist til at det lenge har vært stor usikkerhet knyttet til den årlige driften av Senja-fergene. Statsråden kjenner til problematikken, og jeg tror hun klarer å løse dette i samarbeid med Troms og Nordland fylkeskommuner. Vi trenger forutsigbarhet for at Senja-fergene skal bli et slikt must som regionen tror de kan bli for lokalbefolkningen i området og reiselivet i nord.

Vi satser på å gi folk i Nord-Troms og i Finnmark reduksjon i maksimaltakstene på flytjenestene der staten kjøper flyrutetjenester. Det koster faktisk mer å ta fly fra Finnmarkskysten til Tromsø enn det koster å reise fra Oslo til Hellas og bo der i 14 dager på et skikkelig hotell. Det kan ikke være rettfærdig.

Til slutt vil jeg bare si at vi i Troms venter ennå på forsøk med gratis riksvegferge, men jeg tror ikke vi venter forgjeves. Men igjen, det går oppover, og snart er sola tilbake i nord. Med sola kommer lyset, varmen og håpet om en ny vår og en ny sommer. Denne regjeringen gir håp og tro, og viser kjærlighet for oss i Distrikts-Norge. Hva mer kan vi forlange – bare varene leveres?

Presidenten: Presidenten hadde nesten lyst til å si halleluja.

Terje Aasland (A) [15:32:51]: Jeg har også lyst til å delta i denne Norge rundt-reisen. Det er uansett et godt budsjett, hvor det tas flere skritt i riktig retning. Det er selvfølgelig også sånn at en ikke løser alle utfordringene gjennom det budsjettet som foreligger, men en kan konstatere at skrittene nå er større enn noen gang tidligere.

Jeg har lyst til å reflektere litt over at jeg i over ett år har vært ukependler. Når jeg drar hjem, følger jeg historisk sett sporene tilbake til 1882 – i hvert fall fra Larvik til Porsgrunn. Siden den gang og fram til nå har jernbanen mellom Larvik og Porsgrunn ikke sett de store investeringene, kanskje med unntak av den gangen banen ble elektrifisert. Jeg vet ikke om det utgjorde noe for reisetida, men tar jeg banens beskaffenhet i betraktning, er jeg sterkt tvilende til akkurat det.

Den 10. mai 1996 sendte Samferdselsdepartementet ut en pressemelding som sier om Vestfoldbanen og parsellen mellom Porsgrunn og Larvik at planleggingen fortsetter, og at en har håp om å kunne igangsette anleggsarbeidene tidligst i 1998. Nå er vi altså i 2006, med inngangen til 2007 rett foran oss, og ennå er vi ikke i gang. Jeg håper nå at samferdselsministeren – og jeg forutsetter at hun klarer det – avløser historien fra 1996 og sporene fra 1882.

Så kort innom noe annet viktig som er omtalt i budsjettet: E134 over Haukeli. Der legger en vekt på dette med tunnelene og at det skal være en høyde på 420 cm. Det er vi glade for. Jeg tror også den stamveien mellom øst og vest vil framstå som det beste alternativet. Det er riktig i et miljøperspektiv, det er riktig med tanke på konfliktforhold som ligger der, og med tanke på å knytte de store, befolkningsrike områdene sammen på den beste måten.

Til slutt, for å følge opp representanten Olsen: Jeg kan forsikre om at når jeg snakker om E18 gjennom Telemark, har hele Telemark-benken kvittert ut den saken. Men det handler om de problemene som er nevnt, og som er økende. Vi får en flott E18 fra Vestfold til Telemarks grense, det blir bra veier fra sør mot Telemarks grense – og Telemark blir et punkt hvor problemene står i kø. Det er svært viktig for oss å peke på at det er helt nødvendig å gjennomføre strakstiltak – som er påpekt og støttet av regionrådet – umiddelbart.

Inga Marte Thorkildsen (SV) [15:36:24]: Når vi nå øker jernbaneinvesteringene med 50 pst., har vi kommet et godt skritt nærmere realisering av et svært viktig jernbaneprojekt i Norge, nemlig modernisert vestfoldbane. Som vestfolding med bopel i Oslo har jeg utviklet et nært forhold til jernbanen. Når det gjelder Vestfoldbanen, har det blitt et hat-kjærlighetsforhold – mest kjærlighet, for jeg elsker i utgangspunktet å kjøre tog. Jeg kan jobbe, prate med en hyggelig betjening, strekke på beina eller bare sitte og se ut av vinduet og tenke på jul. Jeg kan lese en god bok eller lytte til musikk, men dessverre ikke lytte til radio – der stopper komforten.

I tillegg til manglende radiomuligheter har hatforholdet sin årsak i de mange forsinkelsene, manglende hyppighet i avganger, gamle togsett og all ventinga på kryssende tog. Det er rett og slett for dårlig – men så er det også en jernbanestrekning som baserer seg på 1880-tallets byggeteknikk, med mange svinger, liten kapasitet og en trasé som er svært lite utbedret.

Egentlig er det pinlig at vi, verdens rikeste land, har stilt oss slik at jernbane har vært nedprioritert i så mange år, mens sammenliknbare land har skjont at satsing på jernbane er nødvendig, framtidsrettet og klokt. Det er nemlig umulig å gjøre som Fremskrittspartiet sier – bygge oss ut av trafikkproblemene ved ensidig satsing på vei. Det er håpløs miljøpolitikk, håpløs trafikkpolitikk og håpløs trafikk sikkerhetspolitikk. Derfor er det viktig at vi nå har startet den store snuoperasjonen, som vi må sørge for å videreføre. Jeg er sikker på at sjansen for å få til dette er uendelig mye større enn om representanten Svein Flåtten og Høyre hadde regjert, særlig i tospann med Fremskrittspartiet, som ikke skjønner vitsen med jernbane overhodet.

Jeg er glad for at transportkomiteens flertall har slått fast at de prioriteringene vi har gjort lokalt i Vestfold, skal ligge fast. Ingen skal lenger få så tvil om bygging av dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg, foreslå høyhastighetsbane som alternativ til regionaltog eller at traseen bør legges utenfor de store byene, som ville vært et dødsstøt for Vestfoldbanen.

Vi har fått en ekspressbuss, TIMEkspressen, som sammen med firefelts E18 har satt toget i en håpløs konkurranse situasjon allerede. Svaret på den konkurransen er dobbeltspor på Vestfoldbanen, intercity, ut fra de planene som foreligger. Vestfoldbanen er uten sammenlikning den strekningen som har det største vekstpotensialet. Men mellom 2001 og 2003 hadde vi en nedgang i antall reisende på 25 pst., og vi er fortsatt 18 pst. under 2001-nivå. Det er faktisk slik nå at uten de nødvendige utbedringene trues Vestfoldbanens eksistens – så alvorlig er situasjonen. Det er derfor et gedigent paradoks at akkurat denne strekningen har vært nedprioritert over så mange år, ikke minst når vi ser den massive økningen i personbiltrafikken, og når vi har så mye kunnskap om konsekvensene av forurensning for både mennesker og miljø. Som bosatt i Oslo indre øst vet jeg litt om det.

Planrammene i Nasjonal transportplan nås i 2007. Vi har en stor jobb å gjøre med etterslepet etter forrige regjering. Vi skal jobbe målrettet for å få en jernbane vi kan være stolte av i landet vårt. Det kommer ikke bare østlendinger til gode – det kommer hele landet til gode, og det er viktig også globalt.

Statsråd Dag Terje Andersen [15:39:39]: Jeg har bedt om ordet på slutten av debatten fordi jeg fikk et spørsmål fra representanten Ivar Kristiansen. Nå kan jeg ikke se at han er til stede, men han skal få svar allikevel.

Spørsmålet var om det er ideologisk begrunnet fra Regjeringens side at vi ikke har framskyndet forbedringen av havneforholdene i Stamsund havn, med referanse til mulighetene for forskuttering. Nei, det er ikke det. Nå har ikke jeg spesielt mye imot ideologi – det synes jeg av og til det kan være for lite av i politikken – men akkurat i dette tilfellet er det nok mer et praktisk spørsmål. Når det blir referert til muligheten for forskuttering på veisektoren, er det slik at det er tillatt å forskuttede 500 mill. kr innenfor en ramme på 5,5 milliarder kr – altså under 10 pst. Det prosjektet som det her ble spurt om, Stamsund, er et prosjekt som beløper seg til 120 mill. kr, og den totale rammen i 2007 for den typen investeringer er på 185 mill. kr. Da sier det seg selv at det er i en størrelsesorden som ville gjort det veldig vanskelig for de prosjektene som skal prioriteres i perioden fra i dag og fram til Stamsund står på listen, i 2012 og 2013, i henhold til gjeldende planverk. De ville da blitt forbigått i køen.

For øvrig må det være lov å kommentere at havnen i Stamsund ikke har blitt mye grunnere det siste året. Det er ikke slik at det er en ny situasjon i Stamsund, og at det er behov for å gjøre tiltak. Det kunne kanskje være grunn til å stille spørsmål om hvorfor det nå plutselig har blitt så stor utålmodighet i de partiene som for kort tid siden satt i regjering, mens det ikke var noe om å gjøre å få løst disse

sakene da de selv satt i regjering. Vi tar altså sakene i tur og orden, og det er grunnen til at Stamsund kommer etter noen av de sakene som er prioritert høyere på listen.

Trond Helleland (H) [15:42:05]: Det har vært en lang og interessant debatt. Det er naturligvis slik når en tredjedel av stortingsrepresentantene har ordet – det blir mange lokale ønsker. Jeg er også veldig glad for at Buskerud-benken, i motsetning til Agder-benken, står samlet om fullføring av Veipakke Drammen, rv. 7, E16 og mange andre gode prosjekter.

I innstillingen vi har til behandling nå, er det et nytt kapittel som heter «Viktige oppfølgingsområder». Det er kanskje den mest interessante delen, iallfall ideologisk, i denne innstillingen om samferdsel.

Representanten Gullvåg har vært en aktiv talsmann for prosjektfinansiering, og skuffelsen har vært stor over at Finansdepartementet, som han sa – jeg trodde det var Regjeringen – har skrinlagt dette i Gul bok. Regjeringen skriver i Gul bok:

«Selv om gjeldende budsjettssystem legger til rette for å gjennomføre investeringene på rasjonell måte og med betydelig fleksibilitet, vil Regjeringen vurdere nærmere hvordan en innenfor dagens budsjettssystem kan sikre bedre prioritering, planlegging og framdrift av samferdselsbevilgninger.»

Det er for så vidt greie ord, det, men i forbindelse med at opposisjonen har samlet seg om en lang og god merknad om OPS og BOT, Building – Operate – Transfer, som også er et nytt og fint ord, svarer regjeringspartiene i en litt kryptisk merknad. Jeg ønsker at statsråden utdyper dette litt, for jeg regner med at hun i hvert fall har vært innom de merknadene som flertallet har. Flertallet er enig i at det skal foregå innenfor dagens budsjettssystem, og skriver videre:

«Flertallet ser fram til denne vurderingen som kan gi en alternativ prosjektfinansieringsmodell som gir forutsigbar og sammenhengende gjennomføring av investeringsprosjekter i tråd med det som også har vært noen av målsettingene bak OPS. Flertallet ber Regjeringen legge dette fram for Stortinget på egnet måte senere i statsbudsjettet for 2008.»

Jeg trodde prosjektfinansieringen ble gravlagt i Gul bok, men den vekkes nå til live igjen i innstillingen, som en alternativ modell innenfor dagens budsjettssystem. Det står her at Regjeringen skal legge fram dette i neste års statsbudsjett. Betyr det at statsråden vil komme tilbake med et nytt prosjektfinansieringsopplegg som medfører at vi kan finne litt mer utradisjonelle måter å finansiere veier på? Eller er dette bare et forsøk på å skyve en problemstilling foran seg og si at dette får vi vente med å utrede til etter at denne regjeringen har gått av?

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

Eirin Faldet (A) [15:45:15]: Jeg har bare lyst til å si at en skal ikke kimse av det å stå opp fra de døde. Det er mange som tror på det.

Men så må jeg si – til Helleland og flere som har vært innom dette med OPS – at Helleland stoppet for tidlig i sitatet. Nå leser jeg fra innstillingen, og der står det:

«Flertallet vil avvente Regjeringens evaluering av de tre iverksatte OPS-prosjektene. Flertallet vil imidlertid bemerke at utbygging og drift av veger i regi av private OPS-selskaper, innebærer en stor økning i framtidige statlige utgifter i form av årlige OPS-vederlag. Dette fordi de private selskapene må beregne betydelig høyere kostnader til renter på lån enn staten, samt at de i tillegg skal ha en avkastning på investert kapital.»

Det er altså ikke skrinlagt. Vi venter på en evaluering av prosjektet.

Så hadde jeg hatt veldig lyst til å komme inn på historiebetraktningen til Halleraker, men det har jeg altså ikke tid til.

Presidenten: Det er helt korrekt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [15:46:42]: Mot slutten av denne debatten er det greit å minna om nokre av dei problemstillingane som ikkje nødvendigvis kjem fram i debatten når ein berre snakkar om veg og vegløyvingar rundt om i landet.

Denne regjeringa har fleire tankar i hovudet når det gjeld samferdsel. For Framstegspartiet og delvis inn i Høgre er det slik at det er veg, veg, veg ein snakkar om, ikkje om dei problema som auka biltrafikk og fleire vegar skaper, f.eks. i sentrale strøk, òg når det gjeld klimautfordringane. Framstegspartiet tek jo ikkje klimautfordringane på alvor, iallfall ikkje alle i Framstegspartiet, sjølv om folk flest no begynner å bli klar over at me faktisk har klimautfordringar – ikkje minst dei som no er på Vestlandet, regner jo bort i eit forrykande uvêr. I den tredje verda, ikkje minst, er dette eit problem som tek livet av folk.

Dersom ein held seg unna det perspektivet og berre snakkar om vegstubbane og dei firefelts motorvegane, anten til Kirkenes eller til andre stader, er det ein måte å debattera på som tek vekk viktige element. Det synest eg Framstegspartiet skal la vera. Dei tek altså ikkje opp klimaproblemet knytt opp mot auka biltrafikk – eller auka flytrafikk, for den sakas skuld. Derfor kan ein la vera å diskutera jernbane i sentrale strøk. Med Framstegspartiet sin politikk kan ein berre sjå vekk frå det – ein kan sjå vekk frå at det vert fleire køar, ein kan sjå vekk frå at det blir meir forureining, fleire støyproblem, fleire astmaproblem. Alt dette kan ein berre la liggja, for dei kan berre snakka om vegar. Men dei må òg etter kvart begynna å sjå på dei tilleggsproblema som denne veg, veg, veg-politikken skaper.

Det er ulike måtar å angripa dette på, men som sikkert Framstegspartiet veit, er allereie i dag 1,2 millionar menneske plaga av støy frå biltrafikken. Svært mange menneske i verda omkjem på grunn av klimaproblema. Framstegspartiet bryr seg ikkje om dette. Dei vil berre ha fleire vegar. Men konsekvensen vil dei ikkje snakka om. Det som uroar meg i denne debatten som no er i ferd med å gå

mot slutten, er at slike perspektiv blir gløymde av Framstegspartiet.

Dei blir ikkje gløymde av Regjeringa, for me held nemleg på med ei utgreiing, der me vil sjå på moglegheitene for å redusera flytrafikken gjennom å skapa ein konkurrent på skjener. Dei er ikkje gløymde i den gigantiske satsinga me har på jernbane, f.eks. på Nord-Jæren med 0,5 milliardar kr. Dei er ikkje gløymde fordi me er relativt positive til N.E.W. Corridor til Narvik og togprosjektet der oppe. Dei er ikkje gløymde – på mange område.

Men kvar står Framstegspartiet når det gjeld dette spørsmålet, som faktisk tek livet av folk? Kvar er dei når det gjeld desse viktige utfordringane, som Soria Moria-erklæringa er klar på at me skal gjera noko med?

Jan Sahl (KrF) [15:50:15]: Aller først vil jeg si at når vårt alternative budsjettforslag har falt, støtter Kristelig Folkeparti Regjeringens opplegg til budsjett. Jeg har dermed kvittert ut for det vi har sagt tidligere, om at vi har gitt ros til Regjeringa for det budsjettforslaget den har lagt fram.

Så vil jeg takke for svaret fra den fungerende fiskeri- og kystministeren når det gjelder N.E.W. Corridor. Jeg synes det var et veldig konstruktivt og positivt svar med tanke på tidshorisonten, at de som jobber med korridoren, nå skal få svar på om de får garantien. Jeg forutsetter da, og synes jeg har lyttet meg til, at det svaret blir positivt. I så fall vil det også bli glede i Kristelig Folkeparti-leiren.

Så er vi ikke riktig så enige når det gjelder Stamsund havn. Jeg skal ikke gå inn på de ideologiske bitene her, men jeg vil bare si at det ikke er noe nytt det som har kommet fram i dag. Denne saken har ligget ganske lenge, men prioriteringen er skjøvet ut, og det har med beløpets størrelse å gjøre. Men det er nå slik at Norges største trålerrederi har fornyet en av sine trålere, og de skal fornye resten av trålerflåten. Den nye tråleren kommer ikke inn i havnen i dag, men må levere et annet sted, og man får ekstra transportkostnader. De nye trålerne kan ikke bygges før man har fått utvidet havnen, for båtene kommer ikke inn der, til den bedriften som de har de største leveringsforpliktelsene til. Det er årsaken til at en samlet opposisjon har bedt Regjeringen om å se på den finansieringsmodellen som er foreslått. Det er ganske akutt problematikk knyttet nettopp til Stamsund havn. Nå skal ikke jeg gå inn på det ideologiske, men la det ligge.

Så til det som har vært svart når det gjelder Stad skips-tunnel. Jeg kan ikke fra det ståstedet jeg har, se det på annen måte enn slik jeg understreket det i mitt innlegg, at når man velger å si at man ikke skal komme tilbake til Stad skipstunnel før i 2009 – muligens i 2009 – betyr det at denne regjeringen har sagt fra seg det prosjektet. Man skal altså komme tilbake til det i løpet av 2009. Det betyr sannsynligvis at man flytter det over i en ny storingsperiode, og således er det ingen grunn til glede langs kysten over det som nå har skjedd med det prosjektet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:53:11]: Eg vart utfordra av representanten Helleland på spørsmål om alternativ prosjektfinsiering og prosjektfinsieringsmodell.

(Statsråd Navarsete)

Fyrst må eg seie at Regjeringa ikkje har tenkt å gå av, så ein kan få god tid til å kome tilbake med ei utgreiing om OPS – som vi no evaluerer, og som vi sjølvsagt skal kome tilbake til – og ei alternativ prosjektfinsiering.

Hovudhensikta med og effekten av prosjektfinsiering ligg i ei rask utbygging, det ligg i at prosjektet er fullfinsiert når ein startar. Eg tok over alle dei prosjekta som den førre regjeringa hadde starta utan at dei var finsierte – det kan me bruke som eit enkelt eksempel på kva som ikkje er prosjektfinsiering. Den typen politikk som den førre regjeringa dreiv, å bruke 10 mill. her og 15 mill. der til å starte opp prosjekt som det ville ha kosta 1 milliard å fullføre, er iallfall ikkje prosjektfinsiering. Så får ein då vente til neste krossveg. Regjeringa kjem sjølvsagt tilbake med si vurdering av dette.

Halleraker sa noko om at Regjeringa ikkje har lagt inn reelle kroner. Alle som kan lese eit budsjett – og eg trur at alle som sit i finanskomiteen, kan det – ser at me har auka budsjettet med reelle kroner opp til NTP-nivået, og så har me vridd 0,5 milliardar til vedlikehald i forhold til investering. Det har me gjort fordi det er sunn fornuft – og denne gongen var det opp til denne statsråden og denne regjeringa å bruke sunn fornuft. Eg har brukt eit eksempel før: Det er ein dårleg huseigar som byggjer nytt kjøkken mens resten av huset dett ned rundt ein. Og det er faktisk det den førre regjeringa gjorde. Tidlegare regjeringar har heller ikkje vore så mykje betre. Ein har forsømt vedlikehaldet, og det tek denne regjeringa igjen no.

Denne debatten har vist kor viktig samferdsle er Noreg rundt, som det har vore sagt med eit smil. Veg og ferje, jernbane og anna kollektivtrafikk, luftfart, post, tele og breiband – alt må til for at dette samfunnet skal fungere, for at næringslivet skal fungere, og for at folk skal kunne bu i dette landet.

Over det heile kvelver det seg altså ein visjon om null drepne og hardt skadde i trafikken. Det har vore lite tema her i dag, men eg vil heilt avslutningsvis seie at det aller viktigaste – overordna Regjeringa sin politikk – er at me kan nærme oss nullvisjonen. Det viktigaste målet for trafikktryggleiksarbeidet sit mellom rattet og førarsetet – det er bilføraren. Fart, rus, søvmangel og stress er årsaka til altfor mange ulukker i dag. Bilbelte og bruk av refleks, enkle ting, kan redusere talet på drepne og hardt skadde – mykje. Det viser den rapporten som Statens vegvesen har lagt fram, om ulukkessamanhengar i 2005.

Eg vil be Stortinget om ikkje berre å fokusere på midtdelarar eller på breiare vegar, sjølv om det er viktig. Vi må ha ein samansett, brei politikk for å møte utfordringane når det gjeld trafikktryggleik.

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

Per Sandberg (FrP) [15:56:29]: Jeg fant det nødvendig å ta ordet når Fremskrittspartiet indirekte blir beskyldt for å ta liv, som representanten Langeland var inne på. Derfor vil jeg replisere at det er fantastisk at det kommer fra en som representerer SV, som sannsynligvis har

ansvaret for flest liv tapt i trafikken. SV legger nå opp til en bilavgiftspolitik som vil skape enda mer forurensning lokalt, som sannsynligvis vil ta livet av enda flere folk lokalt – så det vil jeg ha meg frabedt.

Når vi legger opp til en samferdselspolitikk, til at vi ønsker verdens mest moderne infrastruktur på vei og lave bilavgifter, er det fordi vi ønsker å redusere forurensningen. Bedre – og gode – biler vil forurense mindre. Bedre – og gode – veier vil forurense mindre ved at vi får mindre utslipp, mindre forbruk og færre skadete og forulykkete i trafikken. Det er implisitt i vår politikk. Men at representanten Langeland prøver seg på dette for å dekke over sitt eget partis ansvar for at det i år vil komme nærmere 250 mennesker på norske veier, det skjønner jeg godt.

Gunnar Gundersen (H) [15:57:48]: Statsråd Andersen var inne på dette med ideologi. Den kanskje viktigste ideologien er å holde det man lover.

I mitt distrikt hadde vi besøk av statsministeren i sommer. Han lovte en avklaring om rv. 2 innen slutten av august. Arbeidet med rv. 2 er satt i gang, den er lagt inn i NTP for kontinuerlig utbygging, og et helt distrikt går og venter. Det som er grunnen til at man nå trenger en avklaring, er at framdriften faktisk er truet. Men det er ikke sikkert at man rekke å fremme de nødvendige proposisjoner for å få en kontinuerlig utbygging.

Jeg vet ikke om statsråd Navarsete har taletid, men jeg håper i hvert fall ikke debatten ebber ut med at man ikke kan få fokusert på dette. Jeg vil at statsråden skal ta med seg hvor viktig denne veien er for distriktet, og hvilke forventninger som er skapt. Hvis vi ikke får en kontinuerlig utbygging av rv. 2 med en smal firefeltsløsning – som den som er valgt – tror jeg ikke det blir forstått i regionen.

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

Truls Wickholm (A) [15:59:07]: Det kan være nyttig for representanten Sandberg å merke seg at tog forurenser enda mindre enn biler.

Jeg vil bare fortsette der representanten Faldet slapp. Til Hallerakers historieskriving kan det være verdt å merke seg at de rammene vi opererte innenfor, var Bondevik II-regjeringens vedtatte rammer. Det som er viktig å huske på, er at der lå det inne 12 milliarder kr i skattelette til dem som hadde mest fra før. Men det er jo hyggelig at Høyre nå ser ut til å ha gått litt bort fra den linjen i dette budsjettet, og at de bruker mer på fellesskap og samferdsel og ikke er så opptatt av å gi til dem som har mye fra før. Jeg betviler at den økonomiske situasjonen i landet da Bondevik II la fram sitt siste budsjett, var så forskjellig fra den økonomiske situasjonen da vi nå la fram vårt første.

Presidenten: Den reglementsmessage tiden for formiddagsmøtet er nå over. Presidenten ser det imidlertid slik at vi bør avslutte denne debatten før møtet heves, under forutsetning av at den ikke forlenges noe særlig mer enn det som det nå ligger an til på talerlisten.

Irene Johansen (A) [16:00:43]: Vi har merket oss alle innleggene fra posisjonen, sa representanten Halleraker fra Høyre. Han syntes innleggene ble for positive på egne vegne med et godt transportbudsjett. Vi i posisjon har også merket oss opposisjonens innlegg og ankepunktene om at det uansett ikke er nok penger verken til vedlikehold eller investeringer til vei, og at vi ikke har noe alternativ til suksesshistorien OPS. Vel, det blir nok aldri nok penger til vei for Høyre og Fremskrittspartiet uansett hva vi stiller opp med.

Det er merkelig at Høyre har oppfattet at prosjektfinansiering er lik lånefinansiering. Partiet har på vegne av opposisjonen flere ganger holdt begravelse over prosjektfinansiering og sørget for tidlig. I tillegg omtaler de OPS som en suksesshistorie. Påstanden fra Høyre om at OPS som en udelt suksesshistorie, er å forskuttere evalueringene og overse de sidene som er negative. OPS-prosjektene har sikret en effektiv og sammenhengende utbygging, men de er kostbare, er de tilbagemeldingene vi har fått, og som også har vært påpekt her tidligere. Derfor ønsker vi å utrede alternative prosjektfinansieringsmåter for å få til en mer forutsigbar og sammenhengende utbygging av vei- og jernbaneprosjekter som ikke er så kostbare for staten. Er ikke Høyre, som et ansvarlig parti, opptatt av de kostnadsmessige sidene ved OPS, og at vi gjennom en slik evaluering ser på muligheten av en annen finansieringsordning som ikke er så kostbar? Eller er partiet helt blendet av OPS, slik at de ikke ser noen andre muligheter?

Presidenten: Representanten Hallgeir H. Langeland har hatt ordet to ganger, og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [16:02:39]: FNs klimapanel og det store fleirtallet av verdas forskarar meiner at klimaproblema tek menneskeliv, fordi me i rike Vesten ikkje reduserer våre klimagassutslepp. Parti som ikkje bryr seg om dette i det heile, bør høyra på FNs klimapanel i den samanheng. Det er hovudpoenget frå mi side. Viss ein berre snakkar om vegar og ikkje er villig til å høyra på Al Gore, Kofi Annan, Bill Clinton og andre av Framstegspartiet sine favorittar, har ein eit problem. Det er mitt poeng. Viss ein ikkje tenkjer på klimagassproblema i det heile,

ikkje tenkjer på luftforureining, ikkje tenkjer på støyproblema, men berre tenkjer på vegar og bilar, har ein eit problem i forhold til dei som då blir ramma av den politikken. Det er poenget.

Elles vil eg berre kommentera i forhold til SV sitt ansvar at dette er første gongen SV er i regjering og kan stillast til ansvar for politikken. Framstegspartiet har forhandla om budsjett fleire gonger og kan stillast til ansvar for mange års budsjett.

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

Øyvind Halleraker (H) [16:03:53]: Jeg skal være meget kort.

I forrige budsjettinnstilling, altså for inneværende år, var Høyre positivt avventende til hva prosjektfinansiering skulle være. Det er vi fortsatt. Det som kom i Gul bok, var også nedslående for oss. Vi kunne tenkt oss en utvikling av dette og også en utvikling av OPS-ordningen. Jeg håper ikke de rød-grønne har allergi mot det som ligger i den private løsningen rundt OPS. Jeg tror at vi skal greie å få fram nye løsninger for å finansiere store og viktige samferdselsprosjekter som kaller på nye og kreative måter å gjøre det på. Det tror jeg vi skylder næringslivet og folket i dette landet.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [16:04:50]: Når representanten Langeland velger å gå ned på et lavmål, som jeg føler at han gjorde i sitt forrige innlegg, kunne man bare slå tilbake med å si at SV i Telemark velger å stemme imot utbygging av E18. Det betyr at man da, ut fra Hallgeir Langelands definisjon, kan si at SV er med på å ta liv, fordi det dør mennesker på E18 som ikke får lov til å kjøre på en skikkelig firefelts motorvei.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1334)

Møtet hevet kl. 16.05.

Møte tirsdag den 12. desember 2006 kl. 18

President: Eirin Faldevoll

Dagsorden:

Sakene på dagens kart (nr. 32)

Sak nr. 2

Innstilling fra næringskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapitler under Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Landbruks- og matdepartementet og enkelte kapitler under Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområdene 9, 10 og 11) (Budsjett-innst. S. nr. 8 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 5 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet 25 minutter, Høyre 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 10 minutter og Venstre 10 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver partigruppe og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Lars Peder Brekk (Sp) [18:02:11] (komiteens leder): Innledningsvis vil jeg takke komiteen for godt arbeid og ikke minst for godt samarbeid. Innstillingen reflekterer de politiske skillelinjene og gir et godt grunnlag for Regjeringens arbeid med næringspolitiske utfordringer. På vegne av flertallskonstellasjonen anbefaler jeg komiteens innstilling. Jeg antar de øvrige partier sjøl vil ta opp sine forslag i saken.

Næringslivet preges i stadig større grad av økende endringstakt, større mangfold og ulike behov. Konkurransen mellom bedrifter og mellom nasjoner dreier seg om evnen til omstilling og jakten på konkurransefortrinn. Næringspolitikken må på en helt annen måte enn før rettes inn mot å identifisere norske fortrinn og styrke disse gjennom valg av næringspolitiske virkemidler. Å etablere større statlige investeringsselskaper/investeringsfond, som sammen med private aktører kan investere strategisk i norske selskaper med internasjonalt potensial, vil være et slikt næringspolitisk virkemiddel. For Senterpartiet vil dette være en viktig oppfølging av eierskapsmeldingen.

NO_x-avgiften har vært omstridt. Jeg er veldig glad for at det i finansinnstillingen ble flertall for at næringslivet og foretakene, som alternativ til NO_x-avgiften, kan inngå forpliktende miljøavtaler med staten for å redusere NO_x-utslipp. Denne formen for samarbeid mellom staten og

næringslivet bør og må i framtida danne mal også for andre ordninger for å redusere klimautslipp og samtidig ivareta næringslivets interesser.

Norsk landbruks viktigste oppgave er å produsere trygg og rein mat for norske forbrukere. Et livskraftig Norge krever et livskraftig landbruk. Det innebærer et landbruk hvor det er rom for både små og store enheter, og hvor man oppmuntrer til lokalt mangfold og kreativitet.

Et effektivt importvern er en grunnleggende forutsetning for å kunne føre en nasjonal jordbrukspolitikk. Utenlandsk bearbeiding truer ikke bare norsk landbruk, men også viktige arbeidsplasser i næringsmiddelindustrien. Alle land har rett og moralsk plikt til å forsvare egen matforsyning og sikre et variert landbruk som gjør dette mulig. Det er viktig at Landbruksdepartementet har satt dette høgt på dagsordenen og varslet eller iverksatt tiltak mot utenlandsk bearbeiding.

Med dette budsjettet har Landbruksdepartementet gjeninnført skogpolitikken, en politikk som i stor grad ble avvirket av den forrige regjering. Endringene i skogfondsordningen vil stimulere til at det blir gjennomført langsiktige investeringer i næringen, og at avvirkningen øker. Skognæringens organisasjoner er samstemt positive til denne endringen i politikk.

Endringen i skogfondsordningen er imidlertid et generelt tiltak som har størst effekt der skogforholdene er best og det er aktive skogeiere. Jeg er glad for at flertallet går inn for at en i denne situasjonen kan endre fordelingen av tilskuddsmidlene i skogbruket, slik at en større andel fordeles til de fylkene hvor avvirkingspotensialet er størst, f.eks. til kystskogbruket og deler av distriktsskogbruket, og da særlig rettet mot små skogeiere og samarbeidstiltak mellom disse.

Regjeringen vil sikre langsiktig nasjonal råderett og styring over våre marine ressurser og våre havområder. Fiskeressursene tilhører det norske folket i fellesskap. Ingen enkeltpersoner eller enkeltelskaper kan eller skal gis evigvarende eksklusive rettigheter til vederlagsfritt å høste av disse ressursene mens andre stenges ute fra å delta i fisket. Forvaltningen av fiskeressursene er og skal være et nasjonalt ansvar.

På Fiskeri- og kystdepartementets område vil jeg spesielt trekke fram Regjeringens prioriteringer for å styrke tilliten og legitimiteten til det norsk-russiske forvaltningsregimet og det store arbeidet for styrket ressurskontroll og havnestatskontroll i nord.

Norge har i mange år stått overfor svært omfattende problem med uregulert fiske i Barentshavet. Store kvanta fisk tas ulovlig, med påfølgende negative miljømessige og ikke minst kvotemessige og økonomiske konsekvenser. Dette går direkte ut over norske fiskere og deres kvoter og selvsagt deres økonomi. Jeg er meget glad for både økte budsjettmessige og konkrete lovmessige satsinger fra Fiskeridepartementet på det området.

Videre vil jeg si meg veldig fornøyd med at flertallet i komiteen ønsker å øke avsetningene til føringstilskudd, ved at det settes av inntil 5 mill. kr til dette innenfor rammen av det marine verdiskapingsprogrammet. Dette skal

komme i tillegg til en avsetning på 50 mill. kr til tilskudd til næringstiltak i fiskeriene. Økt føringstilskudd er viktig for å sikre mottaksstruktur og gi framtidig gode rammevilkår for kystflåten. Også her snur denne regjeringen på politikken fra forrige regjering.

Til slutt: En god næringspolitikk, vekst og konkurransevne er avhengig av en ansvarlig økonomisk politikk og skattepolitikk, basert på forutsigbarhet og langsiktighet i virkemidler og tiltak. Næringsutvikling og økt verdiskaping er nødvendig for å opprettholde velferdssamfunnet og bidra til høy sysselsetting og bosetting i alle deler av landet. Dette budsjettet bidrar til det.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [18:07:36]: Representanten Lars Peder Brekk har lang erfaring fra fiskeriræringen. Derfor er jeg interessert i å høre hva han synes om enkelte synspunkter som har kommet fram i denne salen.

Representanten Steinar Gullvåg, som er en av Brekks nærmeste samarbeidspartnere, uttalte følgende i en debatt her i Stortinget tirsdag 28. november:

«Fiskebåtrederne har blikket stivt festet på egne lommebøker og sier rett ut at de ikke føler noe ansvar for liv og bosetting i de mange fiskeriavhengige samfunnene langs kysten vår. De er imot distriktskvoter, fordi de tror de kan komme til å tape noe på det selv. (...) Fiskebåtrederne er seg selv mer enn nok!»

Er dette synspunkter som representanten Brekk støtter opp om?

Lars Peder Brekk (Sp) [18:08:34]: Jeg har lyst til å uttale meg litt mer nyansert enn det som ble sagt i sitatet som representanten Hans Frode Kielland Asmyhr her refererer til. Jeg vet også at representanten Steinar Gullvåg har andre synspunkter på dette enn det som det korte sitatet innebærer.

Det er viktig at vi har en havfiskeflåte. Det er viktig at vi har en havfiskeflåte som også tar ansvar for sysselsetting og arbeidsplasser, både om bord i båtene og langs kysten, og det er ikke minst viktig at vi har en havfiskeflåte for å sikre suverenitetshevdelse, spesielt i nord og i Nordsjøen i tillegg.

Havfiskeflåten har gått foran på mange områder. Det skal vi være glad for, både i forhold til kolmulefiske og regulering og for å få til samstemte ordninger med de andre landene om dette. Det synes jeg vi skal ta med oss. Men havfiskeflåten har i det siste uttrykt seg unyansert. Jeg tror det er grunnlaget for representanten Steinar Gullvågs uttalelser.

Torbjørn Hansen (H) [18:09:48]: Det står i regjeringserklæringen og i budsjettet at staten skal bli en langt mer aktiv eier i norsk næringsliv. Regjeringen har i tillegg lovet en ny, forsterket ervervslov, varslet økte kostnader for bedrifter som gjør omstillinger, og antydning av salgspålegg i tilfeller hvor virksomheter legges ned. Regjeringens stortingsrepresentanter har i tillegg tatt til orde for politiske

inngrep i enkeltsaker, i bedrifter hvor staten er eier, som f.eks. ved salget av Telenor Satellite Services eller mulig salg av Telenors Opplysningen 1881. Noen har bedt om oppkjøp i SAS og i Vattenfall, og andre har gitt uttrykk for et ønske om å skifte ut ledelse og styrerepresentanter i selskaper som ikke følger såkalte politiske signaler.

Så langt jeg kan se, falt samtlige av disse politiske løftene og utspillene tungt til bakken da Regjeringen presenterte sin eierskapsmelding sist fredag – etter Høyres mening et meget gledelig mageplask. Kan vi forvente at de rød-grønne stortingsrepresentantene nå tar dette til etterretning, og at mediekrav om statens rolle som eier i næringslivet går mot slutten?

Lars Peder Brekk (Sp) [18:10:50]: Det er særdeles interessant at representanten Torbjørn Hansen, så indirekte som han her gikk fram, uttaler seg så positivt om eierskapsmeldingen som er lagt fram. Jeg er enig med Torbjørn Hansen i at eierskapsmeldingen er veldig god. Den gir gode politiske signaler om hvordan vi skal styre selskapene, ikke minst om hvilke mål vi skal ha for de ulike selskapene, og hvilke mål staten skal ha for eierskap generelt.

Jeg er opptatt av at en i den forbindelse er ryddig i forhold til de ulike selskapene, at en går gjennom generalforsamlingene, bedriftsforsamlingene og styrene og utøver et eierskap på det viset. Men samtidig er det viktig at styrene i de ulike selskapene tar de signalene som kommer gjennom politikkutformingene i eierskapsmeldingen, og de styringsbrev som skal sendes ut seinere.

Ingebrigt S. Sørfohn (KrF) [18:12:00]: Ordninga med distriktskvotar har vore ei flaggsak for regjeringsspartia. Intensjonen med ordninga var god, men gjennomføringa ser ut til å verta særdeles svak.

«Nå ser man realiteten i praksis. Det går mot en fiasko, akkurat som ventet.»

Det seier fiskaren Frank Myklebust frå Mehamn til avisa Finnmarken 27. november. Så langt er det levert 75 tonn av ein totalkvote på nesten 3 500 tonn. Det kan vel ikkje akkurat kallast for full måloppnåing.

I budsjettinnstillinga seier regjeringsspartia at dei vil la ordninga verka noko lenger før dei gjer noko. Mitt spørsmål til representanten er følgjande: Er Senterpartiet villig til å starta arbeidet for å finna betre alternativ i staden for å la det vi kan kalla politisk prestisje, låsa fast dagens ordning?

Lars Peder Brekk (Sp) [18:12:58]: Det som er hovedpoenget med distriktskvoter – og det tror jeg er viktig at vi tar med når vi diskuterer det tiltaket – er at det er et ønske om å sikre råstoff til bedrifter og områder som har et svakt utgangspunkt. Det er en ordning som ikke har vært i strid med tidligere lovverk, og det er en ordning som tidligere også har vært gjennomført.

Det har vært mye strid om ordningen, det er riktig, noe også representanten Sørfohn påpekte. Jeg tror vi skal se nøye på ordningen og evaluere resultatet når året er omme, for å se både på kvantum som er levert, og hvordan

ordningen har virket. Det er helt åpenbart at innenfor fiskeriområdet må vi være villig til å se på alle ordninger hvis de ikke fungerer etter intensjonen. Det stiller jeg meg bak at vi også må kunne gjøre i dette tilfellet. Men utgangspunktet er at vi skal ha virkemidler som sikrer råstoff til vanskeligstilte bedrifter og til vanskeligstilte regioner.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Gunvor Eldegard (A) [18:14:22]: Statsbudsjettet for 2007 er eit budsjett for fellesskapet. Denne regjeringa står for ein ny kurs og ei ny retning på samfunnsutviklinga i Noreg. Arbeid til alle og gode fellesskapsløysingar er viktige stikkord.

Det går godt i næringslivet, og arbeidsløysa går ned. Høge oljeprisar, låge renter og internasjonal vekst bidreg til store overskot. Aldri har det vore fleire sysselsette her i landet enn det er i dag. Norske bedriftsleiingar er optimistiske og tilset fleire folk fordi dei trur på framtida. Barometra som måler folks tru på framtida, viser òg at folk flest er optimistiske.

Målet for Regjeringas næringspolitikk er at me skal ha ei størst mogleg verdiskaping i norsk økonomi, ein aktiv næringspolitikk som styrkjer næringslivet og fellesskapets interesser. Det handlar om å skapa og dela, og det handlar om framtidens næringsliv.

Næringsbudsjettet er eit bilete på ein aktiv næringspolitikk: Me satsar på innovasjon, reiseliv, forskning og entreprenørskap, me satsar på nordområda, me satsar på næringer der Noreg har spesielle fortrinn, som maritim sektor, marin sektor, energi og miljø og reiseliv. Me satsar òg på gode velferdsordningar og utdanning for heile befolkninga.

Dei bedriftene som staten er eigar i, opplevde elles ein omsetningsauke på over 20 pst. første halvår i år samanlikna med første halvår i fjor. Auken i overskotet var på nesten 50 pst. i same perioden.

Men det er ikkje berre på næringskomiteen sitt område at dette statsbudsjettet er bra. Kommunane sine inntekter vil auka monaleg med den nye regjeringa. Frå 2007 vil kommunane få auka sine inntekter med 5,4 milliardar kr. Det betyr betre skule, betre eldreomsorg og ikkje minst barnehageplass til alle, som er utruleg viktig når bedrifter skal etablera seg på nye plassar.

Eg vil òg nytta høvet til å seia litt om næringsretta forskning. Regjeringa har i statsbudsjettet føreslått ein auke på 219 mill. kr til næringsretta forskning. Til saman er det føreslått meir enn 1,76 milliardar kr på Næringsdepartementets budsjett, noko som er ein auke på 10,6 pst.

Blant dei sentrale initiativa er deltaking i internasjonal romverksemd, som er ein viktig del av Regjeringas satsing på FoU. Tilskotet er føreslått auka med 158 mill. kr. Denne satsinga er eit aktivt grep på framtidsretta og innovativ næringsutvikling. Dette dreier seg om framtidens teknologi, og eg er imponert over den spisskompetansen mange norske bedrifter har på dette området, t.d. Horten-bedrifta Norspace og Kongsberg Satellite Services. Regjeringa si satsing på dette området sikrar Noreg tilgang

på teknologi og gode vilkår på romfartsmarknaden. Det utløyser ei rekkje kontraktar og oppdrag for norske høg-teknologiske verksemdar både i Europa og Noreg.

Det er føreslått 26 mill. kr til oppstart av Gassmaks-programmet for forskning på industriell bruk av naturgass. Programmet vil mogleggjere gassbasert næringsutvikling og nye arbeidsplassar på fastlandet.

Næringsretta brukarstyrt forskning er føreslått styrkt med 20 mill. kr av avkastinga frå Fondet for forskning og nyskaping. Dette vil gjera det mogleg å realisera endå fleire gode prosjekt.

Noreg skal òg vera ein verdsleiande nasjon innanfor maritim forskning. Det er viktig for å bidra til vekst i dei maritime næringane og for å sikra arbeidsplassar for norske sjøfolk. For å sikra arbeidsplassar utvida me nettolønsordninga for sjøfolk frå 1. juli i år, og me har fått på plass nettolønsordning for Hurtigruta.

Innovasjon Noreg er Regjeringas fremste verkemiddel for å fremja innovasjon. I statsbudsjettet for 2007 vidarefører me den sterke satsinga på Innovasjon Noreg som me la opp til i 2006. Ei aktiv utnytting av næringsretta design er eit vesentleg bidrag for å styrkja innovasjon og konkurranseevne i norsk næringsliv.

Reiseliv er eit hovudsatsingsområde for Regjeringa, noko som vert følgt opp med ei historisk styrking av budsjettet med 200 mill. kr til profileringa av Noreg, både i utlandet og innanfor egne grenser. Når ein er ute hjå næringa sjølv, er det hyggeleg å oppdaga at dette tek dei veldig godt imot.

Eg har lyst til å seia litt om eigarskapsmeldinga. Ho betyr at me får eit meir aktivt grep om den statlege eigarskapen og syner ei klar og tydeleg kursendring i forhold til den førre regjeringa, som ville la den statlege eigarskapen segla sin eigen sjø. Statens eigarskap vert tydelegare gjennom klargjering av statens eigarskap generelt og i det enkelte selskapet.

Statleg eigarskap sikrar råderett over våre felles naturressursar og nasjonal forankring av viktige selskap. Regjeringa vil sikra ein sterk offentleg og nasjonal eigarskap. Det handlar i realiteten om at staten skal vera aktiv og langsiktig i viktige norske selskap, at selskap der staten er eigar eller medeigar, skal styrast etter industrielle føremål. Det vil seia å tenkja langsiktig, slik at ein utviklar berkraftige bedrifter.

Dette syner at Regjeringa har gjort som dei har lova og set ny kurs for eigarskapspolitikken i Noreg. I den nye eigarskapsmeldinga vert det òg sett fram klare mål for alle selskap, der selskapa vert delte inn i fire kategoriar, avhengig av mål.

Eg er glad for at me har ei regjering som har så tydelege mål i eigarskapspolitikken, i motsetnad til opposisjonen. Framstegspartiet vil selja ut det meste av offentleg eigarskap, og Høgre vil at staten skal halda fingrane av fatet i det meste som har med eigarskap å gjera. Det er no store politiske skilnader i synet på aktivt statleg eigarskap – det bør folk merka seg. Regjeringa vil òg innføra nye tiltak som kan førebyggja nedlegging av bedrifter, og som kan redusera dei negative konsekvensane i dei tilfella bedrifter vert lagde ned. Dette betyr innføring av meldeplikt til

styremaktene og lovfesta drøftingsplikt med dei tilsette om overtaking av verksemdar. Dette gjev oss eit godt verktøy, som gjev auka tryggleik for dei tilsette, og som pålegg bedriftene å ta samfunnsansvar.

Dette statsbudsjettet er òg eit godt budsjett for landbruket: meir satsing på økologisk landbruk, beitetilskot, utviklingsprogram for grønt reiseliv, styrking av Landbrukets utviklingsfond, skogfondsordninga og ikkje minst mattryggleik. Me prioriterer også å redusera avgiftene og gebyra til Mattilsynet.

Budsjettet for landbruk er godt motteke i næringa, og det kan ein forstå når ein ser opposisjonen sine budsjettforslag for landbruket. Felles for Høgre og Framstegspartiet er at dei vil kutta i støtta til bøndene. Høgre sitt budsjettforslag inneheld eit forslag om å kutta i landbruket med 1,8 milliardar kr. Framstegspartiet føreslår eit kutt på 5,8 milliardar kr. Med andre ord: Dei er einige i at det er ok å redusere norsk landbruk mykje.

Norsk landbruk er viktig av mange årsaker. Det spelar ei viktig rolle for busetjing og sysselsetjing i heile landet. Landbruket i Noreg har også fleire funksjonar, som å produsera trygg mat, sikra matforsyninga og halda kulturlandskapet i hevd. Det verkar som dei siste punkta har gått Framstegspartiet hus forbi. Dei ønskjer å halvera talet på bønder i Noreg med grunngjevinga å få folk bort frå ofentlege overføringar. Dette synest eg er for enkelt. Eg lurar på om Framstegspartiet veit kva norsk landbruk eigentleg betyr for Noreg i dag.

Framstegspartiet ønskjer at marknadskreftene skal styra. I praksis betyr Framstegspartiet sitt forslag faktisk ei nedlegging av norsk landbruk, i alle fall slik me kjenner landbruket. Kvart einaste årsverk i landbruket vil tapa 92 000 kr. Berre dei sterkaste områda vil klara å driva jordbruk.

Det norske samfunnet står overfor ei stor utfordring når det gjeld behov for arbeidskraft. Ei av tre norske bedrifter opplever mangel på fagfolk. Det skal vera ca. 100 000 ledige jobbar i privat sektor. Dette tek Regjeringa alvorleg. Statsbudsjettet inneheld ei rekkje tiltak, m.a. tiltak for å auka arbeidsimmigrasjonen. Me må òg mobilisera dei som står utanfor arbeidsmarknaden her i landet. Det er også eit mål for oss at dei som jobbar deltid, skal få høve til å jobba fulltid.

Me har ei av verdas best utdanna befolkningar. Dette må me utnytta betre. Regjeringa har også nyleg lagt fram ein handlingsplan for integrering og inkludering av innvandrarbefolkninga, og eit av måla er å få flest mogleg ut i arbeid. Eit anna tiltak er å sjå nærmare på reglane for godkjenning av utanlandsk utdanning.

I tillegg har Regjeringa lansert ein strategi for å styrkja realfaga. Det vil på sikt bidra til å byggja opp den kompetansen næringslivet har behov for.

Eg trur dette budsjettet er eit godt budsjett for næringslivet, og eg ser fram til å jobba vidare med næringspolitikken i 2007.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kåre Fostervold (FrP) [18:24:58]: En viktig del av komiteens ansvarsområde handler om forvaltning av det

statlige eierskapet. For opposisjonens medlemmer i komiteen har det vært en utfordring å forholde seg til alle de innspill som medlemmer fra regjeringspartiene eller Regjeringen har kommet med angående hvordan det statlige eierskapet skal forvaltes.

Den siste versjonen av hva Regjeringen mener om dette er nettopp lagt frem i en eierskapsmelding. I motsetning til hva man skulle tro, er heller ikke denne avklarende med hensyn til hva Regjeringen vil med sitt eierskap.

Signalene om hvilke etiske retningslinjer som skal legges til grunn for de statlige hel- eller deleide selskapene, har allerede skapt forvirring blant regjeringspartiene og dermed for selskapene.

Kan representanten Eldegard klargjøre for Stortinget om de nye etiske retningslinjene for selskapene vil kunne skape problemer for nåværende og fremtidige gjenkjøpsavtaler som Norge har eller vil inngå med selskaper rundt omkring i verden?

Gunvor Eldegard (A) [18:25:57]: For det første vil eg seia til representanten Kåre Fostervold at eigarskapsmeldinga uttrykkjer veldig klare mål med omsyn til etiske retningslinjer og tverrfaglege ønske for selskapa våre.

Eg kan bekrefte at den eigarskapsmeldinga som er lagd fram, ikkje har nokon innverknad på det som Forsvarsdepartementet gjer i samband med kjøp av norske fly. Eg går ut frå at det var det representanten Fostervold ønskte å spørja meg om, etter den debatten som Dagsavisen har trekt opp i samband med dette. Det som er lagt fram i eigarskapsmeldinga, vil ikkje bety nokon endringar i den samanhengen.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [18:26:51]: Fordi vi lever i et stadig mer globalisert samfunn, må næringspolitikken som føres, stimulere til omstilling og by på rammebetingelser som er konkurransedyktige sammenlignet med våre nabolands. Nøkkelen til det er økt satsing på forskning og innovasjon.

Hva gjør så Regjeringen? Jo, den starter sin tvilsomme karriere med å ta et hvileskjær i nettopp den viktige forskningspolitikken. Regjeringen setter på brems der det er mest framtidsrettet å satse for at norsk næringsliv skal klare å hevde seg i knallhard konkurranse med andre innovative land. Regjeringen ligger langt etter på forskning, og den har også kuttet på SkatteFUNN.

Mitt spørsmål blir: Hva vil Regjeringen gjøre for at vi skal nå forskningsmålet på 3 pst. i forhold til bruttonasjonalproduktet innen 2010, og vil Regjeringen rette opp feilskjærene og gi gass i innersvingen og videreutvikle den viktige SkatteFUNN-ordningen?

Gunvor Eldegard (A) [18:27:54]: For det første ønsker eg å seia at på nokre område er forskinga redusert. Men om representanten Røbekk Nørve høyrde på innlegget mitt, høyrde ho at eg sa at me har ei stor satsing på næringsretta forskning, som også er veldig viktig for det globaliserte næringslivet og for nye arbeidsplassar her i landet, som har ein auke på over 10 pst., noko det faktisk er viktig at partiet Høgre merkar seg. Ho nemner Skatte-

FUNN. Det er ei god ordning. Me er for SkatteFUNN alle saman. Ordninga skal gjennom ei evaluering, men eg kan seia så langt at eg er sikker på at ho vert vidareført til glede for veldig mange små og mellomstore bedrifter som nyttar høvet til å driva forskings- og utviklingsarbeid ved hjelp av SkatteFUNN-modellen. Og ja, Regjeringa har eit mål om 3 pst. forskning innan 2010. Eg kan lova representanten Røbekk Nørve at me skal trykkja på for å få det gjennomført.

Ingebrigt S. Sørfohn (KrF) [18:29:08]: I det siste året har sentrale talsmenn frå dei raud-grøne, som stadig understrekar at dei har fleirtal i Stortinget og dermed kan gjera kva dei vil, koma med utspel om store statlege oppkjøp av bedrifter. Det gjeld eigardel i Norske Skog, kjøp av alle aksjar på private hender i Telenor, kjøp av aksjar i SAS og kraftige oppkjøp i treforedlingsindustrien.

Mitt spørsmål vert då: Sidan det ikkje er gitt signal om dette korkje i budsjettinnstillinga eller i eigarskapsmeldinga, kan representanten Eldegard stadfesta at desse utspela verkeleg er gjeldande raud-grøn politikk som skal gjennomførast, eller om det me er vitne til, meir er snakk om verbale demonstrasjonstog frå interne oppsisjonspolitkarar i fleirtalskoalisjonen.

Gunvor Eldegard (A) [18:29:59]: Først vil eg fortelja kva me har skrive i eigarskapsmeldinga om dette. Der har me skrive at me skal behalda den statlege eigarskapen på om lag same nivået som i dag. Det betyr at me iallfall ikkje skal ha nedsal. Me trekkjer òg tilbake alle fullmakter til nedsal som låg frå den førre regjeringa, slik at det er klart.

Det er slik at det i eigarskapsmeldinga ikkje står noko om oppkjøp. Regjeringa har pr. i dag ingen klare alternativ til oppkjøp, men det må vera lov for enkeltpolitkarar å ha ønske og meiningar om kva ein kan tenkja seg at staten skal kjøpa opp.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Øyvind Korsberg (FrP) [18:31:02]: Jeg merker meg at det er en viss utålmodighet i komiteen etter å starte behandlingen av eierskapsmeldingen. Det kan være vel og bra, men jeg tror at jeg iallfall skal starte innlegget mitt med noe mer jordnært, nemlig landbrukspolitikken.

Jeg er enig i det Lars Peder Brekk, komiteens leder, sa, at næringslivet står overfor en økende endringstakt. Det skjer iallfall ikke innenfor jordbrukssektoren.

I 1990 var det nesten 100 000 bønder i Norge. I dag er det under 50 000. Jeg vet ikke om det går inn under saksopplysninger, men Fremskrittspartiet har altså ikke sittet i regjering i disse årene. Likevel har man fått redusert antall bønder med om lag 50 000. Samtidig produseres det mer. Landarealet som dyrkes, er det samme. Det betyr at landarealet som blir ledig når en bonde avvikler driften sin, enten blir leid ut eller kjøpt av andre. Det viser at markedet fungerer. Samtidig har altså overføringene til landbrukssektoren økt. I år er det vel ca. 12 milliarder kr bare i overføringer og 9 milliarder kr i tollvern. I samme tids-

periode har antall landbruksbyråkrater økt til ca. 10 000. Da kan man jo stille noen spørsmål om hvorfor utviklingen er slik. Hvis man regner litt på det, får hver bonde 223 000 kr over statsbudsjettet. Samtidig viser tall fra Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning at gjennomsnittsbonden i fjor tjente 173 300 kr. Gjennomsnittsbonden får altså 50 000 kr mer i støtte enn det han tjener. Det er jo rimelig interessante tall å leke seg litt med. Det betyr at det er behov for en kraftig gjennomgang av hele systemet. Jeg vil anta at politikere fra de andre partiene her i salen må stille seg noen spørsmål. Har vi for mange bønder i Norge? Hvis svaret er nei, må det bety at det er for lite i overføringer, og i så tilfelle: Hvor mange milliarder mer skal man overføre til landbrukssektoren? Eller: Er prisen til forbrukerne for lav? Vi bor altså i et land som har de høyeste overføringene til landbrukssektoren, og vi har de høyeste prisene. Jeg tror ethvert kommunistregime ville ha vært grønne av misunnelse over den politikken som man fører når det gjelder landbruk.

Jeg tror det er behov for en ny politikk. Samtidig vil jeg bare minne om at de rød-grønne politikerne for drøyt et år siden gikk i fakkeltog og brukte store ord og engasjerte seg voldsomt da Union fabrikk var i ferd med å bli lagt ned. Det gjaldt 300 arbeidsplasser. Dagens landbrukspolitikkk tilsvarende ti ganger mer enn Union. Cirka 3 000 årsverk blir årlig nedlagt innenfor landbrukssektoren. Da stiller jeg meg spørsmålet: Hvor er Gerd-Liv Valla? Hvor er Stoltenberg? Hvor er Kristin Halvorsen? Når det gjaldt Union, gikk de i tog, men når det gjelder norsk landbrukspolitikkk, er de fraværende. De sitter helt stille og rolig og ser på at tusenvis av arbeidsplasser forsvinner.

Det norsk landbruk trenger, er en ny politikk, en politikk som tar dem som vil drive, på alvor, ikke en politikk som bare er tuftet på å gi dem størst mulig overføringer.

Ser man på matproduksjonen på land og til sjøs, er norsk fiskerinæring en subsidiefri næring. Den har vært gjennom en kjempetøff hestekur. Næringen har vært subsidiert tidligere, men man har gjennomført en hestekur som har vært helt nødvendig, rett og slett for å få ned overkapasiteten, både overkapasiteten på havet og overkapasiteten på land.

Det går rimelig bra med norsk fiskerinæring, spesielt hvis man ser på eksporttallene. Men samtidig er det slik at næringen sliter fremdeles, og enkelte fartøygrupper sliter med marginal lønnsomhet. Det er en næring som er ekstremt konkurranseutsatt. Det er en næring som møter handelshindringer, fra EU, fra USA og fra Russland, i form av tollsatser. Det er også en næring som har et stort problem med illegalt fiske. Det rammer fiskebåter, det rammer landanlegg, og det rammer også kystsamfunn. Jeg er spent på de to siste sakene vi i så måte skal behandle i denne sal, om det virkelig er noen partier som har tenkt å stemme mot Fremskrittspartiets forslag. Det er store verdier som står på spill. Det er ca. 1,5 milliarder kr i førstehåndsverdier.

Hvis man sammenligner fiskerinæringen med andre næringer, får petroleumsnæringen skattestimuleringer for å sette i gang utbyggingsprosjekt. Snøhvit er et godt ek-

sempel. Når man tar et aktivt grep for næringspolitikken, ser man hva man virkelig kan få ut av den.

Når det gjelder Snøhvit, er det der inngått kontrakter for om lag 22 milliarder kr med norske bedrifter. Av dette har ca. 6 milliarder gått til småbedrifter. Det viser at hvis man virkelig vil, kan man fra denne sal gjøre store grep for næringslivet. Jeg vil bare minne om at da vi behandlet Snøhvit-utbyggingen, gikk SV og store deler av Arbeiderpartiet imot den.

Ser man på skipsfartsnæringen, har man nettolønn, kraftkrevende industri har kraftavtaler, og landbruket har 21 milliarder kr i subsidier. Fiskerinæringen blir møtt med krav, avgifter, reguleringer, innskjerper, leveringsplikt og distriktkvoter – som egentlig ingen vil ha. Jeg skal ikke bruke ordet meningsløst om dette, for det skal man ikke gjøre fra denne talerstol, men det er iallfall for meg totalt ubegripelig at man kan innføre en sånn ordning og stå fastlåst på det.

Så har man selvfølgelig også NO_x-avgiften, som har blitt møtt med en massiv protest fra næringen. Jeg skal ikke bruke så mye tid på NO_x-avgiften, men jeg vil bare vise til at når det gjelder det som flyter – som i fiskerinæringen – innfører man en avgift. Kjører man bil – altså på land – gjør man det stikk motsatte, man premierer biler som slipper ut NO_x. Det viser at man i tillegg til alt det andre har en håpløs miljøpolitikk på dette området.

Problemet er at Regjeringen styrer etter eventyrdokumentet Soria Moria-erklæringen. For norsk fiskerinæring er Soria Moria-erklæringen et mareritt. Jeg håper at det etter 2009 skal være mulig å vekke næringen opp fra det marerittet den er inne i.

Jeg skal si litt om noen av de forslagene som Fremskrittspartiet har i innstillingen.

Det ene forslaget gjelder full nettolønnsordning for Hurtigruta. Jeg vil bare minne om at vi hadde det samme forslaget i fjor. Da argumenterte både statsråden og de rød-grønne partiene her i salen med at det ikke var mulig å innføre nettolønnsordning for Hurtigruta. Ett år senere er altså det mulig. Da forventer jeg faktisk at både næringsministeren og de rød-grønne nå kan forklare hva som har endret seg i løpet av det siste året. Vi sendte en rekke brev for å avklare dette, om det var noe som var til hinder for å innføre det, og vi har fått en del svar tilbake. Så det blir interessant å se hva som blir argumentasjonen der.

Vi er klar over at innføring av nettolønnsordningen også medfører en del konkurransevridning i forhold til andre næringer, bl.a. fiskerinæringen. Derfor vil jeg vise til at vi i forbindelse med behandlingen av budsjettet foreslo å øke fiskerfradraget fra 80 000 kr til 150 000 kr – etter et innspill fra Norges Fiskarlag.

Vi registrerer dessverre at de andre partiene denne gangen ikke ønsker å støtte forslaget vårt. Men i og med at man har snudd når det gjelder innføring av nettolønn for Hurtigruta, har vi jo lov å håpe på at man kan komme Fremskrittspartiet i møte også når det gjelder det forslaget. Vi regner med at de andre partiene kommer til å ta det opp i forbindelse med revidert statsbudsjett.

Til slutt vil jeg ta opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen, der vi står alene, og der vi står sammen med andre partier.

Presidenten: Representanten Øyvind Korsberg har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Steinar Gullvåg (A) [18:41:24]: Jeg la merke til at representanten Korsberg brukte termen «interessante tall å leke seg litt med» da han kom inn på jordbrukspolitikken. Og det er vel nettopp det Fremskrittspartiet har gjort, når de på nytt slår et slag for avfolkning av norske bygder.

Men det var egentlig fiskeripolitikken jeg skulle komme nærmere inn på. Nå hører vi at Fremskrittspartiets talsmann slår et slag for kampen mot svart fiske. Fremskrittspartiet har nettopp avvist et lovforslag som har sikret oss sanksjoner mot svart fiske, og samtidig gjør de kutt i Fiskeridepartementets budsjett, noe som rammer kontrolltiltakene både til havs og på land. Nå synes jeg representanten Korsberg bør forklare oss sammenhengen i dette.

Øyvind Korsberg (FrP) [18:42:21]: Det skal jeg gjøre.

For det første var den loven vi behandlet i Odelstinget, en rammelov. Vi mener at dette er en så viktig sak at vi vil ha konkrete lovforslag til behandling i Stortinget.

Det andre er at en sånn type lov kunne gjøres spesielt for Norge. For oss er det viktig at innfører man en internasjonal lov for et internasjonalt problem, må det virke over hele fjøla. Det nytter ikke at Norge er best i klassen også på dette området. Vi mener det viktigste tiltaket vi kan gjøre for å hindre overfiske, er å styrke Kystvakten. Det er der overfiske begås, ute i havet, at kontrollen må være.

Og vi kan gjerne styrke Fiskeridepartementet. Men ærlig talt, jeg tror ikke det akkurat er byråkratene som kommer til å stoppe overfisket i Barentshavet, det er Kystvakten, og der må man håndheve det regelverket som man er satt til å forvalte. Vi foreslo altså å styrke Kystvakten med 110 mill. kr. Det er mye mer enn de 17 mill. kr som Regjeringen kom drassende med.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [18:43:34]: Jeg vil gjerne spørre representanten fra Fremskrittspartiet om hvordan de ser på mulighetene til småsamfunn som blir rammet av store bedriftsnedleggelse. Fremskrittspartiet har jo uttalt i forbindelse med budsjettet at de er motstander av særbehandling av enkeltkommuner og imot omstillingsmidler. De vil også legge ned f.eks. Narviktelefonene/Bedin, som gir veiledning til dem som vil prøve å starte ny næringsvirksomhet. Fra mitt ståsted ser jeg for meg en vanskelig situasjon hvor de som blir hardt rammet, ikke har andre alternativer enn å pakke sammen og forlate hus og hjem og flytte til et annet sted. Hva slags løsning ser Fremskrittspartiet på dette?

Øyvind Korsberg (FrP) [18:44:20]: Det viktigste man kan gjøre for næringslivet, om det er lokalisert på mindre steder eller i mer sentrale strøk, er å gi generelt gode rammevilkår og sørge for at den verdiskapingen som skjer i en bedrift, forblir i bedriften – med andre ord gjøre noe som sikkert er totalt ukjent for SV, nemlig senke skatte- og avgiftsnivået. Det er de viktigste grepene.

Representanten Kvalvik kommer til å erfare den tiden hun får være stortingsrepresentant og er ute og reiser i distriktene, at kravet fra næringslivet der er å satse på samferdsel. Det er viktig å merke seg. Når man da snakker om samferdsel, er det ikke snakk om jernbane, men om veiinvesteringer, både når det gjelder vedlikehold og rassikring. Og SV har ikke akkurat vært det partiet som har gått i bresjen for å øke overføringene til samferdsel, noe som ville hjelpe næringslivet ute i distriktet ganske radikalt.

Lars Peder Brekk (Sp) [18:45:27]: Representanten Korsberg gjentar i dag i innlegget sitt at det er om lag 10 000 landbruksbyråkrater i landet. Jeg har lyst til å be Korsberg redegjøre litt for hvordan han kommer fram til 10 000. Jeg vet at i henhold til St.prp. nr. 1 for 2006-2007 er det 1 750 stykker som jobber i landbruksforvaltningen sentralt. I 1992 var det 2063. Hvis en legger på noen hundre i fylkeskommunene, kommer en kanskje opp i 2 000 og vel det. I forskningen er det rundt 1 000 stykker. Forskning er ikke en del av byråkratiet, men hvis en nå likevel er snill med Fremskrittspartiet og tar dem med, kommer en opp i 3 000. Da står en igjen med 7 000, og da spør jeg: Hvor mange av dem jobber i kommunene? Det kunne det være interessant å få svar på. Hvis en deler det på 435 kommuner, kommer en til 17 stykker eller vel det. I den sammenheng kan en spørre Korsberg om det er realistisk at det er 17 stykker i alle Norges kommuner.

Øyvind Korsberg (FrP) [18:46:48]: Jeg skal ikke gå god for det siste tallet, men det er kanskje ikke helt utenkelig. Det var for så vidt en liten spøk. Om lag 10 000 – ja, det tror jeg er et tall som er ganske riktig. Og så er det jo måten man driver og teller disse byråkratene på.

Men det viktigste her er jo at på tross av at det er blitt færre bønder – og det altså er blitt større overføringer – ser det ut som om byråkratiet ikke blir mindre. Man kan gjerne telle i departementet, man kan gjerne telle i fylkeskommunene, man kan også telle i Innovasjon Norge, og man kan telle i de forskjellige offentlige virkemiddelapparatene, og få et tall. Når man har telt sammen det pluss alle dem som sitter ute i kommunene, så tror jeg det tallet er nærmere 10 000 enn det tallet som Lars Peder Brekk ønsker å tro på.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Torbjørn Hansen (H) [18:47:42]: Høyre ønsker en næringspolitikk som bidrar til trygge arbeidsplasser, verdiskaping og privat og offentlig velferd. Næringspolitikken må være framtidsrettet og tilpasset en globalisert verden, slik at den gir best mulig grunnlag for privat og offentlig velferd også i årene framover.

Næringspolitikken omfatter mange politikkområder og et bredt sett av virkemidler. De viktigste virkemidlene ligger faktisk under andre departementer enn dem som sorterer under næringskomiteen. Høyre er opptatt av at de ulike politikkområdene må dra i samme retning når det gjelder verdiskaping.

Utviklingen i norsk økonomi er avgjørende for mange bedrifter. Erfaringene fra 2002 og 2003 var at sterk kronekurs og høyt rentenivå presset ut tusenvis av arbeidsplasser, og mange bedrifter gikk over ende. Dette rammet særlig arbeidsplasser i distriktene, som er mer eksportrettet enn arbeidsplassene i byene. Det er for tiden høyt press i norsk økonomi, og Høyre er betenkt over at Regjeringen ikke makter å holde bedre igjen på pengebruken på toppen av en høykonjunktur. Å bruke 800 mill. kr mer enn handlingsregelen tilsier, når skattemilliardene praktisk talt fosser inn i statskassen, er først og fremst dårlig næringspolitikk. Høyre har valgt å bruke 1,3 milliarder kr mindre enn Regjeringen for å sikre konkurranseutsatte arbeidsplasser, og Høyre bruker pengene på en måte som skaper mindre press i økonomien. Dette er et grunnleggende element i en god og framtidsrettet næringspolitikk.

Skatte- og avgiftspolitikken er viktig for norske bedrifter. Høyre registrerer at Regjeringen øker skattene for stort sett alle bortsett fra bøndene. Høyre fremmer derfor forslag som styrker konkurranseevnen, bl.a. lettelser i arveavgift ved generasjonsoppgjør, lavere formuesskatt for å styrke privat norsk eierskap og høyere avskrivningssatser for maskiner i industrien. Verken skattepolitikken eller næringspolitikken for øvrig handler om å gi gaver til de aller rikeste i landet, slik venstresiden tror, men om å skape trygge arbeidsplasser og et grunnlag for framtidig velferd.

Regjeringen tar i budsjettet for 2007 et hvileskjær i forskningspolitikken. Dette er beklagelig og et åpenbart løftebrudd. Det er altfor lav økning i Forskningsfondet, og i tillegg er det kutt i SkatteFUNN-ordningen og kutt på høyere utdanning. SkatteFUNN-ordningen stimulerer til forskning i bedriftene. Derfor rammer hvileskjæret både offentlig og privat forskning. Høyre bevilger mer til forskning, mer til høyskolene og reverserer kuttet i SkatteFUNN-ordningen. Det er uheldig at Regjeringen undergraver muligheten til å bruke høyt kvalifisert og dermed også høyt lønnet personell til forskning i SkatteFUNN-ordningen. Dette er et klart løftebrudd overfor næringslivet, og det er svært uheldig at SkatteFUNN-ordningen blir svekket ett år før evalueringen. Det er et veldig uheldig signal.

Høyre ønsker en mer aktiv bruk av virkemiddelapparatet når det gjelder forskningsinnsatsen inn mot næringslivet, og øker bevilgningen til forsknings- og utviklingskontrakter med 50 mill. kr sammenlignet med Regjeringens forslag. I disse prosjektene bidrar Innovasjon Norge med om lag en fjerdedel av forskningskostnaden. Resten dekkes av bedriftene. Prosjektene er på områder som IKT, verkstedsteknologi, olje og offshore, materialteknologi og helse. Slike forskningsbidrag er målrettede og bidrar til å skape inntekter og arbeidsplasser for framtiden.

I Høyres alternative budsjett er det også en satsing på veibygging gjennom 611 millioner kr mer i bevilgning og etablering av et veifond på 20 milliarder kr. Veifondet vil gi en årlig avkastning på ca. 800 mill. kr. Dette er et viktig bidrag for et næringsliv som har store utfordringer med lange avstander og høye transportkostnader.

Høyres alternative statsbudsjett inneholder også en rekke tiltak som bedrer tilgangen på arbeidskraft. Mangel på arbeidskraft er en hovedutfordring for næringslivet framover, og det er viktig med en politikk som både mobiliserer den norske arbeidsstyrken og øker tilgangen på kvalifisert utenlandsk arbeidskraft.

Næringspolitikken er mer enn tiltak under Innovasjon Norge og sektortiltak på fisk og landbruk. De store og viktige redskapene er den økonomiske politikken, det er konkurransepolitikken, det er forskning, veibygging, arbeidsmarked, energi og utdanning. Som næringspolitiker er jeg veldig stolt over og fornøyd med at Høyres alternative budsjett har et gjennomgående verdiskapingsfokus, også for områder som ligger under andre komiteer enn næringskomiteen.

Reiselivsnæringen er viktig for landet, og særlig i et distriktspolitisk perspektiv. Reiselivet er i vekst og overtar mange steder for sysselsetting som går ut av landbruket. Høyre mener at satsingen på reiselivet må styrkes. Satsingen på internasjonal markedsføring startet under Bondevik II-regjeringen med et forslag om en økning på om lag 70 pst. i budsjettet for 2006. Budsjettøkningen var en oppfølging av Handlingsplan for reiselivsnæringene, som ble fremmet sommeren 2005. Den nåværende regjeringen videreførte satsingen i 2006 slik den var foreslått, og øker med 20 mill. kr i 2007. Høyre mener at det er behov for å gå raskere fram, og øker markedsføringen av Norge med 50 mill. kr utover Regjeringens forslag i vårt budsjettalternativ.

Næringskomiteen har ansvaret for fiskeripolitikken. Fiskerinæringen betyr mye for aktiviteten langs kysten, så vel som for inntekter til storsamfunnet. Den maritime næringen er framhevet som en av fem prioriterte næringer i regjeringserklæringen. Derfor er det påfallende at fiskeripolitikken er blitt det reneste konfliktområdet det siste året. Man skulle tro at det å være en prioritert næring hadde en positiv betydning. Dessverre er prioritering for Regjeringen først og fremst identisk med regulering. Dess mer prioritering, dess mer regulering. Regjeringen ser ut til å tro at man kan regulere seg til nye arbeidsplasser. Virkeligheten er den motsatte: Økte reguleringer i form av distriktskvoteordninger og urealistiske leveringsforpliktelser gir svekket konkurranseevne og på sikt færre og ikke flere arbeidsplasser. Strukturfrys for fiskeflåten betyr dårligere standard, det betyr dårligere lønnsomhet og svakere rekruttering. Nettolønnsordning for en konkurrerende skipsfartsnæring undergraver også rekruttering og lønnsomhet i fiskerinæringen. Forslaget om NO_x-avgiften viser at Regjeringen i utgangspunktet ikke ville legge to pinner i kors for å hindre en massiv nedleggelse av norsk fiskeindustri og av fiskeflåten, og viser at fiskerinæringen ikke har sterke nok talspersoner i regjeringspartiene.

Den nye fiskeripolitikken er et brudd med konsensuslinjen som har vært i norsk fiskeripolitikk de siste 20–25 år. Regjeringen bør etter min mening snarest etablere en ny dialog med næringen og få orden på denne viktige delen av næringspolitikken for kysten.

Høyre ønsker også å bidra til fortsatt vekst i havbruksnæringen, og foreslår derfor å dele ut ti nye konsesjoner basert på en lukket budrunde etter samme modell som Regjeringen bruker i Finnmark. På sikt bør særnorske produksjonsbegrensninger på havbruksområdet som ikke er basert på miljøforhold, fjernes.

Landbruket er viktig for Norge, både i forhold til spredt bosetting, i forhold til matvareforsyning og i forhold til kulturlandskapet. Høyre ønsker en mer framtidigrettet landbrukspolitikk. Det er liten tvil om at jordbruket er oversubsidiert, det er overregulert, og det er svekket av mangel på reell eiendomsrett.

De fleste landbrukspolitiske målsettinger kan nås ved et lavere overføringsnivå, og det er fullt mulig for mange bønder å drive med større lønnsomhet dersom rammevilkårene gradvis dereguleres og eiendomsretten blir styrket. For Høyre er det viktig at næringspolitikken skal bidra til størst mulig verdiskaping. Dette gjør det nødvendig å holde igjen på subsidienivået overfor et jordbruk som i 2007 vil motta nærmere 20 milliarder kr i overføringer og skjermingsstøtte. Høyre ønsker at bønder som satser, som har kreativitet og høy kompetanse, skal ha gode muligheter til å lykkes. Reformen i jordbruket må skje gradvis, og de må ta utgangspunkt i dagens politikk med sine reguleringer, sine styrker og sine mange svakheter.

Konkurranse- og forbrukerpolitikken har etter Høyres vurdering vært en av de store skuffelsene etter regjeringsskiftet. Regjeringen ser ut til systematisk å nedprioritere forbrukerhensyn. Det gjelder i forhold til overprøving av Konkurransetilsynets fusjonsforbud og i forhold til innstramminger i regi av Landbruks- og matdepartementet. Det er et paradoks når selv norske sauebønder rammes av nye grensehindre som skal tilgodese et ellers lite konkurransedyktig produkt fra bondeide Tine.

Det er også ganske selsomt å observere Landbruks- og matdepartementets angrep på Konkurransetilsynets vedtak knyttet til osteimport. På meieriområdet blir de uavhengige aktørene utsatt for både uthalingstaktikk og rene skinnprosesser. Kjøttindustrien opplever at rammevilkår for utenlandsk bearbeiding av norske råvarer, vedtatt så sent som i 2005, plutselig blir strammet inn. I sum går konkurransepolitikken og landbrukspolitikken tunge skritt i feil retning for forbrukerne og for næringslivet.

I Høyre gleder vi oss over at Regjeringen bryter mange valglofter. Vi var spesielt entusiastiske sist fredag, da Regjeringen brøt løftet om å innføre en ny, forsterket ervervslov, og droppet ideen om økte kostnader for bedrifter som omstiller, og en eventuell innføring av salgsplicht.

Vi er glad for at regjeringspartiene innser at en såkalt langt mer aktiv statlig eierskapspolitikk heller ikke er en god idé. Høyre mener at slike virkemidler hindrer omstilling og etablering av arbeidsplasser i Norge, og vi tar til

etterretning at Regjeringen nå tar til fornuft i den type spørsmål.

Næringspolitikken preges av at landet er inne i en sterk økonomisk høykonjunktur. Jeg registrerer at Regjeringen ønsker å ta æren for denne høykonjunkturen. Det er nok litt tidlig. Det er først i 2007 og 2008 at konsekvensene av denne regjeringens økonomiske politikk blir synlig.

I Høyre er vi opptatt av at man i gode tider ikke skal legge grunnlaget for de dårlige tider, men heller investere for at oppgangen skal fortsette. På dette punkt mener vi at Regjeringen burde tenkt lenger fram. Man burde investert mer i forskning og kunnskap, man burde brukt mer penger på veibygging, fokusert mer på tilgang på kompetent arbeidskraft og gitt bedriftene bedre rammevilkår. Verdier må skapes før de kan brukes. Dette er Høyres hovedbudskap i næringspolitikken.

Jeg vil ta opp forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i innstillingen. Jeg vil også vise til Kristelig Folkepartis forslag, nr. 16, som er utdelt i salen, og be om at det voteres over dette forslaget etter at forslag nr. 5 om samme tema eventuelt har falt.

G u n n O l s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Torbjørn Hansen har tatt opp det forslaget han viste til.

Det blir replikkordskifte.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [18:58:22]: Spørsmålet som jeg har til representanten Torbjørn Hansen fra Høyre, er følgende:

Fremskrittspartiet foreslår dramatiske kutt i landbruket, kutt som jeg mener er urealistiske å gjennomføre. Hvilke krav vil Høyre stille til en eventuell framtidig regjeringspartner når det gjelder virkelighetsorienteringen i forhold til landbruket?

Torbjørn Hansen (H) [18:58:55]: Jeg skal ikke gå inn på Fremskrittspartiets opplegg i landbrukspolitikken. Men jeg vil si det sånn at når vi har gjennomført vårt kutt i jordbruksoverføringene, har vi gått så langt som vi mente det var fornuftig i forhold til en gradvis omstilling av jordbrukspolitikken. Vi legger også vekt på at når man foretar en slik omstilling og reduserer overføringsnivået, må man styrke bøndernes inntektsmuligheter gjennom å deregulere støttesystemene, slik at det går an å drive mer lønnsomt, og man er nødt til å styrke eiendomsretten i jordbruket, slik at det er mulig å få ut større verdier av gårdsbrukene. Så vi mener at man må bygge videre på dagens jordbrukspolitik og reformere den gradvis, slik at vi kan beholde et sterkt jordbruk, og kan beholde den produksjonen som er i jordbruket i dag. Men det er liten tvil om at det er store effektiviseringsmuligheter i jordbruket. Spørsmålet er hvordan man vil at det skal se ut i framtiden.

Ellers tror jeg det er litt tidlig, det som representanten Kvalvik spør om, å forskuttere mulige regjeringsforhandlinger i neste stortingsperiode. Det spørsmålet tror jeg vi

skal komme tilbake til «på et senere tidspunkt», som det heter.

Lars Peder Brekk (Sp) [19:00:19]: Representanten Torbjørn Hansen og flere fra Høyre har vært svært opptatt av konkurransen i melkesektoren, og de har i innstillingen bl.a. foreslått å utbetale omstillingstilskudd til Q-Meieriene på 9,5 mill. kr. Det som også framkommer av merknadene under samme kapittel, er at flertallet, unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, registrerer de konfliktene som endringene innenfor meierisektoren har skapt, men de ønsker ikke å støtte at økt konkurranse ikke skal gå ut over produsentprisen. Mitt spørsmål til representanten Torbjørn Hansen er: Hvor langt er Høyre villig til å gå i å redusere prisene til produsentene, altså gårdbrukerne, på melken? Hvor stor effekt skal denne reduksjonen gi i forhold til antall bruk som skal nedlegges?

Torbjørn Hansen (H) [19:01:20]: Konkurranse i meierisektoren er viktig for norske forbrukere. Man trenger et mangfold av produkter, og det er bra at det er konkurranse på industriell utvikling av melk. Men det er også liten tvil om at det må være en fordel for bøndene at industrien konkurrerer om å foredle deres produkter. Det er liten tvil om at konkurranse i industrien også kan ha en effekt i forhold til å øke volumet på de varene som blir omsatt. Når det gjelder representanten Brekks spørsmål om hvor langt vi er villig til å gå ned i produsentpris gjennom å sikre like konkurransevilkår i meierisektoren, vil jeg si at svaret på det er at man må klare å gjennomføre konkurranse i meierisektoren uten at det går ut over de målpriser som i dag gjelder for jordbruket. Det tror jeg er fullt mulig å få til dersom Regjeringen har en reell vilje til å lage reell konkurranse, og slutter å behandle de uavhengige aktørene som en slags underkaste i den norske meieriindustrien.

Gunvor Eldegard (A) [19:02:39]: Eg oppfattar at Høgre både i innleiinga her i dag og i merknader i budsjettinnstillinga gir uttrykk for bekymring for at Regjeringa har laga eit ekspansivt budsjett som vil svekkja norsk økonomi og konkurransedyktigheita til norske bedrifter. Men det er jo faktisk slik at Finansdepartementet har tilbakevist det. Finansdepartementet seier at Høgre sitt budsjett ikkje vil gi vesentlege forskjellar i aktivitet og rentenivå samanlikna med Regjeringa sitt budsjett. Eg lurar sjølvsagt på om Høgre har lyst til å kommentera det. I tillegg tenkjer eg på at Høgre har sagt at dei eventuelt vil gå inn i ein allianse med Framstegspartiet, som har ei meir-utgift på 23 milliardar kr i forhold til Regjeringa sitt budsjettframlegg, så eg ønskjer å spørja representanten frå Høgre om dette.

Torbjørn Hansen (H) [19:03:34]: Jeg må innrømme at jeg ikke har lest alle svarene fra Finansdepartementet når det gjelder dette spørsmålet, men det er normalt liten tvil om at hvis man ligger på en strammere budsjettramme, slik som Høyre gjør i årets budsjett, vil det ha mindre pressvirkning i norsk økonomi. Så kan man jo diskutere hvor stor virkningen blir av å ligge 1,3 milliarder kr under

i budsjettamme. Det er mulig at forskjellen ikke er veldig stor, men Høyre markerer der en retning i den økonomiske politikken som vi mener at også Regjeringen burde ha lagt seg på, at man legger seg på en mer restriktiv bruk av oljepenger når man er i en høykonjunktur, og hvor det er en reell fare for at rentenivået stiger, og at valutakursen blir styrket.

Når det gjelder Høyres samarbeidsideer i forhold til andre partier, legger jeg vekt på at vi i dette budsjettet har fremmet vår egen politikk, og at Høyre uansett vil være en garantist for en ansvarlig økonomisk politikk i dette landet.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [19:04:55]: Høstens statsbudsjett er historisk, og det har to årsaker. Aldri før har så mye SV-politikk blitt gjennomført, og aldri før har det vært så mye bra næringspolitikk på noe statsbudsjett.

Jeg er godt fornøyd med budsjettet, og da tenker jeg særlig på Regjeringas milliardatsing på tog, på barnehaagebygging, på endringene i bilavgiftene i en mer miljøvennlig retning, på forsknings- og innovasjonssatsinga, på utvikling av renseteknologi på Mongstad, på skogsatsinga, på kulturløftet og på gratis læremidler, for å nevne noe. Og så kan også Fremskrittspartiet spisse ørene: Vi har en innsats på vei som er formidabel, det er 15 år siden sist vi har brukt så mye på vei.

Jeg er stolt over det vi har oppnådd. Dette er politikk som viser at regjeringspartiene på område etter område klarer å finne konkrete og framtidsrettede løsninger som kombinerer god næringspolitikk med hensynet til miljø og rettferdighet.

Næringspolitikk spenner over et vidt felt. Det gjør området både interessant, viktig og utfordrende. Næringspolitikken brer seg langt utover rammeområdene 9, 10 og 11, som næringskomiteen har et særskilt ansvar for. Men jeg velger altså å løfte fram noen enkeltheter. I statsbudsjettet for 2007 opprettes det et nytt marint verdiskapingsprogram for fiskeriene, med en ramme på 75 mill. kr. Tilbudet av fersk fisk, merking og sporing, logistikk, teknologi og kompetanse er viktige satsingsområder for dette verdiskapingsprogrammet. Og ikke minst, programmet understøtter prosesser som gjør at aktørene gjennom hele verdikjeden vil tjene på utstrakt samarbeid og samhandling.

I budsjettet for 2007 skal innsatsen mot miljøkriminalitet i form av det såkalte UUU-fisket styrkes. Det forsvinner nemlig verdier tilsvarende et NOKAS-ran i uka, og Regjeringa har prioritert arbeidet med å få styrket kontroll med de store ressursene som vi skal leve av i framtida.

Til næringsrettet forskning over Nærings- og handelsdepartementets budsjett kommer det i overkant av 1,76 milliarder kr. Det tilsvarer en økning på om lag 10 pst. Virkemiddelapparatet videreføres på det samme høye nivået som i 2006.

Dyrevernalliansen tilgodeses med 100 000 kr. Det er dessverre ikke alle som er like opptatt av at dyrs velferd

skal prioriteres. Desto mer gledelig er det da for oss å kunne si at disse pengene er på plass igjen.

Jeg er veldig tilfreds med at Regjeringa følger opp Soria Moria-erklæringa med en satsing på skogbruk og bioenergi. Skognæringa har en samlet produksjonsverdi på omtrent 40 milliarder kr årlig. Rundt 30 000 mennesker er sysselsatt i skogbruket og skogindustrien. Som SV-er er det gledelig at utnyttinga av denne fornybare ressursen gir en så betydelig verdiskaping i store deler av landet. Med riktig forvaltning vil skogen skape miljøvennlige arbeidsplasser også langt inn i framtida.

Landbruksministeren har sagt: Nå er det tid for skog. Det er jeg veldig enig i. Jeg tar antakeligvis ikke mye feil om jeg sier at det kan sikkert både næringsministeren og fiskeriministeren skrive under på.

Satsingen på skogbruk og bioenergi øker. Tiltak for ny-skaping og foredling av treprodukter videreføres, og det samme gjør bioenergiprogrammet. Og ikke minst, skattefordelen ved bruk av skogfond økes også fra 60 til 85 pst.

Landbruket leverer fellesgoder: trygg mat, levende bygder og åpne, velstelte kulturlandskap. Landbruket har sin selvstendige berettigelse, og bonden og skogbrukeren tar et betydelig samfunnsansvar i en stedbunden næring. Bonden kan ikke ta med seg kua og flagge ut hvis han ikke er enig i innretninga av skattepolitikken.

Utover matproduksjon og et stadig større spekter av blomstrende tilleggsnæringer utgjør landbruksbefolkninga ryggraden i store og små bygder utover hele landet. Landbrukets innsats er en grunnleggende forutsetning for å lykkes med f.eks. den store reiselivssatsinga som alle partiene er så opptatt av.

For å være helt tydelig: SV vil arbeide utrettelig for å beholde et aktivt og variert landbruk i hele landet. Jeg er også glad for beskjeden om at Regjeringa jobber aktivt med å planlegge hvordan målet om 15 pst. økologisk produksjon og forbruk innen 2015 skal nås. Det er også viktig SV-politikk.

Så vil jeg benytte anledninga til å rette oppmerksomheten mot et av komiteens områder som dreier seg om folks trygghet for hjem og helse, nemlig rasfare og raspolitikken.

Vi vet at klimaendringer fører til varmere og våtere vær, som igjen fører til økt fare for ras. Vi vet at mange allerede bor i rasutsatte områder. Norges vassdrags- og energidirektorat, Norges Geotekniske Institutt og Norges geologiske undersøkelse har samarbeidet i et prosjekt, hvor de påviser over 300 områder i landet vårt med stor fare for leirskred.

Både eldre og nyere historie viser alvoret i denne situasjonen. Vi har erfart at ras noen ganger får tragiske utfall. Derfor er en god raspolitikk viktig. Og derfor er behovet for en samlet innsats i raspolitikken bokstavelig talt livsnødvendig. Vi må derfor jobbe for å samle innsatsen som nå skjer, i flere departementer for å få en god raspolitikk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [19:10:14]: Hvis man leser særmerknaden til de rød-grønne, står det:

«Flertallet er også opptatt av at det satses på maritim sektor, for å bidra til vekst i maritime næringer og for å sikre arbeidsplasser for norske sjøfolk».

Det er selvfølgelig noe Fremskrittspartiet kan slutte seg til. I og med at det var en særmerknad, var det ikke mulighet til å gå inn på det.

Den 24. november var det en interpellasjonsdebatt, reist av representanten Hans Frode Kielland Asmyhr, om den maritime politikken. I den debatten kom representanten Kvalvik med kraftige angrep på sjøfartsnæringen, og gikk til kraftig angrep på nettolønnsordningen spesielt. I dag er altså representanten enig i at man skal innføre en delvis nettolønnsordning for Hurtigruta. Så mitt spørsmål er: Er SV og representanten Kvalvik for eller imot netto-lønnsordning for sjøfolk?

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [19:11:18]: Representanten Øyvind Korsberg minner meg på en debatt som var før her i høst. Jeg må si at når det gjelder maritim sektor, er det en næring som SV har omsorg for, til tross for at det er kommet angrep. Angrepet har sin bakgrunn i at Fremskrittspartiet så til de grader bruker energi på å foreslå kutt i landbruksnæringa, fordi den har så store overføringer, mens vi vet at maritim sektor mottar minst like stor støtte og like mye overføringer i form av skattefordeler og tonnasjeavgift.

Nettolønnsordninga er kommet fram i denne regjeringa som en sak som vi ikke prioriterte så høyt. Vi syntes den hadde sin plass i den sammenhengen – når vi fikk andre gode saker foran.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [19:12:21]: Høyre er klar på at gode rammevilkår for næringslivet er viktig for at norske bedrifter skal kunne hevde seg med konkurrerende bedrifter i Europa. Norge er av de landene i Europa som har de laveste avskrivningssatser på maskiner. For å stimulere næringslivet til framtidsrettede investeringer mener Høyre at det er viktig å øke avskrivningssatsene fra 20 til 25 pst.

I valgkampen høsten 2005 var SVs meste aktive punkt i forhold til å bedre rammevilkårene for næringslivet nettopp det å øke avskrivningssatsene til bedriftene. SVs Øystein Djupedal var den gang finanspolitisk talsmann og gav klare løfter om å øke satsene. Mitt spørsmål til representanten Kvalvik blir: Vil Regjeringen og SV følge opp det de lovte i valgkampen, og støtte Høyres forslag om å øke avskrivningssatsene fra 20 til 25 pst.?

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [19:13:25]: Jeg takker for spørsmålet.

Næringslivet i Norge går godt. Det går så godt som det ikke før har gjort. I denne situasjonen mente SV at det var riktig å prioritere andre ting foran den avskrivningssatsen på 25 pst., som representanten har helt rett i at vi har jobbet for å få til. Vi mener faktisk at næringslivet tåler det.

Når det er sagt, vil jeg vise til en undersøkelse som er gjort, referert i Herald Tribune, hvor det står: Den moderne velferdsstaten går på tvers av økonomisk utvikling. Norge, Sverige, Danmark og Finland ligger blant de seks

beste landene i verden når det gjelder forhold for å etablere ny næringsvirksomhet, fordi vi har så gode velferdsordninger og helsesystemer. Så selv om vi har en avskrivningssats som er lavere enn det vi først ønsket oss, har altså velferdsordningene for næringslivet vært så gode at vi sier oss fornøyd med det vi har oppnådd så langt.

Leif Helge Kongshaug (V) [19:14:38]: I budsjettinnstillingen som vi diskuterer nå, er SV med på en kritikk av Venstres forslag om å kutte i eksportstøtten til ost gjennom omsetningsavgiften, et kutt beregnet til ca. 199 mill. kr.

Jeg ser også at regjeringspartiene, inkludert SV, nå mener at Venstre står sammen med Høyre og Fremskrittspartiet om en slags landbruksfiendtlig politikk. Det Venstre foreslår, er imidlertid en forsiktig utgave av det SV foreslo senest i sitt alternative budsjett i 2005, hvor all eksportstøtte ble kuttet, et samlet kutt på 355 mill. kr. Venstre gjør altså litt av det samme nå.

Er det da slik å forstå at SV stod sammen med Fremskrittspartiet om å føre en landbruksfiendtlig politikk i 2005? Er det slik at SVs politikk i 2005 ikke gjelder lenger i 2007, nå når Regjeringen, med SVs godkjenning, faktisk har gjort innrømmelser om å kutte all eksportstøtte i forbindelse med WTO-forhandlingene?

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [19:15:47]: Jeg vil forsikre representanten fra Venstre, Leif Helge Kongshaug, om at SVs og Fremskrittspartiets landbrukspolitikk ikke står i nærheten av hverandre i det hele tatt.

Når det er sagt, vil jeg også si at enkeltheter fra budsjettet i forrige runde har jeg litt problemer med å svare konkret og grundig på. Som det står i budsjettframlegget for i år, er SV og de andre regjeringspartiene enige om den merknaden.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [19:16:45]: Eit velfungerande, lønsamt, mangfaldig og aktivt næringsliv er ein føresetnad for å sikra velferdssamfunnet, busetnaden og livskvaliteten i bygd og by.

Dei små og mellomstore bedriftene er sjølve ryggrada i norsk næringsliv. Difor er det så avgjerande viktig at desse vert sikra gode livs- og utviklingsmoglegheiter.

Det er relativt brei politisk semje om hovudtrekka i næringspolitikken. Men me ser likevel ei viss raud-grøn dreining i retning, frå ein verkemiddelbruk som bedriftene sjølve har hand om, til ei sterkare, statleg hand. I budsjettet i år er det i særleg grad gjort synleg gjennom innstramminga i SkatteFUNN-ordninga, som har gjeve bedriftene høve til å styra innretninga av eiga forskning og oppnå skattemessige fordelar av det. Om me ønskjer å lyfta den næringsretta forskinga i regi av næringslivet og trur at bedriftene stort sett er best i stand til å vurdere kva slags forskning og utvikling som gjev størst nytte for dei i framtida, er det eit litt merkeleg grep samtidig å gjere ei slik forskning mindre lukrativ for bedriftene. Kristeleg Folke-

parti har difor gått imot desse endringane i SkatteFUNN-ordninga.

Sjølvs om det ikkje direkte får konsekvensar for budsjettpostar på dei rammeområda som næringskomiteen vedtek, er rammevilkåra for familiebedriftene så absolutt eit viktig tema i næringspolitikken.

I Soria Moria-erklæringa seier regjeringspartia at dei vil sjå på korleis arveavgifta kan utformast for å gjera generasjonsskifte lettare i familieeigde bedrifter. Dette er viktig, og dette er rett. Men det er òg viktig å koma vidare frå eit «sjå på»-stadium.

Frå Kristeleg Folkeparti si side har me difor, saman med Framstegspartiet, Høgre og Venstre, kome med eit detaljert forslag til korleis me vil gjera generasjonsskifte i familiebedrifter betydeleg lettare. Me konstaterer dessverre at regjeringspartia valde å fortsetja rolla som passive tilskodarar i denne saka. Men her kan eg lova at det vil gå fleire tog, så regjeringspartia skal få ein ny sjanse.

Når eg først er på besøk hos regjeringspartia, så lat meg fortsetja litt der. I Kristeleg Folkeparti har me nemleg registrert at når representantar for dei tre regjeringspartia snakkar om næringspolitikk, er det to ord som ofte dukkar opp. Det er orda «meir aktiv». Næringspolitikken generelt og eigarskapspolitikken spesielt skal verta «meir aktiv». Målsetjinga om ein aktiv næringspolitikk vil ingen vera usamd i. Men spørsmålet er: Kva betyr dette i praksis? Det har eg litt vanskeleg for å finna ut av.

I 2004 og 2005 hevda dåverande opposisjonsparti og noverande regjeringsparti at det var absolutt nødvendig med ein heilt annan næringspolitikk. I 2006 legg dei same partia fram eit næringsbudsjett på tre departement sine område der verkemiddelbruken i hovudsak vert vidareført.

Sjølvs om eigarskapsmeldinga ikkje er eit tema i dag, er det nærliggjande å slå fast at etter framlegginga av meldinga sist fredag ligg også hovudprinsippa for statleg eigarskap fast. Draumen om meir politisk detaljstyring over avgjersler fatta i bedrifter med statleg majoritetseige lever nok vidare, men først og fremst som verbale demonstrasjonstog, ikkje som praktisk politikk. Me kan med tyngd slå fast at hovudlinjene i næringspolitikken frå Bondevik II-regjeringa ligg fast.

Særleg innan maritim sektor har den store budsjettsaka i år vore innføringa av NO_x-avgift. På våre rammeområde er denne saka representert gjennom tilskotsordningane retta mot fraktesfart og fiskeri. Forslaget frå Regjeringa sende sjokkbølger inn i store delar av næringslivet. For fiskeflåten ville forslaget bety svære tilleggskostnader, og for fraktesfartflåten, som nett hadde fått nytt livsmot på grunn av nettølsordninga, førte forslaget til at næringa sitt lastemerke enno ein gong forsvann langt under vasslinja.

Kristeleg Folkeparti har meint og meiner framleis at våre nasjonale forpliktingar om reduksjon av NO_x-utslipp skal ein nå innan 2010. Men det har alltid vore fornuftig å ha ein god dialog med dei næringane som dette særleg går ut over, både for å snakka om korleis ein kan nå måla, og for å lytta til gode innspel.

Det endelege vedtaket om NO_x-avgift ber preg av meir dialogvilje enn det me såg dei første vekene etter budsjettframlegginga. Det vert opna for at forpliktande miljøavtaler kan reknast mot avgift. Viss næringane nyttar dette alternativet slik dei har sagt, vil både skatteinntekta og kompensasjonstilskota gå ned samanlikna med kva som ligg i budsjettet. Her konstaterer me at sjølv med desse endringane har regjeringspartia valt å leggja dei opphavlege budsjettala til grunn både for skatteinntekter og for kompensasjonsutgifter. Slik sett er eg litt usikker på om regjeringspartia sjølve trur på at dei vil inngå slike forpliktande miljøavtaler.

I alle fall, og det er poenget mitt, gjev dette åleine grunn til ei viss avventande haldning til realiteten i desse endringane. Eg føreset at Regjeringa gjev ei nærare orientering om utviklinga på dette området i revidert nasjonalbudsjett, og då vurderer på nytt omfanget av nødvendige kompensasjonsløyvingar.

Kristeleg Folkeparti har i starten av dette møtet levert inn eit forslag om ei ny vurdering av distriktskvoteordninga. Eg skal ikkje kritisera verken intensjonane eller ambisjonane bak denne ordninga. Men erfaringa så langt viser at om ikkje ordninga kan karakteriserast som eit mageplask, så har det i alle fall vorte meir plask i tomt hav enn handfaste resultat i form av kvoteutnytting.

Apropos kvotar: Fiskeriministerens bråstopp av strukturvotordninga i fjor har heilt klart skapt mange fleire problem enn han har løyst, ikkje minst i form av uvisse om kva rammevilkår fiskerinæringa kan rekna med i framtida. Dette er ei sak som ropar etter ei avklaring. Saman med det faktum at fiskerinæringa slit tungt med å halda på kompetent arbeidskraft, er det inga overdriving å seia at myndigheitene si største utfordring overfor fiskerinæringa no er å få på plass trygge og føreseielege rammevilkår. Dette er ei kapitalintensiv næring, og avgjerder om investeringar vert difor tekne på bakgrunn av langsiktige framtidsvurderingar. Her krevst det politisk handling, og ansvaret for initiativ ligg hos Regjeringa.

Kristeleg Folkepartis mål for landbrukspolitikken er eit levedyktig landbruk over heile landet og ei inntektsutvikling på linje med andre næringar. Eit aktivt landbruk er sjølve nøkkelen til levande bygder og til oppfylling av intensjonen om at heile landet skal vera i bruk. Kristeleg Folkeparti ser stabilitet både om måla i landbrukspolitikken og om hovudtrekka i verkemidla som viktige rammevilkår for utviklinga framover. I den førre stortingsperioden vart det inngått ei avtale med Bondelaget om ei landbruksavtale kvart einaste år. Det representerte i seg sjølv eit brot med den tidlegare konfliktlinja som ikkje var heilt uvanleg i dei reine arbeidartpartiregjeringane. Tingingane med landbruksorganisasjonane vil heilt klart verta krevjande òg i åra framover, men om ein i budsjettet skulle gripa inn og endra på vilkår som ein faktisk har vorte samde om i tingingane for eit halvt år sidan, så ville det vera om ikkje ei krigserklæring mot landbruket, så i alle fall ein kraftig auke i konfliktnivået. Det er me ikkje tente med. Difor er Kristeleg Folkeparti djupt usamd med dei partia som har kome med slike forslag i budsjettinnstillinga.

Etter at budsjettet vart lagt fram den 6. oktober, har regjeringspartia gjort to endringar i budsjettet på våre tre rammeområde. Eg vil gje honnør for ei av endringane. Denne endringa er knytt til dei samla tiltaka for å styrkja frivillig innsats. Her vart også løyvingane til velferdstiltak for fiskarar styrkte med 1 mill. kr. Det er ingen stor sum i budsjettssamanheng, men når både posisjon og opposisjon står saman, er det eit sterkt signal om at dei frivillige organisasjonane sin innsats vert høgt verdsett av styresmakterne.

Når det gjeld den andre endringa, som gjeld løyving til «Folkeaksjonen ny rovdyrpolitikk», er det freistande å kommentera ho òg. Denne løyvinga må vel meir kunna definerast som eit internt fredstiltak i regjeringsfraksjonen. Her er det vanskeleg å få auge på ei prinsipiell tilnærming, bortsett frå prinsippet om intern fred same kva det kostar.

Kristeleg Folkeparti meiner at dersom frivillige organisasjonar relaterte til landbruket først skal få 1 mill. kr meir enn det Regjeringa har gjort forslag om, så bør det føra til ei styrking av tilskotet til fleire organisasjonar, som t.d. 4H.

Lat meg til slutt knyta nokre ord til fellesforslaget frå opposisjonspartia om slutføring av Åknesprosjektet i Stranda kommune. På same måte som dei andre opposisjonspartia er Kristeleg Folkeparti utolmodig etter å få på plass eit godt varslingsystem. Å leva med trusselen om ein dramatisk naturkatastrofe fører sjølvsagt til både frykt og uvisse hos mange. Med dei løyvingane som allereie er gjevne, bør det vera i alle si interesse at løyvingane faktisk resulterer i konkret handling. Det skjer ikkje før varslingsystemet er på plass. Eg vonar difor at Regjeringa vil koma attende til dette i revidert nasjonalbudsjett – ikkje av omsyn til Kristeleg Folkeparti eller dei andre opposisjonspartia, men av omsyn til dei som bur i områda som kan verta raserte av ei flodbølge dersom fjellet rasar ut.

Med dette vil eg ta opp dei forslaga som Kristeleg Folkeparti har reist i innstillinga, og forslaget som vart levert før møtestart i dag.

Presidenten: Representanten Ingebrigt S. Sørfonn har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [19:26:51]: Eg synes det er hyggeleg at representanten Sørfonn brukte nesten halve innlegget sitt til å snakke om raud-grøn politikk. Det bør han fortsetje med.

Regjeringa har lagt fram eit budsjett med sterk vekt på verdiskaping og busetjing i alle delar av landet. Av budsjettinnstillinga kan me lese at andre parti, og særleg dei tidlegare budsjettkameratane til Kristeleg Folkeparti – Framstegspartiet og Høgre – legg vekt på store skattelettar og gjer store kutt på viktige politikkområde. Eg kan nemne landbruket, som representanten Sørfonn òg var litt inne på, der Framstegspartiet vil kutte 5,8 milliardar kr, og Høgre vil kutte 1,8 milliardar kr. Det siste er ganske oppsiktsvekkjande.

Spørsmålet mitt til representanten Sørfonn blir da: Vil det vere mogleg for Kristeleg Folkeparti å samarbeide med parti, som t.d. Framstegspartiet og til dels Høgre, som no har ein heilt annan politikk for primærnæringane og distrikta i alle delar av landet?

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [19:27:57]: Kristeleg Folkeparti har ikkje erfaring med å samarbeida i regjering med Framstegspartiet, men me har erfaring med å samarbeida med Høgre i regjering. I regjering har det ikkje vore vanskeleg å finna fram til ein felles politikk. At ulike parti i opposisjon flaggar sin primærpolitikk, er inga overrasking. Det som avgjer om ein politikk vert vellukka eller ikkje, er viljen og evna til å koma fram til kompromiss. Det vil eg tru at òg representanten Oppebøen Hansen sitt parti er vel kjent med i den regjeringa som partiet no er ein del av.

Elles er det heller ikkje til å leggja skjul på at når det gjeld Framstegspartiets landbrukspolitikk, slik han er presentert, er det vel der avstanden mellom Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet i næringspolitikken er aller størst.

Lars Peder Brekk (Sp) [19:29:08]: I innstillingen som omhandler Fiskeridepartementet, har Kristelig Folkeparti, sammen med Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, gått inn for en merknad der en påpeker at «en ordning med distriktskvoter medfører en uheldig fordeling av råstoff og medfører en konflikt mellom tapere og vinnere på en slik ordning».

Jeg vil spørre representanten Ingebrigt S. Sørfonn fra Kristelig Folkeparti om Kristelig Folkeparti mener at fiskerinæringen skal ivareta distriktspolitiske målsettinger, og om Kristelig Folkeparti er villig til å ta i bruk politisk styring for å oppnå distriktspolitiske målsettinger. Jeg vil også spørre om de ikke ser at distriktskvoter kan være en ordning som kan bidra til det.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [19:30:05]: Det er tydelig at både representanten Brekk og eg er opptekne av distriktskvotar og det å finna ei løysing på dette, for min replikk til representanten Brekk var òg om verknadene av distriktskvotar.

Kristeleg Folkeparti er mest oppteke av at ein skal oppnå resultat, ikkje at ein skal låsa seg fast i kjepphestar om korleis ting burde ha vore gjorde, men at ein faktisk testar ut og ser om dette fungerer etter dei intensjonane og dei måla ein har. Når det gjeld distriktskvotar, kan me ikkje sjå at det er tilfellet. Difor har me òg fremja forslaget, som me synest er så mjukt i forma at me håpar det kan få brei tilslutning i dag, om at ein evaluerer ordninga etter dette året, og eventuelt ser på om ein skal avvika ordninga og heller finna ei anna tilnærming til dette. Her håpar me framleis på brei tilslutning.

Arne L. Haugen (A) [19:31:17]: Jeg har registrert at Kristelig Folkeparti er ganske bra – ja, etter representanten Sørfonns innlegg veldig bra – på linje med Regjeringen når det gjelder nivå og innretning på landbrukspoli-

tikken, mens Høyre og Fremskrittspartiet er imot jordbruksavtalen, samtidig som de to partiene vil legge mer ensidige markedstenkning til grunn som rammevilkår for disse to næringene. I forhold til hvor viktig landbrukspolitikken er for hele landet vårt, og i forhold til de ambisjonene Kristelig Folkeparti har i landbrukspolitikken og i distriktspolitikken, har jeg lyst til at representanten Sørfonn utdyper litt nærmere hvordan han vurderer framtidige samarbeidskonstellasjoner i den nasjonale politikken.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [19:32:18]: Landbrukspolitikken er noko av det aller viktigaste for å sikra levande bygder og for at heile landet framleis skal vera i bruk. Difor er Kristeleg Folkeparti veldig oppteke av landbrukspolitikken.

Eg må innrømme at hugsen kanskje ikkje er det han ein gong var, men eg hugsar at frå tidlegare tider har vel Arbeidarpartiet kanskje ikkje vore den sterkaste eksponenten for ein landbrukspolitikk slik me ser han i dag. Så det er tydeleg at her har i alle fall Arbeidarpartiet kome i godt selskap, der ein har vorte rettleia inn på ein god veg i landbrukspolitikken. Så det er nok mange som gler seg over ei litt endra og betre linje i landbrukspolitikken frå Arbeidarpartiet.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Leif Helge Kongshaug (V) [19:33:39]: De budsjettområdene vi i dag behandler, er på mange måter de områdene der det er lengst fra retorikk til resultater i Regjeringens politikk – heldigvis, får en kanskje si. Vi skulle få en aktiv næringspolitikk der idealet var en slags blandingsøkonomi fra 1790-tallet, og der 1950-tallets industripolitikk skulle være en rettesnor. Vi skulle få en landbrukspolitikk der nødvendig omstilling og effektivisering stoppet opp – og hva skulle vi få av fiskeripolitikk? Ja, det lurte vi kanskje fortsatt på.

Den mye omtalte ervervsloven med bøter i millionklassen for dem som la ned lønnsomme bedrifter, ble sist fredag til en eierskapsmelding blottet for de tiltak som representanter for regjeringspartiene har varslet i lang tid. Her var det ingen forslag om bøter for å omstille, her var det ingen forslag om stemmerett for ansatte på generalforsamlinger, her var det ingen signaler om at Regjeringen ville gripe inn i Hydros, Telenors eller tilsvarende selskapers strategiske planer som representantene Lundteigen, Bøhler og Vaggen Malvik ikke likte. Igjen: Heldigvis. Regjeringen opererer kun med symbolendringer i eierskapsmeldingen. De store bedriftene kan i hovedsak fortsette som før. Det er aksjeloven og de alminnelige sunne næringsprinsipper som gjelder, selv om det er pakket inn i en retorikk om en slags vilje til styring. Det Regjeringen har levert, er ikke stort annet enn keiserens nye klær.

For Venstre er en aktiv næringspolitikk, spesielt overfor de mange små bedriftene og gründerne, en av de aller viktigste sakene i politikken, fordi det er det nye, kunnskapsbaserte næringslivet som er basisen for framtidens frihet og velferd, og fordi det er småbedrifter og gründerne

som best sikrer bosetting og aktive, spennende lokalsamfunn i hele landet – ikke en ensidig satsing på enkeltnæringer. Derfor trenger vi en aktiv næringspolitikk som forstår dynamikken i den globaliserte økonomien, og som vet hva som kreves av fleksibilitet, nyskaping og gründerkultur – ikke en næringspolitikk som i seg selv er en begrensende faktor for utvikling, og som er ubegrenset i sin tro på hvor bra alt skal bli bare staten eller det offentlige virkemiddelapparatet er tungt nok inne i beslutningsprosessene.

Både for det generelle næringslivet, for landbruket og for fiskerinæringen er det flere felles utfordringer: bedre infrastruktur, økt satsing på forskning og utdanning, tilgang på kvalifisert arbeidskraft og et nærings- og miljøvennlig skatte- og avgiftssystem. Om vi er litt snille, kan vi vel innrømme at Regjeringen leverer noe på ett av fire områder, nemlig infrastruktur. På de øvrige områdene er det levert lite. I tillegg kommer den effekt et ekspansivt offentlig budsjett har på renter og kronekurs. For landbruket utgjør f.eks. 1 pst. renteøkning om lag 250 mill. kr i økte kostnader.

Det er på sin plass å minne om at representanter for regjeringspartiene i en rekke avisartikler det siste året har skrevet om behovet for å satse på forskning og utvikling i mangel av andre næringspolitiske verktøy. Det å satse på forskning og utvikling er Venstre helt enig i betydningen av, men i sterk kontrast til det står Regjeringens handlinger, der forslaget til statsbudsjett viser en fortsatt nedprioritering av forskning. Det gjelder både SkatteFUNN-ordningen og rammene for forskningen som næringslivet har å forholde seg til.

Venstres næringspolitikk tar utgangspunkt i gründerne og de små bedriftene. Dette er en del av næringspolitikken som tydeligvis er ganske fjern fra Regjeringens forståelse av næringspolitikk. Det gjelder både debatten om ledere, lederlønn, opsjoner osv. Alle skjæres over én kam. Det som gjelder for de store, gjelder også for de små. Slik er ikke virkeligheten. En liten eller mellomstor bedrift er ikke en stor bedrift i miniatyr. Det betyr at det er viktig å tenke smått først når nye lover og regler utarbeides, og når skatte- og avgiftsopplegget blir fastlagt. Det som er bra for de små bedriftene, er stort sett også bra for de store, men ikke alltid det motsatte.

Gode vilkår kommer ikke av seg selv, det krever satsing. En slik satsing vises igjen i Venstres alternative budsjett. Vi bedrer de sosiale ordningene for gründerne og selvstendig næringsdrivende for å få flere kvinner til å satse på egen næringsvirksomhet. Vi øker satsingen på forskning og høyere utdanning med over 1 milliard kr, bl.a. 80 mill. kr til mer næringsrettet forskning, og Venstre foreslår en rekke målrettede skatte- og avgiftslettelser for næringslivet. Det gjelder både avskrivningssatsene, lettelse i arveavgiften, økt fribeløp for aksjekjøp i egen bedrift, halv arbeidsgiveravgift for lærlinger og dobling av beløpsgrensene i SkatteFUNN-ordningen. Dette er ikke symbolpolitikk pakket inn i retorikk om vilje, men konkrete og reelle næringspolitiske verktøy som er målrettet for å sikre et moderne og framtidsrettet næringsliv som kan sikre velferden også i framtiden.

(Kongshaug)

Jeg ser av innstillingen at regjeringspartiene mener at budsjettet medfører en klar kursendring i landbrukspolitikken. Det er det med respekt å melde umulig å se. I all hovedsak ligger den politikken den forrige regjeringen førte, fast. Det er bare å se på jordbruksavtalen fra mai 2006, som også er hoveddelen i 2007-budsjettet. Både i statens tilbud og i den avtalen som Stortinget vedtok, med Venstres støtte, ble det lagt til grunn en produktivitetsvekst på 4,3 pst., noe som har som konsekvens at det blir færre bønder. Dessuten mener Regjeringen selv, slik det framgikk av statens tilbud:

«Av hensyn til behovet for forutsigbarhet i rammebetingelsene for de næringsdrivende i en langsiktig næring, mener regjeringen at det er viktig å videreføre hovedtrekkene i tidligere tiltak.»

Dette fikk avisen Nationen, som står regjeringspartiene rimelig nær i landbrukspolitikken, til å skrive følgende 10. mai i år:

«Hva har vi her? Jo en regjering utgått av tre partier, hvorav særlig SV og Sp i årevis har kritisert Lars Sponheim og hans forgjengere så busta fyker for strukturpolitikken i landbruket og avgangen i antall bønder. Men som, når de selv kommer til makta, ikke klarer dristigere grep enn å si ja og ammen til politikken som er ført.»

Landbruksministeren har ved flere anledninger varslet at Regjeringen skal snu strukturrasjonaliseringen i landbruket. Han har bl.a. sagt:

«Jeg vil stoppe den kraftige nedgangen. For meg er hver nedlegging et nederlag.»

Landbruksministeren må ha hatt et tøft år, for det har vært nedlagt i gjennomsnitt fire gårdsbruk hver dag, altså fire nederlag hver eneste dag.

Når det gjelder fiskerinæringen, er det grunn til å minne om at det er en ekstremt eksportrettet næring som opererer i et konkurranseutsatt globalt marked. Ressursuttak må reguleres strengt. Men Regjeringens forsøk på detaljert økonomisk planstyring av næringen gir uønskede resultater.

Det næringen trenger, er forutsigbarhet i rammebetingelsene, muligheter til å tilrettelegge for lønnsomhet og en erkjennelse av sterk internasjonal konkurranse i markedene. Innføring av distriktskvoter, rigide leveringsbetingelser og usikkerhet rundt strukturordningen, og hvor Regjeringen, som en forstår, sliter internt for å komme fram til hva den egentlig mener, er tiltak som en kanskje kan tillate seg i en sterkt subsidiert næring, men ikke i en næring som i store trekk står på egne ben.

Distriktskvoteordningen er en fiasko. I begynnelsen av desember hadde en fått inn sedler til Råfisklaget på vel 100 tonn av en kvote på knapt 3 500 tonn, og det er knapt 4 pst. Og det er ikke en ubetydelig mengde de 3 500 tonnene som er avsatt. Det er om lag en femtepart av den samlede torskekvoten til autolineflåten. Derfor mener Venstre at distriktskvoteordningen må avskaffes først som sist.

Jeg gjør oppmerksom på en feil når det gjelder forslag nr. 5, på side 71 i innstillingen. Som en ser på side 43, er

også Venstre medforslagsstiller om å avskaffe distriktskvoteordningen. Forslag nr. 5 er altså et forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre. Det kommer ikke fram av det som står på side 71.

Ellers er det viktig at det blir et krafttak for å få ryddet opp i og få fjernet de store mengder av mistet garn som står passivt og fisker i årevis. Venstre har i sitt alternative budsjett foreslått å styrke posten Næringsstiltak i fiskerierne med 20 mill. kr, eller 40 pst. økning. Her ligger også inne føringstilskuddet som er et viktig distriktspolitisk virkemiddel.

Venstre er godt fornøyd med Regjeringens oppfølging av det arbeidet som Bondevik-regjeringen startet mot ulovlig, urapportert og uregulert fiske. Her kreves det både økt kontroll og strenge reaksjoner.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigrun Eng (A) [19:44:05]: Tidlegare nærings- og landbruksminister Sponheim var i si tid svært høgt på banen for å få bukt med skjemaveldet. Om nokre skjema blei borte, auka det, så vidt eg veit, nokså mykje i den andre enden.

I innstillinga gjentek representanten Kongshaug det same og skriv at han

«mener at mange offentlige regler, skjemaer og påbud fører til unødige rapporteringskrav og kompliserte regelverk. Småbedrifter og gründere rammes ekstra hardt av «skjemaveldet»».

Meiner Venstre no at dei har funne oppskrifta på korleis ein skal få bukt med dette? Eller er dei samde med Regjeringa i at f.eks. satsinga på Altinn er eit godt alternativ? Eg har lyst til å gje representanten Kongshaug høve til å utbrodere denne flaggsaka, som eg synest dei har vore rimelig høgt på banen med.

Leif Helge Kongshaug (V) [19:45:03]: Når det gjelder Altinn, er det et godt alternativ.

Når det gjelder skjemaer og den utviklingen i samfunnet som medfører at det hver dag ønskes flere innrapporteringer – også til Brønnøysundregistrene – fra ulike kilder, er det klart at det er en belastning for små bedrifter. De må bruke mye av arbeidstiden sin på å fylle ut skjemaer, og så sende dem inn. Ofte er dette også dårlig koordinert, på den måten at en får skjemaer fra ulike instanser som har mange like spørsmål.

Kampen mot skjemaveldet er en viktig næringspolitisk sak for Venstre. Representanten har kanskje også merket seg at i vårt alternative budsjett foreslår vi å redusere gebyrene til Brønnøysundregistrene med 10 pst., nettopp for å lette belastningene for de små bedriftene.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [19:46:15]: Regjeringen har gjennomført den nye skogpolitikken, som den forrige Regjeringen avvirket.

Mitt spørsmål til representanten Kongshaug gjelder skogfundsordningen. Denne ordningen har organisasjonene gitt sin brede tilslutning til, og vi ser at den skaper optimisme i næringen. Jeg lurer på om representanten kan forklare meg hvorfor Venstre nå står sammen med Høyre

om en ordning med skogbruksfradrag, i stedet for å være med på skogfondsordningen.

Leif Helge Kongshaug (V) [19:46:54]: La meg først få si at da Venstre var i regjeringsposisjon og i Landbruksdepartementet, var vi med på en kraftig forbedring av skogfondsordningen, som også hadde flere miljøelementer i seg.

Jeg vil understreke at den store utfordringen i norsk skogbruk i dag er å få en større avvirkning av de 30 mill. m³ masse som er tilveksten hvert år. Vi har en avvirkning på bare 8–10 mill. m³. Vi satset på å stimulere til økt avvirkning.

Forbedringen av skogfondsordningen er vel og bra, men det kommer først og fremst de store skogeierne til gode. Vi mener – jeg viser til en merknad som vi har sammen med Høyre i innstillingen – at et skogbruksfradrag er mye mer rettet mot de mindre skogeierne, og at det i sum vil gi en bedre avvirkning enn det en forbedring av skogfondsordningen vil gi.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [19:48:08]: Jordbruk kan være bruk av jord, innvinning av solenergi, kunst, kultur og arbeid – eller billigst matproduksjon, rett og slett. Det er mange betraktningsmåter.

Landbruks- og matdepartementet er med på å presentere norsk jordbruk i Berlin gjennom deltakelse på utstillingen «Grüne Woche». Her presenteres jordbruket, med vekt på kvalitetsprodukter, økt mangfold, gründermentalitet, aktiv bosettingspolitikk og fortrinn ved vår småbruksstruktur som er tilpasset vår geografi og vårt klima.

En kursendring for å dyrke fram et norsk jordbruk i denne retningen må være Senterpartiets forbilde. Det er tilpasset norske, naturgitte forhold og forbrukernes høye kvalitetskrav, samtidig som det innebærer en stor samfunnsøkonomisk gevinst, ved at det blir lettere å unngå overproduksjon, med tilhørende svekkede inntekter.

Vil Venstre støtte en slik kursendring, eller er hovedutfordringen fortsatt å få til maksimale mjølkekvoter og fri omsetning på mjølkebørsen?

Leif Helge Kongshaug (V) [19:49:16]: Jeg har lyst til å understreke at landbruket er sammensatt. Det består av en næringsdel og av at landbruksutøverne tar seg av en del fellesgoder, som f.eks. det å pleie kulturlandskapet, som har betydning også for andre næringer. Det er et viktig arbeid som her blir gjort.

Det som for øvrig er viktig å erkjenne, er at en ikke i detalj klarer å styre en landbrukspolitikk gjennom statlige ordninger. Den friheten som den forrige regjeringen gav landbruksutøverne, f.eks. en oppmyking med hensyn til kjøp/salg av melkekvoter, skapte en optimisme i næringen. Det førte til en investeringslyst som vi nå ser resultatet av. Jeg tror at det er riktig å gi en viss frihet på slike områder, slik at de som virkelig vil satse, får mulighet til det.

La meg understreke: Vi skal fortsatt ha et sammensatt og mangfoldig landbruk i Norge, men det står ikke i kontrast til en økt stimulans til frivillighet.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Neste taler er statsråd Dag Terje Andersen. Presidenten vil bemerke at statsråden nå vil holde innlegg som næringsminister, og at han vil komme tilbake senere i møtet som fiskeriminister. Det vil også da bli anledning til replikkordskifte.

Statsråd Dag Terje Andersen [19:50:54]: Norge er blant verdens rikeste land og har flere ganger blitt kåret av FN til å være verdens beste land å bo i. Aldri har det vært flere sysselsatte i Norge enn det er nå, og vi har et høyt velferdssnivå ved internasjonale sammenlikninger.

Høy sysselsetting og verdiskaping i dag betyr ikke at vi er sikret høy sysselsetting i framtiden. Vi står overfor en rekke utfordringer som krever at vi må øke verdiskapingen dersom vi skal bevare og videreutvikle velferdssammenfunnet framover.

I budsjettet for 2007 er det lagt opp til en offensiv satsing for å sikre vekst og utvikling. Det gjøres innenfor en ansvarlig økonomisk politikk, bl.a. ved å holde bruken av oljepenger på et nivå som kan sikre en fortsatt balansert utvikling i norsk økonomi. Det skaper forutsigbarhet og stabilitet for næringsliv som konkurrerer i internasjonale markeder. Samtidig prioriterer vi områder som er viktige for framtidens næringsliv.

Den offensive satsingen på veg og jernbane, med 2,1 milliarder kr, vil gi en betydelig bedring av næringslivets rammebetingelser, særlig i distriktene. Vi har også lagt til rette for økt næringsutvikling i distriktene, ved å gjeninnføre differensiert arbeidsgiveravgift og styrke kommuneøkonomien.

Et høyt kunnskapsnivå er en forutsetning for velferd og verdiskaping i sammenfunnet. Under denne regjeringen har de offentlige forskningsbevilgningene økt med 2,3 milliarder kr, eller om lag 16 pst. I budsjettet for 2007 er det foreslått ca. 16,3 milliarder kr til forskning og utvikling. Det innebærer en økning på i underkant av 900 mill. kr, nær 6 pst., i forhold til saldert budsjett for 2006. I tillegg foreslår Regjeringen å øke kapitalen i Fondet for forskning og nyskaping med 10 milliarder kr.

De samlede bevilgningene over Nærings- og handelsdepartementets budsjett foreslås økt med 170 mill. kr, en økning på 10,6 pst. i forhold til saldert budsjett for 2006.

Satsing på romvirksomhet gjennom deltakelse i det europeiske romfartsprogrammet og gjennom Norsk Romsender er en viktig del i Regjeringens satsing på næringsrettet forskning og utvikling. De statlige midlene utløser en rekke kontrakter og oppdrag for norske høyteknologiske bedrifter. Midlene gir samfunnsgevinster på en rekke områder, bl.a. i forbindelse med miljø- og suverenitetsovervåking i nordområdene.

Innovasjon Norge er Regjeringens fremste virkemiddel for å fremme innovasjon, internasjonalisering og profilering av Norge. Den kraftige satsingen på Innovasjon Norges ordninger videreføres. Satsingen bidrar til å stimulere innovasjonsprosjekter med høyt teknologiinnhold innenfor prioriterte områder.

Reiseliv er et hovedsatsingsområde for Regjeringen. Reiselivsnæringene er blant de næringene som vokser ras-

kest i Europa og globalt. Regjeringen vil legge til rette for at Norge tar sin del av den veksten og utnytter sine spesielle fortrinn innenfor disse næringene. Det skal skje ved en utvidet offentlig satsing på profilering og markedsføring av Norge. Bevilgningen til reiseliv er derfor doblet i løpet av de to budsjettene denne regjeringen har lagt fram.

Regjeringen har en bred og helhetlig satsing for å sikre arbeidsplasser og vekst i næringer hvor Norge har kompetanse og særlige fortrinn. Et slikt satsingsområde er maritim sektor. Jeg merket meg med glede at satsingen på maritim sektor får støtte fra alle partier i komiteen. Nettolønnsordningen for sjøfolk bidrar til viktige kompetansearbeidsplasser langs hele kysten og vil sikre rekruttering til næringen. For å styrke konkurranseevnen og øke verdiskapingen i sektoren er det i budsjettet for 2007 satt av i alt 115 mill. kr til maritim forskning og innovasjon. Satsingen skal legge til rette for mer koordinert og målrettet innsats i samarbeid mellom næringene, forskningsmiljøene, virkemiddelapparatet og myndighetene. Et spesielt satsingsområde i 2007 er utvikling av teknologi for å redusere NO_x-utslippene fra skipsfart.

For å bedre vilkårene for norske bedrifter som opererer i det internasjonale markedet, har vi foreslått å øke rammene for GIEKs alminnelige garantiordning og for GIEKs u-landsordning. Det vil sikre norske bedrifter et garantitilbud på like vilkår som det konkurrentene har.

Som jeg sa: Norge går godt. Dette budsjettet gir oss et solid fundament til å videreutvikle kjernen i den nordiske velferdsmodellen.

Staten er eier i store selskaper. Som enkelte allerede har nevnt, ble eierskapsmeldingen lagt fram på fredag. Samtidig sendte Regjeringen ut på høring forslag om tiltak som kan føre til gode omstillingsprosesser. I stortingsmeldingen klargjøres Regjeringens mål med statens eierskap i det enkelte selskap, og vi ser fram til at den meldingen også diskuteres her i Stortinget. Den vil i sum, sammen med det fremlagte budsjettet, gi tydelig bud om en mer tydelig næringspolitikk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [19:56:21]: Siden vi hadde debatten i fjor, har vi fått ny næringsminister, og det er jo hyggelig. Men vi registrerer at de rød-grønne her i huset fortsatt er like kritiske til den politikken som Regjeringen fører.

Siden vi avgav innstillingen i næringskomiteen, har Regjeringen lagt fram eierskapsmeldingen. Det er et viktig dokument, for det representerer verdier for om lag 500 milliarder kr i de statlige selskapene, og det var vel 19 milliarder kr som var utbytte i år.

Et av elementene i meldingen som er lagt fram, er at lederlønningene skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende, sammenlignet med i tilsvarende selskaper. Det får meg til å stille spørsmålet: Er det å ha et lønnstak for ledere i disse bedriftene det viktigste, eller er kvaliteten det viktigste? Skal man ha kvalitet, må man også betale for det.

Statsråd Dag Terje Andersen [19:57:32]: Først til utgangspunktet for spørreperioden, som sier at de rød-grønne her i huset er kritiske til Regjeringens næringspolitikk. Da må representanten ha fulgt veldig dårlig med. For generelt om næringspolitikken og spesielt om det budsjettet som vi egentlig diskuterer her, og også om den eierskapsmeldingen som ble lagt fram på fredag, er det jo det motsatte som blir sagt. Men derimot hører jeg at det er en del fra opposisjonen som er misfornøyd med Regjeringen. Og det skulle bare mangle, for Regjeringen forandrer en del på retningen på næringspolitikken. Det er en ny kurs, det er en bedre kurs, men jeg skjønner at de som stod for den gamle kursen, ikke er enige i det.

Når det gjelder lederlønsnivåer, er det slik at den utviklingen som er skjedd de siste årene, er at lederlønningene har tatt av noe voldsomt i forhold til vanlige arbeidfolk i de samme bedriftene. Det truer den nordiske velferdsmodellen. Derfor legger vi nå begrensninger på opsjoner. Vi gir signaler om at en ikke bør ha en bonus på mer enn 50 pst. av årslønnen, at en ikke bør ha avgangsalder i forhold til pensjon for tidlig, og at pensjonsavtaler ikke bør være for høye, f.eks. Det er gode retningslinjer. Innenfor de retningslinjene kan vi få gode ledere. Det er ikke slik at den dyreste lederen nødvendigvis er den beste.

Torbjørn Hansen (H) [19:58:54]: Regjeringen er med budsjettet for 2007 halvveis inne i denne stortingsperioden. Så langt kan vi konstatere at Regjeringen ikke leverer på næringspolitikken, verken når det gjelder de konkrete valgløfter, eller når det gjelder tiltak som bedrer betingelsene for norske arbeidsplasser. Jeg bare nevner kort: ervervsloven ble ikke foreslått, Statkraft får likevel nesten 100 pst. utbytte, industrikraftmarkedet er fullstendig i det blå, det er hvileskjær i forskningspolitikken og kutt i SkatteFUNN, det er fortsatt lav avskrivningssats for industrien, det er full konflikt i fiskeripolitikken, det er den såkalte langt mer aktive statlige eierskapspolitikk, som ble dropet nå på fredag, skipsfartsnæringen står uten avklaring med hensyn til skattesystem, og heller ikke på det tradisjonelle virkemiddelapparatet. Innovasjon Norge ligger Regjeringen spesielt imponerende an. Vi i Høyre ligger faktisk foran på en del områder i vårt alternative statsbudsjett. Vi ser altså ikke en mer aktiv næringspolitikk, vi ser ikke en ny verktøykasse med nye redskaper.

Er næringsministeren fornøyd med disse løftebruddene, eller får vi et næringspolitisk taktskifte utover i stortingsperioden?

E i r i n F a l d e t hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Dag Terje Andersen [20:00:05]: Ja, det har vært et taktskifte. Men at Høyre, som representanten her representerer, er for mer aktivitet på næringspolitikens område når de sitter i opposisjon, er noe vi har vent oss til. Når det gjelder f.eks. reiselivssatsingen, som representanten nevnte, har denne regjeringen fordoblet innsatsen gjennom to budsjett. Allikevel foreslår Høyre mer nå, for de skal liksom være mer for næringspolitikk. Når

det gjelder Innovasjon Norge har vi økt fra i overkant av 800 mill. kr til 1,1 milliard kr under denne regjeringen – et kraftig løft. Men nå kommer Høyre og sier at det er for lite.

Når det gjelder forskning, er det en betydelig målrettet satsing mot romvirksomhet, mot maritim sektor og mot næringsbaserte prosjekter i det hele tatt. Men nå kommer Høyre og sier at det er for lite, til tross for at vi har økt det betydelig. Poenget er at vi har en regjering som nå utøver den næringspolitikken vi sa i opposisjon at vi skulle ha. For øvrig kan vi glede oss over at også Høyre når de nå er i opposisjon, er for at vi skal strekke oss enda lenger. Praksisen kommer fram når de sitter i regjering.

Ingebrigt S. Sørfohn (KrF) [20:01:24]: Generasjonsskifte i familiebedrifter er i mange tilfelle eit problem. Kristeleg Folkeparti og øvrige opposisjonsparti har lagt fram eit treffsikkert og enkelt forslag som kan løysa dette. Regjeringspartia har så langt ikkje slutta seg til dette, men det er von i hangande snøre.

Spørsmålet mitt til statsråden vert: Synest statsråden at forslaget som er lagt fram, er eit godt og fornuftig forslag som lèt seg praktisera, og som treffer dei vanskaner som faktisk er til stades i veldig mange tilfelle ved generasjonsskifte i familiebedrifter? Og: Vil han sjå nærare på dette når han får litt tid på seg over nyttår?

Statsråd Dag Terje Andersen [20:02:17]: Representanten Sørfohn og jeg har det til felles at vi har sittet i finanskomiteen sammen, og vet at når en forandrer på skatteregler, så pleier en å gå veien om en veldig grundig utredning og analyse av eventuelle bivirkninger osv. Jeg sier ikke med det at forslaget fra representanten Sørfohn ikke er godt gjennomtenkt, men problemstillingen knyttet til eierskifte er både opposisjon og Regjeringen opptatt av, og det er et spørsmål som vi kommer tilbake til på en solid måte i forbindelse med seinere budsjettbehandlinger.

Jeg avviser ikke at noen av de elementene som Sørfohn peker på, kan være brukelige. Men vi ønsker altså å se det i en mer helhetlig skattesammenheng enn det det er grunnlag for når en sitter og lager alternative budsjetter i storting, og jeg håper det er respekt for det.

Kåre Fostervold (FrP) [20:03:23]: Vi har i dette landet en del selskaper som i stor grad er avhengige av det statlige virkemiddelapparatet for å få innpass i eksportmarkedet. Spesielt gjelder dette eksport til utviklingsland, der politiske og økonomiske forhold kan være mindre forutsigbare. GIEKs garantiramme for u-landsordningen har stått stille på 1,5 milliarder kr i flere år og har hindret realisering av en del gode prosjekter.

For et år siden foreslo Fremskrittspartiet å øke denne rammen til 2,1 milliarder kr, og jeg vil gratulere Regjeringen med at de ikke har brukt mer enn ett år på å innse at dette var et godt forslag. Nå har det imidlertid gått ett år, og vi mener behovet har økt. Nå gir vi statsråden en mulighet til å være litt tidligere på banen, og vi lurar på om statsråden vil vurdere fellesforslaget fra opposisjonen i

finansinnstillingen om å øke rammen for u-landsordningen til 3 milliarder kr i forbindelse med revidert budsjett?

Statsråd Dag Terje Andersen [20:04:20]: Jeg tror jeg i denne omgang skal holde meg til å være glad for at vi får støtte fra alle partier til å utvide rammene, både den ordinære GIEK-rammen og den som er spesielt målrettet mot u-land. Det vanlige i revidert budsjett er faktisk at en gjennomfører det nivået på bevilgninger og tiltak som ligger i hovedbudsjettet, altså at revidert budsjett ikke er en ny budsjettbehandling.

I denne runden vil jeg nøye meg med å takke for støtten til den utvidelsen Regjeringen faktisk har foreslått, uten derved å gå videre med en gang og love noe mer, ikke en gang i neste runde. Jeg kan nok ikke love det som representanten spør om, før neste runde, altså i forbindelse med revidert budsjett. Det kan jeg nok ikke love.

Leif Helge Kongshaug (V) [20:05:24]: Om og om igjen har Regjeringen og regjeringspartiene gjentatt at de skal føre en aktiv næringspolitikk og fylle opp den næringspolitiske verktøykassen, den som senere ble omdøpt til det næringspolitiske smykketasken. Så langt har regjeringspartiene vært mest aktive med å sende ut til dels forvirrende og motstridende signaler. Lite næringsvennlige tiltak, spesielt rettet mot de minste bedriftene, har det òg vært mange av. La meg nevne noen: Innstramminger i SkatteFUNN-ordninger, kutt i avskrivingsseter, kutt i næringsrettet forskning, gjentatte skjerpelser i formueskatten og aksjerabatten, og bevilgninger til regionale forskningsinstitusjoner er redusert. I tillegg kommer alle de gode forslagene, bl.a. fra Venstre, som regjeringspartiene har stemt ned.

Kan næringsministeren vise meg et konkret såkalt aktivt forslag i statsbudsjettet som gjør det enklere eller mer attraktivt å starte en ny bedrift i 2007?

Statsråd Dag Terje Andersen [20:06:34]: Da skal jeg jammen passe på å bruke denne muligheten til å skryte av partiet Venstre. Det kan jo bli en stund til neste gang anledningen byr seg.

Et aktivt tiltak som vi følger opp – som mange regjeringer har snakket om, og som ikke minst Venstre var opptatt av sist de var i regjering – er forenkling, ikke bare for små og mellomstore bedrifter, men for næringslivet i det hele tatt. Der har noen talere hittil vært inne på Altinn som et eksempel. Det er et veldig godt eksempel på hvordan vi bruker digitale løsninger, bruker nettet til å forenkle prosessene for næringslivet. Vi driver nå – sammen med OECD-land og andre europeiske land – og både undersøker og sammenligner oss med hvor byråkratisk eller hvor byråkratisk det enkelte lands system er. De undersøkelsene kan gi grunnlag for ytterligere forbedringer i forhold til det.

Jeg vil understreke at det stadig er et ønske om å vite mer om de forskjellige bedriftene og næringslivet i Norge – både representanten Kongshaug og jeg bruker den samme statistikken – og i sum kan det bli mange skjemaer. Venstre har – fortjenestefullt – hatt stor fokusering på det.

Denne regjeringen fører disse forenklingene videre, og som representanten sikkert har registrert, har det blitt mange forenklinger på dette området etter at denne regjeringen overtok. Det kan kanskje være ett eksempel.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [20:08:11]:

Denne budsjettdebatten har så langt vært veldig interessant, for den har vist at vi f.eks. innenfor landbruket, som er et viktig næringspolitisk område, har et flertall som ikke ser behovet for reformer og omstilling, mens vi har et stort mindretall som etterlyser reformer og omstillinger. Det betyr at flertallet ønsker å fortsette en feilslått politikk, en politikk som fortsatt vil medføre økt misnøye og avgang fra landbruksnæringen.

Det er ingen hemmelighet, og det tror jeg også at flertallet vil være enig med mindretallet om, at det er behov for å tenke nytt innenfor landbruket. Det er behov for å tenke på marked, det er behov for å tenke på innovasjon og nyskaping, og det er behov for å se til andre næringer hvor Norge har hatt suksess.

Nå ser jeg ikke landbruksministeren i salen. Han har sikkert tatt kvelden og gått i kantinen. Men illustrerende nok har landbruksministeren og nærings- og handelsministeren sittet på hver sin side av stortingssalen under denne debatten. Det er litt illustrerende for hvordan det private næringslivet og landbruket fungerer. Ideelt sett skulle disse to postene vært samlet hos én minister. Ikke minst hadde landbruket hatt stort behov for det, det er nemlig to forskjellige tankeganger. Næringsministeren styrer et område som er fokusert på marked, omstilling og nyskaping, mens landbruksministeren, som skulle ha sittet på denne siden av salen, styrer et område med stor vekt på sterk statlig styring og en klientifisering av næringsdrivende.

Jeg skal gi landbruksministeren skryt. Jeg har registrert at han nå har inngått et samarbeid med hoteleieren og investoren Petter A. Stordalen. Det synes jeg er veldig positivt. Men jeg synes det er trist at Stordalen, ifølge dagens Dagbladet, opplever sitt møte med Landbrukssamvirket som:

«Et møte med den aller siste sovjetstat.»

Det er en interessant uttalelse.

Jeg tror det er viktig – det tror jeg antakeligvis landbruksministeren har lagt vekt på når han har inngått samarbeid med Stordalen – for landbruket å ha kontakt med næringsdrivende som kan vise til stor suksess fra andre næringer, og spesielt fra konkurranseutsatte næringer. Spørsmålet må være: Hva kan landbruksnæringen lære av andre næringer? Her er fokuseringen på nyskaping, markedstilpasning og internasjonalisering.

Det kunne vært interessant å ha sett hva en Kjell Inge Røkke kunne ha fått til innenfor landbruksnæringen. Beklageligvis er det altfor mange begrensninger, det er altfor mange hindre, så jeg tror verken en Kjell Inge Røkke eller en Stein Erik Hagen ville ha funnet seg til rette, eller følt seg velkommen, innenfor landbruksnæringen.

Jeg ser også at landbruksministeren nå har nedsatt et råd med næringspolitiske rådgivere. Det overrasker meg

at han der stort sett har valgt gamle gode navn fra bonde- lag, småbrukerlag og landbrukssamvirke. Her burde han ha benyttet muligheten til nettopp å plukke av kompetansepersoner fra konkurranseutsatte næringer, fra næringer som har erfaring fra nyskaping, markedstilpasning og internasjonalisering. Det er rett og slett behov for nyere tanker enn det jeg tror han vil få servert av sine nye næringspolitiske rådgivere.

Det er positivt at Regjeringen og en enstemmig komite ser behovet for å redusere gebyrene til Mattilsynet. Dette er et arbeid som må intensiveres, og vi forventer at Regjeringen kommer sterkt tilbake med større kutt i gebyrene neste år.

Jeg registrerer også at representanten Gunvor Eldegard hevder at Fremskrittspartiets kutt i landbruket vil halvere antallet bønder, og at dette vil rasere landbruket. De siste 25 årene har Arbeiderpartiet fjernet over 100 000 bønder. Hva kaller representanten Eldegard dette? Er det Fremskrittspartiet som har skylden? Er det en forsiktig tilpasning, en justering? Eller er det rett og slett en rasering?

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [20:13:37]: Det er freistande å starte med å kommentere siste talar. Eg lurar på korleis Arbeidarpartiet har klart å lempe ut 100 000 bønder. Det er i så fall ei kraftig, stor oppgåve, og eit tungt løft.

Eg har lyst å starte med Arbeidarpartiet sitt slagord, som er at me må skape for å ha noko å dele. Regjeringa vil skape arbeidsplassar og vekst over heile landet. Målet er at Noreg skal bli ein av dei leiande, innovative og kunnskapsbaserte økonomiane i verda innafor dei områda der me har særlege fortrinn, og då har eg lyst å nemne reiseliv som eit eksempel.

Reiseliv og turisme er ei viktig eksportnæring, og medverkar til å styrkje Noreg sitt omdøme og kunnskapen om Noreg i utlandet. Reiseliv skapar arbeidsplassar over heile landet, og er i tillegg ei viktig distriktsnæring. Og så må me ikkje gløyme at områda innafor turisme og reiseliv representerer viktige kvinnearbeidsplassar. Reiseliv skapar opplevingar, og det gjev kvar og ein av oss det vesle, vesle ekstra.

Regjeringa har signalisert at ho vil satse tungt på reiseliv, slik det òg går fram av Soria Moria-erklæringa, og slik det gjekk fram av innlegget til statsråden i stad.

Reiselivsnæringa er ei stor og viktig næring i vekst. Reiselivsnæringa er dessutan ei av verdas raskast veksande næringar. Auka økonomisk velstand i stadig fleire land, meir fritid, generell befolkningsvekst og høgare levealder medverkar til at etterspørselen etter fritidsreiser stig. Det blir illustrert av det enorme utvalet me no ser når det gjeld reisehandbøker. Den eksplosive utviklinga i denne marknaden seier ganske mykje om interessa for å reise. Me flyttar oss stadig lenger, me flyttar oss stadig raskare. Det er viktig at Noreg får ta del i ein veksande marknad, og derfor vil me føre ein aktiv reiselivspolitik i dei neste åra. Det er fleire grunnar til det.

Det er likevel store utfordringar i reiselivet. Noreg som destinasjon møter hard konkurranse frå andre land og destinasjonar over heile verda. Reiselivsnæringane er i stor

grad sesongprega, og sesongbaserte engasjement fører til stor gjennomtrekk av tilsette og gjev ekstra utfordringar når det gjeld kompetanseutvikling og erfaringsbasert innovasjon. Dette er utfordringar som me som politikarar må gripe fatt i.

Reiselivsnæringane består for det meste av små tilbydarar. Dessutan står dei ofte i eit konkurranseforhold til kvarandre. Dei opererer i svært ulike bransjar med få kontaktpunkt. Dette gjer det vanskeleg med felles marknadsføring og tilrettelegging av infrastruktur, som er nødvendig for å trekkje til seg turistar. For at norsk reiseliv skal bli ei slagkraftig og kostnadseffektiv næring, må me i fellesskap lykkast med å etablere eit konstruktivt samarbeid om produktutvikling og profilering av ulike destinasjonar. I tillegg kjem det overordna samarbeidet som må til for å trekkje utanlandske turistar til Noreg. Det er ingen tvil om at det vil krevje stor innsats, både frå reiselivsnæringane sjølve og frå det offentlege, å handtere desse utfordringane på ein god måte. Det er likevel mange i næringa som har teke inn over seg det potensialet som ligg i desse utfordringane, og som brukar dei som eit springbrett for å utvikle nye og betre tilbod.

For å nå dei ambisiøse måla den raud-grøne regjeringa har sett seg når det gjeld arbeid til alle, vil Regjeringa føre ein langt meir aktiv næringspolitikk. Tida for ein passiv næringspolitikk er forbi. Me kunne ikkje sitje stille og sjå på at arbeidsplassar forsvann kvar einaste dag, og at arbeidsføre folk gjekk arbeidslause. Nye arbeidsplassar må derfor utviklast og skapast. Noreg skal bli ein nasjon der me lever av kvarandres arbeid og ikkje av renter og oljeformue. Næringspolitikk handlar om å ha vilje, men det handlar òg om å ha rett verktoy og ikkje minst ein aktiv stat som engasjerer seg i partnarskap med næringslivet og arbeidstakarane. I botnen av dette ligg løftet om å føre ein økonomisk politikk som sikrar norsk konkurranseevne. I tillegg har me som fleirtalsregjering unike moglegheiter til å sikre føreseielege og stabile rammevilkår for næringslivet. Dette er viktig for norsk næringsliv.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [20:19:11]: Høyre meiner at en framtidsrettet næringspolitikk som gir vekst og verdiskaping, er svaret på en god og trygg velferdspolitik. Verdier som skapes gjennom innovativ næringsutvikling i dag, bidrar til å sikre trygge arbeidsplasser og viktige samfunnsgoder også i framtiden.

I et stadig mer globalisert samfunn må næringspolitikken som utøves, til enhver tid stimuleres til omstilling. Samtidig må det tilrettelegges for konkurransedyktige rammebetingelser – sammenliknet med våre naboland.

I løpet av et drøyt år etter valget har den rød-grønne regjeringen svekket rammevilkårene for industri og næringsliv generelt, men for fiskerinæringen spesielt. Ute møter vi nå en fiskerinæring i harnisk. Etter årsmøtet i Aalesunds Rederiforening stod det en artikkel i Sunnmørsposten den 9. desember med følgende overskrift:

«På kollisjonskurs med havfiskeflåten»

Videre stod det:

«Kritikken mot den raudgrøne regjeringa sin fiske-ripolitikk nådde nye høgder på generalforsamlinga til Aalesunds Rederiforening.»

Videre:

«Kva er det som får ein fiskeriminister til å gå i krig mot ei heil næring? Kva er det som får ein fiskeriminister til å nærmast terrorisere næringa som ho skal vere minister for?»

Det ble referert til endringer i strukturpolitikken, NO_x-avgift, strengere leveringsplikt og distriktskvoter. Konklusjonen til slutt var at «forholdet mellom regjering og næring er på eit historisk lågmål».

Og videre:

«Viss dei ikkje snur, så kan denne regjeringa bli den største katastrofen for norske fiskeri nokon gong.»

Ja, det er en ny kurs, men det kan umulig være en bedre kurs. Det er ganske alvorlig når vi i tillegg vet at løftet om en mer aktiv industripolitikk er blitt ett av flere næringspolitiske løftebrudd fra Regjeringen.

Det er blitt sagt ganske mye om manglende satsing på forskning. Når det gjelder SkatteFUNN-ordningen, som ble etablert av Bondevik II-regjeringen, ble den veldig godt mottatt av næringslivet. Den har bidratt til økt forskning og utvikling også i mindre bedrifter, og jeg håper inderlig at Regjeringen her tar de sterke signalene fra næringslivet og viderefører denne gode ordningen.

Der Høyre foreslår å redusere formuesskatten og arbeidsgiveravgiften ved generasjonsskifte i familieeide bedrifter, øker Regjeringen.

Høyre går imot NO_x-avgiften, fordi den vil ramme nærskipflåten og fiskeflåten hardt. NO_x-avgiften vil stikk i strid med intensjonen bidra til at mer gods vil bli transportert på vei. Det betyr økt utslipp totalt.

Det er i dag stor mangel på sjøfolk – ca. 15 000, blir det sagt. Høyre har foreslått tiltak for å bedre rekrutteringssituasjonen i fiskeri- og skipsfartsnæringen ved å fjerne fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsfartsregister, NIS.

Samtidig satser Høyre på en kompetansemodell som innebærer en nettolønnsordning for sertifikatpliktige stillinger. Med Høyres kompetansemodell vil store deler av norsk mannskap med maritim kompetanse i NIS komme bedre ut enn med Regjeringens modell, som kun omfatter en refusjonsordning.

Økt satsing på forskning og utvikling, lavere skatter og avgifter, veibygging, styrking av forenklingsarbeidet og god markedsadgang er sentrale elementer for å oppnå økt vekst og verdiskaping i næringslivet, og for at norsk næringsliv skal lykkes i et konkurranseutsatt og globalisert samfunn.

Selv om norsk økonomi går godt for tiden, er det viktig at det nå tas grep for å sikre at det skal gå bra også i framtiden. Høyres framtidsrettede næringspolitikk bidrar til økt vekstevne i norsk økonomi. Regjeringens hvileskjær når det gjelder forskning, omlegging av fiskeripolitikken og økte skatter er ikke et bidrag for å sikre veksten i norsk økonomi framover.

Sigrun Eng (A) [20:23:51]: Så langt har fleire frå regjeringsspartia hatt ordet, og dei har ein heilt annan innfallsvinkel med omsyn til ein aktiv næringspolitikk enn det vi var vitne til frå regjeringa Bondevik. Vi ynskjer å gi nokre styringssignal til ein politisk kurs med bruk av verkemiddel og ser St.meld. nr. 13 for 2006-2007, Eit aktivt og langsiktig eigarskap, i samanheng med det.

Soria Moria-erklæringa gir klare føringar. Årets budsjett for næringspolitikken er eit langt steg på veg til å innfri forventningane til dei som gav Stortinget den samansetjinga vi no har.

Satsinga på reiseliv har representanten Oppebøen Hansen sagt ein del om. Auken på 100 pst. på to år er svært godt motteken. Ei av dei store utfordringane reiselivsbedriftene kom med innspel til i budsjett høyringane, var gjengroing. Dei snakka om å køyre gjennom dei grøne tunnelane overalt. Andre oppgåver vi har, er å vareta kulturlandskapet, f.eks. i Nærøyfjorden. Det følgjer forplikningar med å kome på UNESCO si verdsarvliste.

Når det så gjeld reiselivssatsinga på Svalbard, står vi framfor større utfordringar der enn på fastlandet. Det er derfor med undring eg har merka meg at ingen andre parti enn dei raud-grøne støttar merknaden vi har, om å fokusere på naturen si tåleevne, samstundes som svingingane i årsgognstrafikken gir store utfordringar for innteninga i reiselivsnæringa. Vi må ha ein klar profil når det gjeld bruk og vern for å vareta dei sårbare områda, floraen og faunaen.

Noreg har fått ein ny landbrukspolitikk. Eg var på eit bondelagsmøte fredag kveld. Dei fleste som var der, var ikkje gråhåra, men yngre, optimistiske yrkesutøvarar med framtidstru. Dei tok opp ein del utfordringar som eg lovde at eg skulle bere til torgs og sjå nærare på, men det skal ministeren få høyre om ved eit anna høve. Eg konstaterer at alle partia utanom Høyre og Framstegspartiet meiner at vi skal ha eit overføringsnivå som gir grunnlag for å delta i ei inntektsutvikling, og ha sosiale kår på linje med andre yrkesgrupper. Eg konstaterer at bøndene har langt fleire oppgåver enn å produsere trygg mat – som kulturlandskapspleiarar, som leverandørar til lokal næringsmiddelindustri, og dermed kan skape arbeidsplassar både direkte og indirekte.

Også innan grøn turisme har bøndene mykje å bidra med.

Økologisk satsing på 15 pst. fram til 2015 gir oss store utfordringar. Samtidig registrerer eg at bruken av sprøytemiddel går ned, og da blir vegen kortare til økologisk produksjon. Vi vil også sørge for at det framleis blir eit mangfald i bruksstrukturen. Det må vere rom for både samdrift, familiebruk og attåttnæring. Noreg treng alle kategoriane.

Så til veterinærvaktordninga som no er på plass. Det er berre Framstegspartiet som vil «kaste» pengar etter ei framforhandla avtale.

Mattilsynet har hatt – og har – store oppgåver, både når det gjeld E. coli og trugsmål om fugleinfluensa, men også når det gjeld avdekking av hygien på serveringsstadene. Vi må halde trykket oppe og bruke alle ressursar som jobbar med motsvarande oppgåver, til å dra lasset i lag. Framtida krev meir kontroll, ikkje mindre.

«Samvirkets rolle som markedsregulator skal sikres,» står det i Soria Moria-erklæringa. Det er viktig å ha dette med seg i desse dagar. Det går føre seg ei retts sak om Tine si rolle. Regjeringa skal snart leggje fram ein ny samvirke lov.

Under budsjett høyringane var det berre godord å få om ny skogpolitikk. Vi måtte gjere nokre grep, vi held på å gro ned av skog. Biobrensel satsinga skal avhjelpe dette. Nye moglegheiter for fondsavsetning og nye skattereglar fører til at avverkninga aukar.

Eg er glad for at Dyrevernalliansen får økonomisk støtte. Det same gjeld organisasjonen «Slipp oss til – Ungdom inn i landbruket». Gardsbruk.no formidlar sal av ledige bruk, og bidreg til busetting. Eg meiner også det er riktig at organisasjonen «Folkeaksjonen ny rovdyrpolitikk» får støtte. Det er mange utfordringar i samspelet mellom husdyr og rovdyr.

I Soria Moria står det mykje om å ta heile landet i bruk. Det er dette landbruksbudsjettet gir føringar for. Styrking av tiltak sørgjer for at utmark og tillegg snæringar får eit større fokus enn på lenge. Dette er det fyrste budsjettet dei raud-grøne har bygd opp frå botnen av, og det borgar for tru på framtida hos dei som produserer – eg vil understreke – den billige maten vår.

Statsråd Terje Riis-Johansen [20:29:07]: Landbruket er bærebjelken i mange bygdesamfunn. Det budsjettet som Regjeringa har lagt fram for 2007, er det beste budsjettet for landbruket på mange år. Det er et budsjett for utvikling.

Jeg merker meg at Høyre i opposisjon har forlatt en ansvarlig landbrukspolitikk og beveget seg i retning av det som er Fremskrittspartiets landbrukspolitikk, nemlig avviking. Forslaget om reduksjon i bevilgningene i jordbruksavtalen på 1,8 milliarder kr kan ikke forstås som noe annet.

Jeg merket meg også representanten Korsbergs innlegg tidligere i debatten i dag, hvor han problematiserte rundt støtte i forhold til inntekt. Jeg tror det er behov for en presisering her, for det er ikke sånn at støtte og inntekt er det samme. Støtte er betaling for fellesgoder som vi ønsker at norsk landbruk skal levere, enten det er kulturlandskap, distriktspolitikk eller andre fellesgoder. Betaler vi mindre for det, får vi mindre. Så det å sette likhetstegn mellom støtte og inntekt er noe enkelt.

Regjeringa ønsker et aktivt landbruk over hele landet, et landbruk som leverer trygg mat, levende bygder og kulturlandskap. Med dette budsjettet har Regjeringa gitt landbruket et nødvendig inntektsløft, og det er et viktig bidrag til å gi landbruket mulighet til å oppfylle disse målsettingene.

Jeg har merket meg videre at Høyre og Fremskrittspartiet vil redusere bevilgninger til forvaltninga på landbruks- og matområdet betydelig. Det har også kommet sterkt fram i debatten her i dag. Jeg er åpen for at dette kan gjennomføres innenfor en politikk der en ønsker å avvikle den landbrukspolitikken en kjenner i dag. Jeg mener derimot at innenfor en politikk for utvikling av landbruket, er et godt utbygd desentralisert forvaltnings- og forsknings-

apparat en forutsetning for å ivareta de betydelige oppgavene forvaltninga har. Det betyr ikke at vi ikke skal ha fokus på en effektiv forvaltning, tvert imot. For eksempel legger vi i det budsjettet som Stortinget i dag vedtar, opp til bortfall av gebyrer og godkjenningsordninger samt reduksjon i avgiftene til Mattilsynet. Vi skal nå frigjøre ressurser i Mattilsynet og forenkle hverdagen for bonden og andre næringsdrivende ute på bygda. Og når vi da hører, også fra Fremskrittspartiet i debatten her i dag, at vi visstnok har 10 000 byråkrater som jobber med disse spørsmålene, er det, med respekt å melde, feil. Vi har flere enn de 1 357 som jobber i Mattilsynet, vi har flere enn de 155 som jobber i Landbruks- og matdepartementet og de 186 som jobber i Statens landbruksforvaltning, men sjøl om vi summerer dette og ganger med to, er vi ikke der hvor Fremskrittspartiet mener vi er i forhold til byråkrater i landbruket. Mange av disse jobber også med ting som ikke nødvendigvis er direkte relatert til bonden, som vi kunne få inntrykk av tidligere i dag.

Mange saker den siste tiden har vist nødvendigheten av å ha en handlekraftig forvaltning og et tilsyn som har tillit i samfunnet. Sist så vi dette i forbindelse med Mattilsynets arbeid med E. coli-saken. Gjennom denne saken har vi også fått en påminnelse om at mattrygghet ikke er noe vi kan ta som en selvfølge. Trygg mat krever en sammenhengende kvalitetsstrategi fra jord til bord. Evalueringsutvalget for myndighetenes håndtering av E. coli-saken skal legge fram sin rapport 15. desember. Regjeringa har allerede startet et samarbeid med bransjen for å få etablert en nasjonal E-sporingsordning, og vi vil arbeide aktivt med videre forbedring og oppfølging når utvalgets rapport foreligger.

Markedsordningen for melk utgjør en viktig del av norsk landbrukspolitikk, og er en ordning som har fått mye oppmerksomhet. Jeg registrerer at Høyre og Fremskrittspartiet er opptatt av konkurransen i melkemarkedet, samtidig som de i sine alternative budsjett legger opp til kutt som vil undergrave store deler av grunnlaget for landets melkeproduksjon. Regjeringa peker i budsjettet på at det skal gjennomføres en verdivurdering av Tine i løpet av 2007. Det er et arbeid som skal danne grunnlaget for en videreføring og forenkling av markedsordningen for melk. På bakgrunn av dette mener Regjeringa det er for tidlig å utvikle systemet med etterkontroll og etterregning, og legger til grunn at dette systemet blir videreført inntil videre fram til vi har fått utredet en ordning som kan erstatte dagens kontrollsystem. La meg understreke at Regjeringa viderefører den konkurransepolitikken som den forrige regjering la opp til på melkeområdet.

For meg og Regjeringa er beiting og kulturlandskap en helt sentral del av en god landbrukspolitikk. Derfor har vi en bevisst strategi hvor det å få flere dyr ut på beite er et viktig tiltak. Bruk som har beitebruk som en del av sin aktive jordbruksdrift, skal fortsatt prioriteres. Her har vi bare begynt på en viktig omlegging av landbrukspolitikken.

Jeg vil gi honnør til tresektoren for konstruktive innspill i arbeidet med økt skogbasert verdiskaping. Vi må snu den negative utviklinga som har vært i skogbruket, og

med dette budsjettet har Regjeringa igjen innført skogpolitikken, som langt på vei ble avvirket av den forrige regjering. Virkemidlene knyttet til skogbruk og bioenergi er vesentlig styrket, både gjennom bevilgninger over statsbudsjettet og ikke minst gjennom forbedringer i skogfondsordningen.

Innstillingen fra komiteen viser at det er to ulike hovedsyn på retninga for landbruket framover. Jeg konstaterer likevel at et klart flertall på Stortinget gir sin tilslutning til Regjeringas politikk på landbruks- og matområdet.

Med utgangspunkt i Regjeringas offensive politikk og landbruksnæringas solide posisjon i Distrikts-Norge skal vi bidra til en positiv utvikling i næringa og distriktene framover.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [20:34:41]: I mitt innlegg i sted skrøt jeg av at statsråden har innledet et samarbeid med hotelleieren Petter Stordalen. Jeg synes det er bra at han innhenter råd hos andre enn hos sine oppdragsgivere, Norges Bondelag. Men det er beklagelig når Stordalen i dag uttaler i Dagbladet:

«Landbrukssamvirket setter kundemishandling i system.»

Han sier at dette er et møte med den aller siste sovjetstat.

I tillegg sier han:

«Stadig flere mennesker ønsker å velge økologisk. Jeg er blitt nedringt av bønder som ønsker en større økologisk satsing. Det er landbrukets egne organisasjoner som henger etter.»

Det er beklagelig at en som er vant til å arbeide innenfor en konkurranseutsatt næring, og som ønsker kontakt med landbrukets organisasjoner, opplever landbruket på denne måten.

Jeg kunne godt tenke meg å høre hvilke initiativ landbruksministeren har tenkt å ta overfor Landbrukssamvirket og andre organisasjoner i landbruket, slik at vi slipper å få flere lignende episoder.

Statsråd Terje Riis-Johansen [20:35:58]: Jeg synes det er prisverdig at aktører som Petter Stordalen og andre fokuserer på mulighetene til å øke volumet på økologisk produksjon i Norge. Det ønsker Regjeringa også. Vi ønsker også å stimulere landbruksnæringa sjøl til å øke sin produksjon. Vi har et utvalgsarbeid som pågår nå. Vi har fått en rapport i dag, hvor en har gått gjennom muligheter for å øke produksjonen. Jeg mener at norsk landbruk bare har én mulighet på dette området, og det er å levere det som markedet etterspør.

Torbjørn Hansen (H) [20:36:38]: I Nationen den 6. desember kan vi lese at landbruksministeren åpner prosjektet Folkefjøsset. Folkefjøsset er strategien for småskala jordbruk uten at bøndene må gå i samdrift. Behovet for nye fjøs er stort, og det er ingen dum idé å spre informasjon om hvordan man bygger eller rehabiliterer små fjøs.

Men spørsmålet er jo hvordan man ønsker at framtidens drift i Norge skal se ut. Mens landbruksministeren markedsfører Folkefjøsset, kan vi altså lese i samme avis at hans egen statssekretær har valgt å gå i samdrift. Felleskjøpet satser stort på bygging av samdriftsfjøs, og interessen for dette er stor blant norske bønder. En av fem bønder er allerede i samdrift. Regjeringen går altså i motsatt retning og lager begrensninger for samdrift, og varsler tiltak for å beholde kyrne i folkefjøs.

Ser ikke også Senterpartiet at melkeproduksjonen i Norge må utvikles i en mer moderne retning – med større og mer moderne og lønnsomme bruk, og med bedre arbeids- og fritidsvilkår for heltidsbonden i framtiden?

Statsråd Terje Riis-Johansen [20:37:38]: Jeg sa nettopp i mitt innlegg at det å utvikle landbruket er min intensjon, og det å utvikle melkeproduksjonen vil da være å utvikle en vesentlig del av norsk landbruk.

Vi har nå hatt en situasjon de siste årene hvor det har vært ekstremt fokusert på to muligheter hvis man ønsket å satse innenfor melkesektoren. Den ene var å satse på nisser, den andre var å satse på volum, og da primært samdrifter. Jeg er helt overbevist om at det er veldig mange melkeprodusenter som også ønsker å ha et tredje valg, nemlig muligheten for å utvikle den gården de har hjemme, og bygge på det som har vært et familiebruk, og det som har vært en tradisjonell norsk melkeproduksjon.

Det er jo ikke slik at det å bygge størst nødvendigvis er det eneste som gir økonomi. Så det å finne kostnadseffektive, praktiske løsninger på den enkelte gård, som faktisk ikke binder opp mye kapital, som gjør at man ikke er veldig avhengig av rentenivået i banken, og som gjør at en er fleksibel i forhold til å kunne endre driftsformer ved endrede situasjoner, det er faktisk en framtidsrettet strategi for melkeproduksjon i Norge. Det ønsker jeg å løfte fram som et alternativ innenfor utviklinga av melkeproduksjonen.

Ingebrigt S. Sørfohn (KrF) [20:38:58]: Det er vel kjent for statsråden at mange av innbyggjarane ved naturperla Storfjorden i Møre og Romsdal er djupt urolige på grunn av manglande varslingsystem for dei ustabile fjellmassane i Åknes. Det er det god grunn til, for ifølgje ein rapport frå Noregs geologiske undersøkingar er Åknes

«det fjellskredobjektet som har det mest omfattende skadepotensial i Vest-Europa, bortsett fra et mulig kollaps i vulkanen Vesuv med etterfølgende tsunami mot Napoli».

Så dette er ikkje småtterier.

Spørsmålet er mitt er: Kan statsråden lova eit fullverdig varslingsystem og at det skal stå ferdig i løpet av 2007, slik som både opposisjonspartia, statsråden sine lokale partikolleger og andre parti i Stranda kommune og innbyggjarane ønskjer og ventar på?

Statsråd Terje Riis-Johansen [20:39:51]: Det jeg kan si, og det jeg i og for seg kan love, er at vi har gjennom satsinga på rassikring i Storfjorden og i Stranda gjort noe som er nesten historisk i norsk sammenheng, vi har brukt

veldig mye penger. Vi har brukt flere titalls millioner kroner på å få på plass et system som nettopp skal sørge for at vi her har en mulighet til å sikre oss – i den grad vi kan gjøre det – hvis det verst tenkelige skjer. Det er en alvorlig utfordring som ligger i rasfaren i Storfjorden, og nettopp derfor har Regjeringa bevilget, og Stortinget har vedtatt å bruke, mange titalls millioner kroner på dette de siste årene.

Leif Helge Kongshaug (V) [20:40:41]: Jeg merker meg stadig vekk påstander om at denne regjeringen fører en annerledes landbrukspolitikk enn tidligere regjeringer, og at budsjettet for 2007 medfører en klar kursendring i landbrukspolitikken.

Jeg synes ikke det er lett å få øye på. Strukturassoneringer fortsetter naturlig nok. Regjeringen følger opp den forrige regjeringen i bruk av skattelette som virkemiddel i forbindelse med jordbruksoppkjøret, og Regjeringen går faktisk lenger i innrømmelser i WTO-forhandlingene enn det den forrige regjeringen gjorde. I den forbindelse husker jeg hva Senterpartiets leder og statsrådens partifelle hevdet den gangen, at det var den siste dramatiske hilsen til Bygde-Norge fra Venstre og Kristelig Folkeparti.

Men mitt spørsmål til statsråden er: Hva er det egentlig i dette budsjettet som ikke er mindre justeringer av eksisterende poster, men som faktisk medfører den endringen og omleggingen av landbrukspolitikken som Regjeringen og regjeringspartiene hevder?

Statsråd Terje Riis-Johansen [20:41:46]: I det budsjettet – basert på den jordbruksavtalen som ble inngått i vår – ligger det helt åpenbart andre prioriteringer enn de som også representanten Kongshaug har vært med på å medvirke til tidligere. Strukturprofilen og distriktsprofilen er helt åpenbart annerledes i det budsjettet og i den jordbruksavtalen som ble vedtatt. Vi har prioritert de små og mellomstore brukene på en helt annen måte. Vi har lagt inn begrensninger i forhold til tilskuddsordninger på enkelte bruk for å kunne fordele investeringsmidlene på flere bruk, og på den måten legger vi til rette for at flere skal ta del i det.

Så har vi skogpolitikken, som representanten Kongshaug var inne på tidligere i dag, hvor han da også sa at det var små justeringer. De justeringene betyr at vi har ti-doblet satsinga på skattefradrag i forhold til den satsinga som representanten Kongshaugs regjering var med på. Vi har latt være å kutte bortimot 100 mill. kr på skog – som den forrige regjeringa gjorde i løpet av sin fireårsperiode. Det er mulig at representanten Kongshaug ikke er enig i at det er vesentlige endringer. Jeg konstaterer at partilederen i Venstre, Lars Sponheim, har sagt at det vi driver med, er reverspolitikk. Det er åpenbart at sannheten befinner seg et eller annet sted imellom de to Venstre-representantenes utsagn.

Tord Lien (FrP) [20:43:07]: La meg være den første til å si at jeg er enig med statsråden i det han sier om at de endringene som er gjort i forhold til skogfondet, er bra.

Samtidig legger også Regjeringen opp til en satsing på bioenergi fra norsk skog, noe som vil øke behovet for tilgang på trevirke og dermed rokke ved konkurransevilkårene i næringen.

Samtidig vil Regjeringens vernepolitikk i løpet av noen få år føre til at 25 pst. av den drivverdige skogen som er tilgjengelig nord for Dovre de neste 25 årene, vil bli vernet. Dette kaller jeg og Fremskrittspartiet for et angrep på lokaldemokratiet, en trussel mot virketilgangen til industrien – den tradisjonelle trelastindustrien og ikke minst papirindustrien. Jeg tror og mener at Senterpartiet i forrige periode kalte dette et overgrep mot eiendomsretten.

Da spør jeg: Er statsråden fortrolig med den politikken som Regjeringen fører?

Statsråd Terje Riis-Johansen [20:44:10]: Regjeringa har bare én politikk på verneområdet og forholdet mellom vern og bruk. Vi skal finne fornuftige løsninger, hvor vi klarer å ivareta vernehensynet når det gjelder biologisk mangfold og det ansvaret vi har der, og fornuftig lokalforvaltning som gjør at en også kan bruke av ressursene på en forsvarlig måte og innenfor de bærekraftensynene som skal tas.

Så er situasjonen i forhold til avvirkning og tilvekst at vi, med utgangspunkt i den diskusjonen vi hadde i Stortinget i 2005 knyttet til situasjonen i skogen, hadde det motsatte utgangspunkt, nemlig at skogen nær sagt råtnet på rot, og at vi hadde en altfor liten avvirkning i forhold til tilveksten. Hvis man sier at man har en tilvekst på 25 millioner kubikkmeter og en avvirkning på 8–10, ser vi at vi på landsbasis har relativt mye å gå på i forhold til å øke avvirkningen framover.

Så i utgangspunktet er inngangen når det gjelder skogpolitikken å klare å få til mer avvirkning og mer avsetning av virke fra norske skoger.

Presidenten: Replikskordskiftet er dermed omme.

Steinar Gullvåg (A) [20:45:07]: Skillelinjene i fiskeripolitikken kommer nå klarere til syne, og det er ikke meg imot. Næringskomiteens budsjettinnstilling viser klart at regjeringspartiene står for en kyst- og fiskeripolitikk som vektlegger langsiktig og bærekraftig verdiskaping der fellesskapet sikres styring og kontroll over ressursene i havet. Fremskrittspartiet – med Høyre på slep – legger hovedvekten på deregulering, effektivitet og lønnsomhet.

Så ulike ideologiske ståsteder gir en totalt forskjellig virkelighetsforståelse. Det skaper dessuten sjømls avstand når den praktiske politikken skal utformes. I et år som etter alt å dømme blir blant de aller, aller beste noen sinne for norsk fiskerinæring, er det ikke måte på dommedagsprofetier fra opposisjonspartiernes side, sist ved representanten Røbekk Nørve, som søker støtte hos fiskebåtreidere i Ålesund. I et år da Regjeringen for alvor har løftet fanen i kampen mot svartfisket i nordområdene, opplever vi at Fremskrittspartiet for det første går imot en lov som gir oss sanksjonsmuligheter overfor fartøy som deltar i det ulovlige fisket, samtidig som de velger å skjæ-

re ned på Fiskeridirektoratets budsjett på en slik måte at de rammer kontrollaktivitetene både til havs og i land. I den forbindelse merker jeg meg at Fremskrittspartiet vil øke kontrollen med utlendingers fiske, men kutter i kontrollen med norsk fiske. Det sier jo egentlig sitt.

Alt tyder på at den positive utviklingen i fiskerinæringen kommer til å fortsette i 2007. Jeg har i dag vært i kontakt med Aker Seafood, som forteller at de venter en økning i omsetning av sjømatprodukter på hele 20 pst. i 2007, og prisene stiger.

Høyrepartiene ønsker nå økt liberalisering, deregulering og markedsretting av fiskerinæringen uten å beskrive konsekvensene av en slik politikk. Men de fleste kan forestille seg virkningen av fri konkurranse i næringens ulike ledd. Fremskrittspartiet setter så kronen på verket når de i budsjettinnstillingen går inn for at konsesjonsordningen i havbruksnæringen simpelthen skal avvikles.

Denne regjeringen fører en fiskeripolitikk med et sterkt samfunnsperspektiv. Hele verdikjeden – fra fisker til marked – skal ses i sammenheng. Dette er ikke motstykket til lønnsomhet, slik enkelte ynder å framstille det. Det er lønnsomhet satt i system med størst mulig verdiskaping som resultat.

Fiskerinæringen er en av våre aller viktigste næringer. Det skal den fortsette med å være. Det nye marine verdiskapingsprogrammet som Regjeringen har opprettet, og som i 2007 får en ramme på hele 75 mill. kr, vil på sikt styrke næringslivet langs hele kysten. Programmet er rettet inn mot torskeoppdrett og fangstbasert akvakultur, ferskfisk, økologi, marine biprodukt, bioteknologi, merking, sporing og kompetanseutvikling. Det er dette som skal legge grunnlaget for framtidens arbeidsplasser og verdiskaping.

I likhet med flertallet av dem som bor og arbeider langs kysten, mener jeg at strukturpausen er riktig i påvente av at den forrige regjeringens strukturpolitikk legges om. Strukturutvalget har lagt fram sine mange flertalls- og mindretallsforslag. Høringsrunden viser at Strukturutvalget gir et relativt godt bilde av holdningene og meningene langs kysten og i fiskerinæringen. Jeg har god tro på at vi skal finne fram til en løsning som har legitimitet i næringen. Med den nyliberalistiske fiskeripolitiske linjen som Fremskrittspartiet og Høyre nå har lagt seg på, er jeg mer bekymret for den politiske tilslutningen. I motsetning til den forrige regjeringen har imidlertid denne regjeringen valgt å forankre hovedelementene i fiskeripolitikken i Stortinget. Jeg tror alle vil tjene på det.

Fiskeripolitikken er selvfølgelig en forlengelse av den økonomiske politikken og næringspolitikken generelt. Fiskerinæringen skiller seg på mange vis fra andre næringer, men generelle rammebetingelser er også viktig for norsk fiskerinæring. Det går så det suser i norsk næringsliv for tida.

Kåre Fostervold (FrP) [20:50:47]: Det kom nok ikke som noen overraskelse at Fremskrittspartiet nok en gang har som en av sine hovedprioriteringer å styrke forenklingsarbeidet i offentlig sektor. Selv om jeg registrerer at Regjeringen prøver å følge opp Fremskrittspartiets sat-

sing på dette området, bl.a. med økte rammer for Altinn-løsningen, er det ikke så imponerende når man leser at det meste av denne rammen går til etablering av den nye Altinn-plattformen. Det er dessverre ikke satt av mer penger til arbeidet med et bedre brukergrensesnitt eller arbeidet med tilpasninger for å tiltrekke seg flere brukere.

Jeg hadde ønsket at man i større grad prioriterte arbeidet med Altinn, slik at man kan nå målsettingen om at Altinn skal være næringslivets felles portal for elektroniske tjenester fra det offentlige i løpet av 2008. Fremskrittspartiet foreslår derfor en økning i sitt alternative budsjett til Altinn på 5 mill. kr utover Regjeringens forslag, slik at man også kan styrke utviklingen av portalen. Det er bare med en betydelig satsing på arbeidet vi igjen kan sørge for at oppgaveregisteret nok en gang kan vise til pene tall om reduksjon i skjemabelastningen til næringslivet.

Samtidig ønsket Fremskrittspartiet å styrke forenklingsarbeidet i Nærings- og handelsdepartementet. Vi foreslo derfor å øke posten til forenklingsarbeid med 5 mill. kr i vårt alternative budsjettforslag. I tillegg fremmet Fremskrittspartiet tidligere i år et forslag om å nedsette en styringsgruppe bestående av representanter fra næringsliv og offentlig sektor for å koordinere forenklingsarbeidet innen offentlig sektor. Dette gjorde vi fordi forenklingsarbeidet bør skje i tett samarbeid med aktørene i næringslivet for å hente ut den fulle effekten av forenklingsarbeidet. Dessverre fikk ingen av disse forslagene støtte fra regjeringspartiene, og jeg registrerer dermed at forenklingsarbeidet ikke er en høyt prioritert oppgave i denne regjeringen.

Så vil jeg påpeke et stort problem som jeg har tatt opp med statsrådens forgjenger, nemlig problemet med piratkopiering. De siste årene har det skjedd en markant økning i produksjon og omsetting av piratkopiprodukter. Piratkopiering gjøres på mange måter og innebærer misbruk av originalens varemerke, design og opphavsrett m.m. OECD anslår at 5–7 pst. av all verdenshandel er handel med piratkopier. Tall fra EU viser en dramatisk økning av omfanget målt i antall beslag, med en økning siden 1998 på 1 000 pst.

En bedrift som utsettes for piratkopiering, har svært lite å stille opp med hvis piratkopieringen skjer i utlandet. Regjeringen bør derfor ha en offensiv holdning i internasjonale fora der problemet med piratkopiering diskuteres. Rettighetshaverne taper store beløp på omsetning, men vel så problematisk er det at rettighetshavere taper omdømme ved at piratkopier har dårlig kvalitet og merke navnet av den grunn belastes. Det er store penger å tjene på produksjon og salg av piratkopier, og det er dokumentert at piratkopiering ofte skjer i form av organisert kriminalitet. Nå er det foruroligende at det er så lave straffesatser når det gjelder immaterielle rettskrenkelser i Norge.

Samtidig er det et problem at tollmyndighetene kun har hjemmel til å gripe inn ved import av piratkopier dersom det foreligger en midlertidig forføyning som gir dem adgang til dette. Heldigvis fokuserer EU og andre land sterkt på dette problemet og prioriterer arbeidet med en forbedring av regelverket sitt, slik at det skal bli mer ef-

fektivt. Jeg vil be statsråden, som jeg ikke ser i salen i dag, følge opp arbeidet som gjøres i EU, og jeg vil be statsråden vurdere om en del av EUs regelverk kan benyttes i Norge for på en bedre måte å beskytte de næringsdrivende og innbyggerne mot piratprodukter.

Jeg viser for øvrig til opposisjonens fellesforslag om en skjerpet toll.

Statsråd Heidi Grande Røys [20:55:17]: Regjeringen vil i 2007 føre videre den konkurransepolitikken som vi har ført i år, og det er difor foreslått ei løyving til driftsutgifter i Konkurransetilsynet på same nivå som inneverande år. Totalbudsjettet til tilsynet vert redusert eine og åleine som følgje av at kostnadene ved flyttinga i Bergen vert halverte i 2007.

Konkurranse gir på mange område positive verknader. Ressursane vert utnytta godt. Marknadsaktørane vert meir effektive og dermed meir konkurransedyktige på internasjonale marknader. Konkurranse gir forbrukarane tilbod om varer og tenester av god kvalitet til marknadspris. Men ein uregulert marknad løyser ikkje sjølv marknadssvikt i form av t.d. forureiningar, naturlege monopol som i kraftnettet eller tilverking av kollektive gode som vegar. Ein uregulert marknad kan òg gi for lite investeringar i t.d. grunnforskning. Marknaden tek heller ikkje tilstrekkeleg omsyn til fordeling av velferd.

Difor er offentlig styring og kontroll nødvendig for å handtere desse problema på ein god måte. Regjeringa har i Soria Moria-erklæringa slått fast at innanfor viktige område som helse, omsorg, utdanning samt tryggleik m.a. i jernbanesektoren skal ein byggje på fellesskapsløysingar og offentlig styring framfor kommersialisering og privatisering.

På dei områda der Regjeringa meiner at konkurranse er eit godt verkemiddel, skal vi sjølvstøtt føre ein aktiv konkurransepolitikk. Dei viktigaste verkemidla i konkurransepolitikken er konkurranselover, EØS-konkurranselover, regelverket for offentlege innkjøp og regelverket for offentlig støtte. Eg vil vidareutvikle reglane slik at dei vert effektive reiskapar for å fremje konkurranse.

Eg vil særleg streke under at vi følgjer innkjøpsområdet tett og tek veldig alvorleg dei brota på reglane som vi har fått dokumentert m.a. i Riksrevisjonens siste Dokument nr. 1. Sunn konkurranse og offentlegheit omkring kjøpa er gode verktøy for å motverke dårleg praksis og i verste fall korrupsjon. Eg har difor no skrive brev til alle mine regjeringskollegaer og understreka kor viktig det er å sikre gode og riktige innkjøpsrutinar i staten. Eg vil òg minne om at vi nettopp har fornya regelverket for offentlege innkjøp, og at dei nye reglane skal gjelde frå nyttår. I samband med det har vi òg utarbeidd ein rettleiar, som allereie ligg elektronisk på nett, nettopp for at både innkjøparane i offentlig og leverandørane i privat sektor skal gjere seg kjende med dei nye reglane i god tid før dei skal ta til å gjelde.

Det har vore ein del diskusjon om terskelverdiane i regelverket for offentlig innkjøp, og eg ser òg at mindretallet kommenterer det i sine merknader. Det var den førre regjeringa som auka verdiane frå 200 000 til 500 000 kr, og

denne regjeringa har bestemt at terskelverdiane skal vurderast neste år. Då blir det òg vurdert om forenkla kunnskingsplikt skal innførast.

Når det gjeld utsegner frå medlemene frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre om at Klagenemnda for offentlige anskaffelser, KOFA, treng ytterlegare midlar, vil eg berre vise til at KOFA fekk allereie i revidert nasjonalbudsjett 1,5 mill. kr i tilleggsøyving, nettopp fordi Regjeringa er oppteken av at vi skal få til ei rask og god klageordning. Stortinget vedtok løyvinga rett før sommaren. Det tek sjølvstekt litt tid før ein får på plass nye saksbehandlarar, og før saksbehandlarane får den kompetansen og får skaffa seg den erfaringa som er nødvendig for å verte effektive og gode saksbehandlarar. Difor har vi sett at det har teke tid før ein har fått ned restansane. Eg var nettopp på besøk hos KOFA i Bergen og fekk ein veldig god og grundig gjennomgang av både styreleiar og dei tilsette. Og KOFA er i godt arbeid med å få ned restansane. Dei gjer ein veldig god jobb, og vi har difor vidareført tilleggsøyvinga frå revidert budsjett inn i 2007 for nettopp å gi KOFA den draghjelpa dei skal ha for å gjere den jobben dei er sette til. Så å setje inn ytterlegare midlar for å få ned restansane ser ikkje Regjeringa på som nødvendig.

Mindretalet tek elles på nytt opp i innstillinga at vår omstøyting av Konkurransetilsynets vedtak i fusjonssaker svekkjer konkurransepolitikken og Konkurransetilsynet. Det er eg ueinig i. Vi har diskutert det fleire gonger. Eg vil peike på at det er ikkje slik at vi har gjort om etter § 21 tre gonger. Det har vi aldeles ikkje gjort. Vi har gjort om etter faglege vurderingar. Det er § 16 i konkurranselova som Regjeringa har brukt ved to anledningar, som den førre regjeringa gjorde, og vi har brukt § 21, som også den førre regjeringa gjorde. Kvifor har vi gjort det? Jo, fordi ein etter forvaltingslova i dette landet har rett til rettstryggleik – ein har ei moglegheit til å klage. Då skal det klageorganet som skal behandle saka, nemleg departementet, sjølvstekt gå gjennom ho med sjølvstendige auge og sjølvstendig blikk. Det fører sjølvstekt til at ein innimellom kjem klagen i møte, og at ein innimellom gjer om eit vedtak, slik vi har gjort, og som tidlegare regjeringar har gjort i forhold til Konkurransetilsynet.

G u n n O l s e n hadde her tatt over presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [21:00:53]: På mange områder merker vi ikke så stor forskjell på denne regjeringen og den forrige, men innenfor konkurransepolitikken er det en stor forskjell. Jeg skal ikke nevne alle eksemplene, men nøyer meg med to. Det er bl.a. Priors oppkjøp av Norgården og fusjonen mellom Gilde og Prior.

Jeg tror mange kommunistregimer kan misunne oss norsk konkurransepolitikk, eller mangel på sådan. Fravær av konkurransepolitikk har mange uheldige sider. Det øker presset i norsk økonomi og rammer barnefamilier med svak økonomi. Mangelen på konkurranse og den landbrukspolitikken som føres, er uheldig. Man vet at

man har en grensehandellekkasje som i dag er på 10 milliarder kr. Er det et mål for Regjeringen å få redusert grensehandelen?

Statsråd Heidi Grande Røys [21:01:58]: Etter å ha hørt opposisjonen hamre på næringsministeren om at han ikkje har innfridd det ein hadde venta, at landbruksministeren ikkje har innfridd, men tvert imot har drive med små justeringar av den førre regjeringas politikk, er det ei glede at iallfall ein av statsrådene har innfridd og verkeleg har snudd om skuta i den retninga ho skal gå – i konkurransepolitikken.

Denne regjeringa fører ein annan konkurransepolitikk enn den førre regjeringa. Det er tydeleg signalisert, både gjennom dei tre partia sine valprogram og i Soria Moria-erklæringa.

Når det gjeld dei vedtaka vi har behandla, og som går på konkurransepolitikk, er det det å seie at ein sauser det i hop og snakkar om f.eks. forbrukarpolitikk. Men dersom ein les Konkurransetilsynets vedtak knytt til Prior og Gilde, ligg det ingenting der som f.eks. handlar om pris, nettopp fordi Gilde og Prior ikkje var konkurrentar i den same marknaden. Raudt og kvitt kjøtt er ikkje i den same marknaden, sjølv om eg veit at mange forbrukarar opplever at det er slik. Ein må gå inn og lese dei faglege vurderingane i dei enkelte sakene. Då vil ein sjå at vedtaka er til det gode for forbrukarane, til det gode for konkurransen og til det gode for norsk konkurransepolitikk.

Torbjørn Hansen (H) [21:03:23]: Det er riktig som statsråden sier, at det har skjedd en stor endring i konkurranse- og forbrukerpolitikken. Men det er ikke noe særlig å skryte av når endringene går i feil retning og overkjøring av Konkurransetilsynet i fusjonssaker praktisk talt er blitt en rutineøvelse for Regjeringen. Alle anker som har vært behandlet, har endt opp med overkjøring av Konkurransetilsynet. I tillegg har vi et landbruks- og matdepartement som gjør hva det kan for å hindre konkurranse på matvarer.

I budsjettet varsler Regjeringen utrolig nok at den vil vurdere endringer i konkurranseloven som innebærer at prosedyrene for politisk overprøving av Konkurransetilsynet i fusjonssaker skal forenkles. Nå har det ikke vært noe nevneverdig problem å gjennomføre overkjøringen av Konkurransetilsynet så langt, så vidt jeg har forstått. Men nå skal man altså forenkle prosedyrene for å overkjøre Konkurransetilsynet i fusjonssaker. Kan statsråden gi Stortinget en forklaring på hvorfor Regjeringen ser behov for å forenkle sine egne prosedyrer for å overkjøre Konkurransetilsynet, eller er motivet rett og slett at man vil unngå offentlig debatt og innsyn i den type saker?

Statsråd Heidi Grande Røys [21:04:28]: Denne regjeringa køyrer ikkje noko meir over Konkurransetilsynet i samband med § 21 enn den førre regjeringa. Både Victor Norman og Morten Meyer brukte § 21 i den gamle konkurranselova, og eg har brukt han ein gong etter ny konkurranselov. Det er det heilt relevant å gjere. Det sikrar at

vi har ein reell ankerett. Det er det eine. Men det sikrar òg at det er politikarane som skal ha det breie politiske synet på ei sak og ikkje berre det konkurransefaglege.

Nettopp for å vere opne og for ikkje å stengje inne ein debatt har eg allereie no varsla at vi ser på § 21. Då er det rett og slett å hente fram Arbeidarpartiets primærforslag då vi behandla konkurranselovera. Det handlar ikkje om å gøyme unna diskusjonar om § 21, men det handlar om å gjere ei forenkling i saksbehandlinga, for pr. no må ein fyrst halde eit vedtak ved lag. Så jobbar ein parallelt med ein kgl. resolusjon for å gjere om på eit anna grunnlag. Vi tenkjer at det bør vere ein prosess, med den same openheita og med det same innsynet. Eg kan love representanten Torbjørn Hansen at vi kjem til å stå i Stortinget og debattere eventuell framtidig bruk av § 21 på den same måten som vi gjorde det i den eine saka der eg så langt har brukt § 21.

Ingebrigt S. Sørfohn (KrF) [21:06:01]: I samband med behandlinga av klagen på Konkurransetilsynets inngrep i Prior-Gilde-fusjonen har statsråden vore krystallklår på at departementets konklusjon var basert på faglege vurderingar, ikkje politiske. Det er ingen tvil om at statsråden er ein person med høg integritet. Men når statsråden overprøver den konklusjonen som det faglege organet, Konkurransetilsynet, kom til, kan det oppstå litt tvil og forvirring. Spørsmålet er då: Trur statsråden at det vil styrkje tilliten til klagebehandlinga dersom ein konkurransefagleg klage vert behandla av eit reint fagleg organ, mens klage på vektlegging av konkurranseomsyn kontra andre samfunnsmessige omsyn vert behandla av eit politisk organ?

Statsråd Heidi Grande Røys [21:06:49]: Nei, det er ikkje ein raud-grøn politikk å setje ned endå fleire uavhengige klagenemnder og klageinstansar for det vi meiner er politiske saker. Politiske saker er det politikarane som skal ta seg av. Dermed er det departementet som skal handtere klagesaker som har politikk i seg, når dei er anka inn frå Konkurransetilsynet. Eg vil seie at det som ville ha hjulpet når ein fyrst skal gjere om eit vedtak frå Konkurransetilsynet, ville vere at alle sette seg ned og las grunnlaget for det arbeidet ein har gjort. Eg har høyrte mange argument i den saka, som ikkje eingong Konkurransetilsynet førde til torgs, som ein gjekk ut frå at Konkurransetilsynet hadde hatt med i sitt grunnlag i saka, men som dei aldeles ikkje hadde hatt med, f.eks. det at Gilde og Prior var konkurrentar i den same marknaden. Det var Konkurransetilsynet ueinig i. Det var vi einige med Konkurransetilsynet i, og EU-retten støtta oss på det. Då vi f.eks. snakka om pris og prisutvikling på desse varene, sa Konkurransetilsynet at denne fusjonen ikkje ville ha påverknad på prisen, mens dei argumenta som vi har høyrte frå høgresida, fekk det til å høyrast ut som om vi skulle få ein dramatisk prisauke på landbruksvarer etter fusjonen. Det stemmer sjølvsagt ikkje.

Leif Helge Kongshaug (V) [21:08:14]: En av Regjeringens aller ivrigste støttespillere her i Stortinget, Senterpartiets Per Olaf Lundteigen, tok både i media og i sitt ho-

vedinnlegg i finansdebatten i Stortinget 28. november til orde for å splitte opp Telenor i ulike selskap, bl.a. i et eget statsforetak hvor fysisk telekommunikasjonsutstyr inngår. Hvordan en skal få til dette for et børsnotert delprivatisert selskap, er nå så sin sak, men spørsmålet mitt til statsråden er hvordan hun som konkurranseminister vurderer utspillet fra Lundteigen om å innføre monopol på områder innenfor telesektoren der det i dag er åpen og fri konkurranse.

Statsråd Heidi Grande Røys [21:09:07]: Det er fyrst og fremst næringsministeren og hans departement som har ansvaret for Telenor. Eg har vel oppfatta næringsministeren slik at dette ikkje vert sett på som aktuell politikk for denne regjeringa.

Men så til det Lundteigen eigentleg er oppteken av, og som han brukte dette som eksempel på verktøy for å få til, nemleg breibandutbygginga. Vi ser at veldig mange slit med at linjene til Telenor er splitta, slik at ein ikkje får bygd ut breiband i distrikta. Men då er det det å seie, at vi treng ikkje Telenor sine linjer for å få bygd ut desse siste 5 pst. Tvert imot er det radiolink, det er kabel-TV, og det er fiber – det er uendeleg mange andre teknologiar ein kan bruke for å oppnå det som både Lundteigen ynskjer og Regjeringa ynskjer, nemleg breiband til alle i dette landet. Då seier eg at vi treng ikkje å gjere den endringa i Telenor som Lundteigen ynskte, iallfall ikkje for å byggje ut breiband til alle i dette landet.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [21:10:15]: Jeg registrerer at statsråden har blitt så varm i trøya at hun benytter et gammelt statsrådstriks og ikke svarer på spørsmål i Stortinget. Det synes jeg er ganske alvorlig. Jeg viser til replikken fra representanten Øyvind Korsberg. Statsråden var ikke i det hele tatt inne på det temaet som representanten spurte om. Korsberg spurte altså om det er et mål for Regjeringen å få redusert grensehandelen. Jeg gjentar da det spørsmålet. Eller er det slik at grensehandel bidrar til en god konkurranse for norsk landbruk?

Statsråd Heidi Grande Røys [21:10:55]: For å seie det slik: Det er antakeleg eit mål for denne regjeringa å ikkje ha meir grensehandel enn det som er naturleg å ha. Men eg vil tru at denne regjeringa og Framstegspartiet har heilt ulike verkemiddel for eventuelt å redusere det som Framstegspartiet vil sjå på som tollbarrierar, og avgiftspolitikk som vil medføre at folk spring til Sverige for å handle. Denne regjeringa meiner f.eks. at vi skal ha alkoholavgifter på det nivået vi har i dag, bl.a. av omsyn til folks helse. Vi meiner at vi skal ha det tollvernet vi har i dag for landbruket, for å gi vår eiga landbruksnæring moglegheiter til å overleve i ei verd der vi ser at WTO vil føre til endringar òg i norsk landsbrukspolitikk – på kort eller lang sikt, det veit vi ikkje. Men vi ser jo at norsk landbruk treng å ha det vernet som denne regjeringa har bestemt at det skal ha, gjennom dei forslaga til toll som bl.a. ligg i landbruksministeren sitt budsjettframlegg.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Arne L. Haugen (A) [21:12:28]: Det er fint å konstatere at Regjeringen leverer også på det næringspolitiske området, slik det er nedfelt i Soria Moria-erklæringen. Men så er det viktig å minne om, synes jeg, at næringspolitikk dreier seg om mye mer enn de politikkområdene som næringskomiteen har ansvar for. Jeg tenker på bl.a. vei- og jernbanepolitikk, der vi nå har en historisk satsing, bredbåndutbyggingen, der det nå gjøres krafttak for å nå ut over hele landet, og kanskje det aller viktigste distriktspolitiske virkemidlet vi har, den differensierte arbeidsgiveravgiften, som nå er gjeninnført, og som bidrar sterkt til at det faktisk nå er mer optimisme og engasjement i distriktene enn det har vært på lenge. Jeg må si at lite av det gjenspeiles i debatten her i salen. Utfordringen er nå å se til at alle virkemidlene er koordinerte og virker i samme retning, og det synes jeg Regjeringen har lyktes med.

Når det gjelder de politikkområder næringskomiteen stiller med, vil jeg kommentere noen få. Jeg synes det er veldig gledelig å konstatere at vi går videre i den nye retningen i landbrukspolitikken. Det oppleves positivt i næringen. For det første fikk man på plass en god jordbruksavtale med flere elementer som peker i en ny og bedre retning for bøndene, og vi har fått inn nye virkemidler i skogpolitikken. Dette står i grell kontrast til Fremskrittspartiets landbrukspolitik. Det forslaget de har fremmet, ville i realiteten ha ført til en avvikling av distriktsjordbruket. Det at Fremskrittspartiet har stått for dette synet, er for så vidt velkjent, men det som det nå er grunn til å merke seg, er at også Høyres landbrukspolitik går i den retningen.

Ellers har jeg registrert at de to høyrepartiene i stadig sterkere grad vil frikoble både fiskerinæringen og landbruksnæringen fra distriktspolitikken for så å legge rene markedsliberalistiske rammebetingelser til grunn for aktørene i næringen. Skal vi lykkes i distriktspolitikken, tror jeg det er viktig å legge til rette for utvikling i de distriktsbaserte næringene, de som har fortrinn ved å være distriktsnæringer, og da må politikktutviklingen ha utgangspunkt i det. Konsekvensene av Fremskrittspartiets og Høyres næringspolitikk er etter min oppfatning avfolkning av distriktene og gjengroing av kulturlandskapet. Det er ingen tvil om at det er svært krevende å beholde en desentralisert bosetting i landet vårt, og vi kan nok diskutere hvor vellykket distriktspolitikken har vært. Men etter mitt syn er det viktig å holde ambisjonen oppe og kjempe denne kampen.

Ellers er det gledelig at det er gjennomslag for Kulturløftet i årets budsjett. I koblingen mellom næring og kultur vinner vi stadig nye erfaringer, og vi vil helt sikkert se massevis av kreativitet og engasjement i lokalsamfunn rundt om i landet i tiden framover.

På mange ensidige industristeder der gruvedrift har vært bærebjelken, har de lokale aktørene som har tatt over ansvaret for å bære denne kulturen videre, hatt belastningen med å betale en såkalt markedsleie til staten for de gruveanleggene de tar vare på. Dette er et dårlig signal fra statens side og en kilde til irritasjon. Jeg er glad for at det er en enstemmig komite som nå peker på det urimelige i dette, og som ber Regjeringen vurdere å avvikle ordnin-

gen. Bergindustrien er for øvrig en industri som er på offensiven. Neste år kommer en ny minerallov. Jeg er sikker på at det skal åpne for mange nye muligheter for arbeidsplasser rundt om i Distrikts-Norge. Kanskje vil neste kvantesprang når det gjelder å få rensset verdens kullkraftverk, bli utviklet i fullskalakullkraftverket vårt på Svalbard. Vi går spennende tider i møte.

Tord Lien (FrP) [21:17:09]: Jeg har gledet meg til denne debatten. Etter at Stortinget har brukt de siste ukene på å diskutere hvordan vi ønsker å fordele de verdiene næringslivet i Norge skaper, ja, så har jeg gledet meg til å delta i en debatt om hvordan vi skal legge til rette for økt verdiskaping i framtiden. Oljenæringen og kraftbransjen har Stortinget diskutert i en egen debatt. Jeg vil derfor fokusere på skogbruket og fiskeri- og havbruksnæringen. Dette er to næringer som har vært og fortsatt er viktige pilarer i grunnlaget for verdiskaping og velferd i Norge.

La meg starte med skogbruket. Skogbruket er den delen av norsk utmarksnæring som har best bedriftsøkonomisk lønnsomhet. Med skikkelige rammevilkår har næringen også i framtiden et betydelig verdiskapingspotensial. Skogsdriften har ikke bare i seg selv vært en viktig næring for verdiskaping, den er også den aller viktigste råstoffleverandøren til trelast- og papirindustrien, som primært er bygd opp på råstoff fra eget nærområde. I dag er det imidlertid slik, som jeg var inne på også i mitt spørsmål, at trelast- og papirindustrien, særlig nord for Dovre, er i ferd med å få problemer med å ha nok råstoff. En av årsakene til dette er et utstrakt skogvern. Snart er 25 pst. av all den skogen som vil være hogstverdig de neste 25 år, vernet. Dette er dramatisk. Det er ingenting som tyder på at denne vernepolitikken vil bli endret av Regjeringen, og utfordringene vil bare bli større i framtiden.

I slike verneprosesser er det selvfølgelig viktig å ivareta grunneiernes rettigheter, men erstatning for gjennomførte vern hjelper kun grunneierne, ikke tømmerbilsjåføren, industriarbeideren og grunneieren med hogstrett i statens skog. Det skaper heller ingen verdier og ingen velferd at noen få mennesker får erstatning for de rettighetene som blir vernet bort.

Så til fiskeri- og havbrukspolitikken. La meg først og fremst si noen få ord om NO_x-avgiften. Regjeringens forslag om å innføre NO_x-avgift må vel i ettertidens klare lys kunne sies å være mildt sagt dårlig politisk håndverk. Regjeringens sterke vilje til å ramme norsk næringsliv med NO_x-avgift blir bare enda mer merkelig når man ser hva Regjeringen gjør med bilavgiftene. Bileiere som velger å kjøpe biler med høyere NO_x-utslipp, skal belønnes, mens norsk industri og fiskerinæring skal straffes for akkurat samme handling. NO_x-avgiften vil ikke bare gi norsk industri dårligere konkurransekraft, den vil også utradere fiskeindustrien i Sør-Norge og svekke lønnsomheten i trålerflåten og ringnotflåten dramatisk. Heldigvis tok Regjeringen til fornuften og snudde i denne saken. Nå er det viktig at Regjeringen bidrar aktivt til en snarlig etablering av NO_x-fond i regi av de involverte næringene.

Så skulle jeg ønske at Regjeringen hadde funnet mulighet til å vente med å innføre denne ordningen til en skik-

kelig konsekvensutredning var gjennomført. De som har fulgt høstens debatt om NO_x-avgiften, kan trygt slå fast at Regjeringen neppe hadde satt seg særlig godt inn i konsekvensene av en avgift før forslag til statsbudsjett ble lagt fram. Jeg minner nok en gang om at Fremskrittspartiet allerede i mai bad Regjeringen starte jobben med å etablere et NO_x-fond, og jeg er glad for at Regjeringen til slutt bestemte seg for å følge vår anbefaling.

Så til kvoteranet. Regjeringens innføring av distriktskvoter kan vanskelig betegnes som noe annet enn et ran. Regjeringen ønsker å ta kvoter fra lønnsomme mottak i Møre, i Trøndelag og på Helgeland og gi til ulønnsomme mottak i noen utvalgte kommuner i Nord-Norge. Dette vil svekke lønnsomheten til de få hvitfiskmottakene som er igjen i Midt-Norge, og vil på sikt kunne true både arbeidsplasser og verdiskaping der. Jeg minner om at fiskeriministeren har sagt at distriktskvotene på sikt skal utgjøre 15 pst. av de totale kvotene. Dette vil få dramatiske konsekvenser.

Så til havbruk. Til tross for forsøk med mange nye og spennende arter – f.eks. torsk, som Regjeringen er veldig opptatt av – vil motoren i norsk havbruksnæring også i framtiden uansett i mange år framover være oppdrett av atlantisk laks. Sigvald Oppebøen Hansen var inne på at vi skulle utnytte de fortrinnene vi hadde. Et av fortrinnene Norge har, er at vi er svært godt egnet til oppdrett av atlantisk laks. Da må vi også legge til rette for økt produksjon av laks. Det bør alle regjeringer være opptatt av. Jeg vil peke på fire ting næringen har behov for. Det er tilgang på fôr, tilgang på ferskvann, tilgang på matfiskkonsesjoner, tilgang på lokaliteter og tilgang på smolt. Å legge til rette for at næringen får tilgang på smolt, konsesjoner og lokaliteter, kan Regjeringen bidra med, men det gjør man ikke ved å legge ned forbud mot oppdrett i mange av de beste fjordområdene, slik Regjeringen planlegger å gjøre kommende fredag.

Tove Karoline Knutsen (A) [21:22:45]: Det er all grunn til å være stolt over det statsbudsjettet som Regjeringa la fram i høst. Og det er grunn til å minne om at det løftet som er tatt på kulturfeltet, innebærer ei satsing som vil ha stor betydning for flere samfunnsområder. I det perspektivet er det viktig at Regjeringa holder fram den sammenhengen som finnes mellom et profesjonelt, mangfoldig kulturliv og en stadig større etterspørsel etter kunst- og kulturopplevelser. Det er også utgangspunktet for den handlingsplanen for kultur og næring som Regjeringa nå jobber med, og som skal legges fram på nyåret.

I Soria Moria-erklæringa sier Regjeringa bl.a. dette om kultur og næring:

«Kulturdepartementets bevilgninger til kulturformål vil ofte være det stabile grunnlaget kulturnæringene kan utvikles videre på.»

Her understrekes et vesentlig poeng: Offentlige kulturbevilgninger er en nødvendig innsatsfaktor for å få realisert det næringspotensial som finnes på kulturfeltet. Det er også viktig å styrke den forretningsmessige kompetansen blant kunstnere og kulturlivets aktører, både når det gjelder økonomistyring, forretningsdrift, markedsføring

og nettverksbygging. Flere steder, bl.a. ved Høgskolen i Tromsø, er det satt i gang studier hvor det faglige fokuset nettopp er på disse feltene.

På samme måte vil det bli viktig å øke den kulturfaglige kompetansen og forståelsen innenfor virkemiddelapparatet, slik at de ordninger som skal rettes inn mot kunst- og kulturfeltet, blir så treffsikre som mulig. Det er viktig å ha fokus på at avstanden mellom virkemiddelapparat og aktører ikke blir for stor, og at de ulike ordningene får en innretning som gjør at de kan fungere optimalt sammen.

Det er gledelig å se hvordan kulturnæringene vokser, ikke bare i de større byene, men også i distriktene. I Stryn og Valdres har unge motedesignere bosatt seg og startet designvirksomhet, inspirert av lokale tekstiltradisjoner. De har skaffet seg en kundekrets ikke bare her til lands, men også internasjonalt og i store metropoler som Paris og New York. Andre steder har man tatt i bruk fraflyttede arenaer til kunst- og kulturformål, ofte i lokaler der annen virksomhet har gitt tapt. Den gamle kraftstasjonen i Tysedal i Hordaland er blitt et fantastisk kulturhus, en slags norsk utgave av Tate Modern. Som kanskje noen veit, var altså Tate Modern i London, som nå er et av Europas mest berømte samtidsmuseer, i si tid nettopp et kraftverk.

Det ligger i det heile tatt store muligheter for kultur-, nærings- og stedsutvikling i gamle industrilokaler hvor den tidligere aktiviteten av ulike grunner har opphørt. Det er ofte bygg som er spennende reint arkitektonisk, i tillegg til at de byr på rom og arealer som utfordrer til skapende og utøvende kunstnerisk aktivitet.

Det er grunn til å holde fram kulturens betydning i forbindelse med den satsinga vi skal ha på reiseliv. Morgendagens turister vil antakelig være litt annerledes enn det vi vanligvis forestiller oss. De vil være reisende i et landskap av natur, historie og fortellinger om fortid og nåtid, hvor det å lære og det å oppleve er likeverdige deler av reisen. Derfor må ei framsynt reiselivssatsing også være relatert til kultur, både den tradisjonsbaserte og den nye og eksperimentelle.

I mitt heimfylke Troms har vi det siste året sett et heilt lite eventyr innenfor filmproduksjon. I en nedlagt forsvarsleir har FilmCamp Målselv etablert seg. I 2006 har det på filmcampen vært spilt inn norsk og internasjonal film for totalt 124 mill. kr. FilmCamp har gått inn med 9 mill. kr av egne midler i de ulike produksjonene, og den målbare overrisslingseffekten i regionen er heile 36 mill. kr. Regjeringa legger til våren fram ei filmmelding, og den blir viktig både for den filmsatsinga vi har i Troms og for de andre filmmiljøene som har vokst fram i andre regioner. I den forbindelse er det verdt å se på om man skal innføre såkalte incentivordninger for utenlandsk filmproduksjon i Norge, slik man har gjort det i en rekke andre land.

Det er viktig å påpeke at satsinga på kulturnæringene både har en regional, en nasjonal og en internasjonal dimensjon. Flere av de utenrikskulturelle prioriteringene har vist seg å ha et betydelig næringspolitisk potensial. Jeg vil i den forbindelse nevne den kulturelle dimensjonen i Regjeringas satsing på nordområdene. Mange av de kunstneriske prosjektene på tvers av grenser i nord er ba-

nebrytende og internasjonale i sin karakter, og derfor er det flott at Utenriksdepartementet for 2007 har øremerket 10 mill. kr til kulturarbeid i nordområdene.

Det er grunn til å se fram til den handlingsplanen for kultur og næring som Regjeringa skal legge fram om ikke så lang tid. En slik plan kan bli et viktig redskap i arbeidet med å realisere det potensial som faktisk finnes innenfor kunst- og kulturnæringene.

Presidenten: Neste taler er statsråd Dag Terje Andersen. Statsråden er i denne omgang fiskeriminister.

Statsråd Dag Terje Andersen [21:27:47]: Regjeringen fører en fiskeri- og havbrukspolitikk med et sterkt samfunnsperspektiv. Vi skal selvsagt føre en politikk som legger til rette for bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men i tillegg skal vi ivareta viktige samfunnshensyn.

Regjeringen har foreslått å opprette et marint verdiskapingsprogram med en samlet ramme på 75 mill. kr. Programmet bygger videre på det marine innovasjonsprogrammet som er satt i gang i år, men det foreslås nær en dobling av bevilgningen.

Programmet skal stimulere til nyskaping og mer markedsretting av næringen, bl.a. gjennom etablering av nettverk mellom sjømatbedrifter som har internasjonalt potensial. Økningen i bevilgningen skal rettes inn mot å styrke marint næringsliv i områder med spesielle omstillingsbehov.

Jeg er glad for at en samlet komitee slutter seg til innrettingen av programmet, og har merket meg at et flertall i komiteen åpner for å sette av inntil 5 mill. kr innenfor programmet til føringstilskudd dersom det dokumenteres behov for det.

Komiteen peker på at det ulovlige overfisket i nordområdene er en alvorlig trussel mot fiskerinæringen. I budsjettforslaget økes bevilgningen til Fiskeridirektoratets arbeid på området med 7,5 mill. kr, samtidig som Kystvaktens budsjett styrkes med 18 mill. kr. Dette kommer i tillegg til at begge områdene ble styrket også i budsjettet for 2006.

Økningen på Fiskeridirektoratets budsjett i 2007 vil særlig gå til økt kontrollfrekvens, spesielt i norske havner. Det vil også arbeides videre med å ta i bruk elektroniske hjelpemidler for å få en mer effektiv ressurskontroll.

Regjeringen legger stor vekt på internasjonalt samarbeid for å sikre forsvarlig ressurskontroll, ut fra den erkjennelse at vi bare kan lykkes gjennom et bredt samarbeid og nye internasjonale prosedyrer for kontroll. Det er inngått avtaler om kontrollsamarbeid med i alt 16 land, herunder Russland. Norge har også vært pådriver i det multilaterale arbeidet mot ulovlig, urapportert og uregistrert fiske. For å få redusert overfisket i Barentshavet er internasjonale avtaler, f.eks. om havnestatskontroll, helt vesentlig.

Det har vært en betydelig debatt om NO_x-avgiften som innføres fra 1. januar. Dialogen om mulige overgangsordninger og alternativer til avgiften har vært basert på et felles mål om at utslippsforpliktelsene skal nås. Det er bra. De overgangsordningene som nå legges til grunn for

2007, og hjemmelen til å inngå miljøavtaler, gir et godt utgangspunkt for at myndighetene og næringslivet i fellesskap kan bidra til at de negative konsekvensene for næringslivet blir så små som mulig.

Målet med distriktskvoteordningen er å tilføre fiskeråstoff til industribedrifter i lokalsamfunn som ellers sliter med å opprettholde en stabil produksjon. Det er en prøveordning som skal evalueres før det tas stilling til om den skal videreføres. Så langt er lite av kvoten fisket. Det har sammenheng med bl.a. vær, tilgjengelighet og opprinnelige kvoter. Trålernes distriktskvote er økt med 80 tonn samtidig som det er gitt fritt fiske innenfor distriktskvoten for konvensjonelle fartøy med adgang til å delta i ordningen.

Jeg har merket meg at et flertall i komiteen mener at Norge bør ta initiativ overfor ICES med sikte på økt koordinering og innsats når det gjelder forskning og overvåking knyttet til økosystemene i Nordsjøen.

Rømning er fortsatt en av de store utfordringene innen norsk havbruk. I vår la Fiskeridirektoratet fram en tiltakspakke mot rømning av oppdrettsfisk – Visjon nullflukt. Tiltakspunktene omfatter arbeid med bedre regelverk og forvaltningsverktøy, mer målrettet kontrollinnsats og bedre samhandling med politi og påtalemyndighet. Regjeringen foreslår en økning i Fiskeridirektoratets bevilgning på 2 mill. kr for å styrke arbeidet med oppfølging av tiltaksplanen, herunder drift av rømningskommisjonen, som ble etablert tidligere i år.

Det er ressursene og mulighetene i havet som har lagt grunnlaget for den velstanden og velferden vi har i Norge i dag. Mange av Norges fremste muligheter for fremtiden ligger også i havet og i de marine næringene. Det er muligheter som Regjeringen vil jobbe aktivt for at vi skal ta i bruk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP) [21:32:36]: Jeg skal ta en replikk som ligger i grenseland mellom næringsministerens område og fiskeriministerens. I fjor fremmet vi et forslag om å innføre en nettolønnsordning for Hurtigruta. Det gikk Regjeringen og de rød-grønne på Stortinget imot. Vi registrerer at i år har man kommet halvveis tilbake, med delvis innføring av nettolønnsordning. Det synes vi er bra. En av ulempene med nettolønnsordning både for Hurtigruta og offshoreflåten er at det kan medføre konkurransevridning når det gjelder arbeidskraft. Vi foreslo i vårt alternative budsjett å øke fiskerfradraget til 150 000 kr fra 80 000 kr. Og med den bakgrunn: Mener statsråden at fiskeflåten har gode rammevilkår for å rekruttere arbeidskraft, tatt i betraktning den konkurranse situasjonen man er i sett opp mot dem som har nettolønnsordning?

Statsråd Dag Terje Andersen [21:33:38]: For det første vil jeg si at det er jo en hyggelig problemstilling at en god ordning fungerer godt, som nettolønnsordningen gjør og kommer til å gjøre når Hurtigruta etter hvert kommer inn under ordningen. Vi har sagt at det, slik som vi ser det nå, ikke er aktuelt med nettolønnsordning knyttet til

(Statsråd Andersen)

fiskeflåten, men derimot jobber vi tett sammen med Fiskarlaget, og bl.a. har de laget en rapport som heter «Fra ungdom til fisker, fra fisker til fartøyeier», der de legger fram en god del forslag som kan bidra til å styrke rekrutteringen til fiskeflåten. Nå er det jo også en viss overgang mellom offshoreflåten og fiskeflåten, og vi vet at aktiviteten svinger noe over tid, bl.a. i forbindelse med oljepris eller tilgjengelighet på fisk, så det er noen av de samme folkene vi snakker om. Men jeg er enig i problemstillingen, at vi trenger å sette inn flere tiltak for å styrke rekrutteringen til fiskeflåten, bl.a. jobbe med oppfølging av den nevnte rapporten og andre gode ideer til å styrke en viktig næring for Norge.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [21:34:54]: Det er ingen hemmelighet at Regjeringen har forverret rammevilkårene for norsk fiskerinæring systematisk det siste året, gjennom strukturfrys, byråkratiske distriktskvoter, rigide reguleringsforpliktelser, NO_x-avgift og en utvidet konkurransevridende nettolønnsordning. Høyre forstår at næringsaktørene gir uttrykk for stor frustrasjon, ettersom en så å si samlet fiskerinæring pluss LO og universitetsmiljøene var enig i at strukturering var et ønsket virkemiddel.

Mitt spørsmål til statsråden blir: Vil statsråden gå i dialog med fiskerinæringen, Fiskarlaget og LO og på den måten sørge for å snu den negative spiralen som fiskerinæringen nå befinner seg i, og sikre forutsigbare, gode rammevilkår for næringen i framtiden?

Statsråd Dag Terje Andersen [21:35:54]: Jeg må si at jeg reagerer på den utrolige svartmalingen av fiskerisektoren som er premissen for spørsmålet, men la nå det ligge. Når det gjelder hvordan vi skal løse spørsmålet om framtidig strukturering i fiskeflåten, kommer vi til å ha god kontakt med alle fiskernes organisasjoner og LO, som representanten spurte om, nettopp for å bidra til at den stortingsmeldingen som vi skal legge fram, har så bred forankring og så bred forståelse som mulig. Jeg er i den sammenheng også veldig opptatt av å jobbe sammen med de andre politiske partiene enn de som er grunnlaget for Regjeringen, i Stortinget. Men når det er sagt, er jo fiskerinæringen også glad for at vi nå virkelig har en regjering som gjør noe med hovedproblemet på fiskerisektoren, det uregistrerte, ulovlige og uregulerte fisket, der den egentlige fiskeriministeren har gjort en fantastisk innsats i forhold til å få med de andre landene rundt Nordøstatlanterne på havnestatskontroll, få til gjennombrudd i internasjonale organer, styrke Kystvakten, styrke kontrollinstansene på land, så vi kan få tak i det store problemet til norsk fiskeriindustri, som ikke er, som representanten sier, denne regjeringen, nei, men det ulovlige fisket. Der har den egentlige fiskeriministeren gjort en flott jobb.

Ingebrigt S. Sørfohn (KrF) [21:37:29]: I svar på spørsmålet fra representanten Korsberg gav statsråden ei ryddig orientering om nokre av dei planane som Regjeringa har for å betra rekrutteringa til fiskerinæringa. Men i fis-

kerinæringa vert dette opplevd som veldig akutt og som eit ganske stort problem. Eg vil òg understreka at fiskerinæringa ikkje har bedt om nettolønnsordning, men eg har lyst til å be om ei litt nærare presisering. Er dialogen med fiskerinæringa på plass? Har Regjeringa ved statsråden her ein tidsplan både for kortsiktige tiltak – for det er tydeleg at dette hastar veldig no – og for litt meir langsiktige virkemiddel? Kunne statsråden utdjupe litt dei planane som ligg rundt dette?

Statsråd Dag Terje Andersen [21:38:23]: Som jeg sa, er innspillene nå i ferd med å komme, bl.a. i forhold til en utredning som Fiskarlaget har kommet med, og som vi kommer til å vurdere framover. Vi jobber med mange andre saker i oppfølgingen av det gode budsjettet på maritim satsing som nå foreligger, der det også er mulig å ta hensyn til rekruttering.

Det er jo for øvrig et paradoks at når noen stiller meg spørsmål om maritim sektor, og alle er enige om at nettolønnsordningen har vært viktig, er den altså et problem for den sektoren som vi snakker om nå. Når det gjelder kontakt med fiskerinæringen, kommer vi, som jeg sa, bl.a. i oppfølgingen av strukturspørsmålet til å ha fortløpende kontakt med næringen og berørte representanter, både med dem som eier næringen, med dem som jobber i næringen, og med de lokalsamfunn som blir berørt av de vedtak vi fatter. Hvis jeg ikke husker aldeles feil i farten, tror jeg mitt første møte med næringen om det temaet er i morgen kl. 10. Og det varer til kl. 12, hvis noen skulle være interessert i møtets lengde.

Tord Lien (FrP) [21:39:39]: Norsk havbruksnæring omsetter som aldri før. Behovet for ny produksjonskapasitet er til stede, særlig for matfiskkonsesjoner, men også for stamfiskkonsesjoner. Der har statsråden en mulighet til å bli historisk, for ikke siden 1987 er det utdelt noen ny stamfiskkonsesjon i Norge. Det behovet er helt åpenbart til stede. Samtidig som vi vet at næringen har stort behov for nye lokaliteter, og også, etter Fremskrittspartiets mening, behov for tilgang på nye konsesjoner, verner Regjeringen flere fjorder og havområder i Norge, noe som begrenser tilgangen på hav- og fjordområder som er egnet til oppdrett.

Når man får denne situasjonen med færre tilgjengelige lokaliteter og dermed kanskje også færre konsesjoner på sikt, er det jo betimelig å spørre: Vil statsråden gå inn for å øke biomassebegrensningen fra 780 tonn til f.eks. 1 000 tonn på hver konsesjon? Det er ingen biologiske eller dyreetiske hensyn som taler imot en slik endring.

Statsråd Dag Terje Andersen [21:40:49]: Vi kommer snart til å legge fram forslag om handteringen av laksefjorder for framtiden, og vi kommer ganske snart til å starte gjennomgangen av framtidige tiltak overfor oppdrettsnæringen. Jeg kan ikke forskuttere om det der blir åpnet for verken nye matfiskkonsesjoner eller andre konsesjoner. Men det jeg kan love, er at vi nå skal gå grundig gjennom den saken på bakgrunn av det stadiet av prosessen vi nå er i.

Jeg må også få lov til å si noe om laksefjordene. En kan nok diskutere noen grenser og slike ting, men det foreligger altså en enstemmig innstilling. Alle delene av både oppdrettsnæringen, fiskerinæringen og ferskvannsinteressene var sammen i Rieber-Mohn-utvalget, som ligger bak den felles diskusjonen knyttet til om vi trenger å ta vare på den nordatlantiske laksen. Så er det blitt justeringer i forhold til det. Men jeg er helt overbevist om at hvis vi skulle stille oss slik at villaksen dør i de norske elvene, skal det neimen ikke bli lett å selge oppdrettslaks i utlandet heller, for det er faktisk en del av forståelsen av den norske laksen at vi også bevarer villaksstammene.

Leif Helge Kongshaug (V) [21:42:17]: Jeg tror statsråden og jeg er enige om at næringen generelt og fiskeflåten og fiskerieringen trenger forutsigbarhet for å nå målene om en næring med gode, lønnsomme og trygge arbeidsplasser.

Venstre mener at både strukturstoppene og distriktskvoteordningen har medført stor usikkerhet i næringen og bidratt til å svekke rekrutteringen til fiskeflåten. Det er også etter min mening mangel på god og konstruktiv dialog mellom næring og myndigheter for tiden.

På bakgrunn av den hyggelige replikkvekslingen vi hadde i stad, skal jeg ikke kalle distriktskvoteordningen for en fiasko her, men det er i hvert fall en lite vellykket ordning, og alle impliserte i næringen er imot ordningen. Regjeringspartiene sier i sin merknad likevel at en skal fortsette med ordningen før den evalueres. Hvis forslaget om å avvikle distriktskvoteordningen faller, vil statsråden likevel evaluere ordningen før en går på et nytt år med tildeling av distriktskvoter, jf. de undertoner som har vært i dag?

Statsråd Dag Terje Andersen [21:43:29]: Hvis jeg nå ikke har glemt tallene, er det faktisk slik at vi kommer til, når vi skal diskutere de forskjellige kvotene, å holde igjen en mulighet til å videreføre distriktskvoteordningen og så vurdere den, før den eventuelt blir konkretisert i form av antall tonn som skal videreføres til neste år.

Men jeg synes jo det er noe tidlig, når enkelte som er opptatt av å få en skikkelig evaluering av ordningen, alt før ordningen er evaluert, har trukket den konklusjonen at ordningen ikke er brukbar og bare skal avvikles. Det synes jeg er noe i tidligste laget. Vi kommer i hvert fall for vår del til å gå noe grundigere til verks enn som så.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet over.

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

Ole-Anton Teigen (SV) [21:44:46]: Vi har i dag en regjering som har «hjarte for hele landet», og som vil ha et landbruk i hele landet. I dag har vi en regjering som i tillegg har stor tillit ute i Distrikts-Norge, men den må levere et politisk arbeidsstykke som viser at den evner å realisere Soria Moria-erklæringen og de pilarene som denne regjeringen er tuftet på.

Sist vi diskuterte landbruk, var ved godkjenningen av årets jordbruksavtale, som ble underskrevet våren 2006, og som ble endelig godkjent av Stortinget en av de siste dagene før Stortinget tok sommerferie den 16. juni. Det er ikke nok.

Det var et oppgjør som økonomisk gav et lite løft, men det var ikke noen ny kurs for norsk landbruk, som næringen hadde håpet på. Det medførte også at en av forhandlingspartene med staten brøt før den endelige avtalen ble framforhandlet, fordi det ikke ble gitt noen signaler om ny kurs fra statens side.

Det som ligger i budsjettinnstillingen fra flertallet i kveld, slutter jeg meg til. Det er et godt grunnlag for året 2007. Men vi må gjøre noen politiske grep for å hindre at følgende får videreutvikle seg rundt i landet vårt: Landet gror igjen forttere enn noen gang tidligere i historien. Nyrekruttering til næringen er et problem, og gjennomsnittsalderen på den norske bonden er høy. I mange livskraftige landbruksbygder sendes den siste kua til salgslaget, kan man lese i lokalaviser fra hele landet. Rovdyrforvaltningen har flere steder i landet hatt store problemer. Store deler av besetninger på beite blir drept av rovdyr, med alle de konsekvensene dette har. Bønder sliter økonomisk, selv med de store statlige overføringene denne sal gir.

Hvordan skal vi møte disse utfordringene? Jeg mener at vi må ta landbrukspolitikken inn i denne sal og ikke bare diskutere hver vår en framforhandlet jordbruksavtale. Vi trenger en landbrukskommisjon og en ny landbrukspolitikk der vi møter landbrukets utfordringer på en offensiv, positiv og bærekraftig måte. Norge trenger norske bønder og norskprodusert mat, men norske bønder trenger også et storting og en regjering som tar framtidens utfordringer på alvor og gjør noe med det.

Jeg har stor tro på at landets landbruksminister og hans medarbeidere tar tak i dette, slik at vi ved årets tilbud til landbruksorganisasjonene ser konturene av en ny kurs som gjør at norsk småskalalandbruk blir mer økologisk og bærekraftig, og at vi i løpet av denne stortingsperioden får en ny stortingsmelding om norsk landbruk og norsk matproduksjon – mat produsert på norske gårdsbruk.

Bendiks H. Arnesen (A) [21:47:41]: Jeg hørte innleggene fra representantene Korsberg og Asmyhr tidligere i kveld. Jeg har hørt mange utfall fra Fremskrittspartiet om norsk landbruk, men dette er noe av det mest negative jeg noen gang har hørt. Det burde vært kjent for Fremskrittspartiet at de her snakker om en viktig næring som har som oppgave å produsere ren og trygg mat til våre innbyggere. Hvorfor er det galt av staten å bidra til at landet vårt skal ha en trygg matproduksjon?

Enhver nasjon må ha mulighet til å stimulere til nasjonal matproduksjon. Vi kan ikke gjøre oss så sårbare at vi ikke produserer egen mat. Samtidig som vi produserer mat på arealene våre, beholder vi levende bygder og holder et kulturlandskap i hevd, noe som betyr mye også for andre næringer, ikke minst for reiselivsnæringen.

Jeg forstår det slik at dette vil Fremskrittspartiet overlate til markedet alene å ta seg av. Fremskrittspartiet burde vite at norsk landbruk sysselsetter ca. 100 000 dyktige

bønder og folk i foredling. I tillegg kommer ringvirkninger. Næringen står for en årlig omsetning på ca. 100 milliarder kr av det som selges direkte til forbrukerne. Hvorfor bruker Fremskrittspartiet så mange anledninger til å angripe denne næringen og disse yrkesutøvernes arbeidsplasser?

Få næringer har gjennomgått så store omstillinger som landbruket, men klima og topografi kan vi ikke omstille.

Representanten Korsberg og jeg kommer fra samme landsdel og fylke. Også i vår landsdel betyr landbruket veldig mye. Hva ville f.eks. Balsfjord kommune være uten landbruket? I vår landsdel har vi ca. 10 000 sysselsatte i landbruk og i foredling av landsbruksvarer. Ringvirkningene kommer i tillegg. Representanten Korsberg burde vite at et landbruk i nord uten statlig medvirkning ikke vil være mulig. Jeg synes representanten Korsberg heller skulle bruke sin lokalkunnskap fra egen landsdel til å få endret Fremskrittspartiets ødeleggende landbrukspolitikk, i stedet for å forsterke den. Ved å gjennomføre Fremskrittspartiets budsjett for landbruket i 2007 ville norsk landbruk raskt gå mot slutten. Takk og pris for at vi har et flertall her i salen og i folket for norsk landbruk.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [21:50:44]: Dette er en viktig og interessant debatt, som ikke minst tydelegger forskjellene og skiljelinjene i norsk politikk.

Da eg hørte på hovudinnlegget til representanten Korsberg i dag, sat eg igjen med det inntrykket at representanten og Framstegspartiet ikke har eit einaste positivt element å leggje inn til Regjeringas forslag til budsjett for 2007. Det representanten Korsberg framførte, var negativt frå ende til annan, til alt det Regjeringa foreslår.

Det blir på mange måtar ein pussig situasjon når representanten Korsberg trekkjer fram landbrukspolitikken og samanliknar han med det som skjedde med Union i Skien. Det blir eit paradoks. Det Framstegspartiet signaliserer når dei snakkar om ny landbrukspolitikk, er, i tillegg til at dei skal la det vere marknadsstyrt, eit kutt på 5,8 milliardar kr. Det er den enkle løysinga i landbrukspolitikken til Framstegspartiet. Når det gjeld Union, er det riktig at Framstegspartiet lova ingen ting i forhold til å redde Union, men så gjorde dei heller ikke noko for å prøve å redde Union.

Torbjørn Hansen frå Høgre stod her og sa at Høgre framfører ein meir edrueleg politikk i forhold til bruk av oljepengar. Ja, representanten Hansen sa at dei skal bruke 1,3 milliardar kr mindre enn Regjeringa for å dempe presset i norsk økonomi. No som det nærmar seg jul, må det vere å tru på ein viss person i raud drakt, dersom representanten Hansen og Høgre trur at dette vil ha innverknad på presset i økonomien. Eg viser i den samanhengen til svarbrevet som Finansdepartementet har sendt finanskomiteen.

Høgre styrte Nærings- og handelsdepartementet i heile Bondevik II-regjeringas periode. Kva var det som skjedde? Jo, det einaste svaret me fekk, var at det ikke var verktøy i verktøykassa. Det var tidlegare statsråd Ansgar Gabrielsen som lanserte det uttrykket, og det var jo ei god beskriving. Er det ein offensiv næringspolitikk? Nei,

Høgres svar var da som no: skattelette og avgiftslette. Da er det eit paradoks at Høgre i neste års budsjett vil auke matnomsen til 15 pst. – med andre ord: nei til lågare matprisar og ja til meir næringsnøytralitet.

Gunvor Eldegard (A) [21:54:17]: Eg synest dette har vore ein fin debatt om næringspolitikken – om både Nærings- og handelsdepartementets budsjett, Fiskeridepartementets budsjett og Landbruksdepartementets budsjett. Det syner at det er skilnader mellom partia, og det er bra.

Eg legg merke til at Høgre i både innlegg og replikkar påstår at Regjeringa reduserer forskinga. Det er no eingong sånn, om ein les budsjettet, at forskinga ikke er redusert. Forskingsfondet er faktisk auka med 10 milliardar kr. Det vert altså vedteke 900 mill. kr meir til forskning for 2007. I tillegg må eg få gjenta at det er ei historisk satsing på næringsretta forskning med ein auke på over 10 pst. Eg synest det er viktig at Høgre merker seg dette, for det vert ikke riktigare om ein gjentek usanningar gong på gong.

Me vert òg kritiserte for endringane i SkatteFUNN. Det vert sett eit tak på talet på timar pr. år og eit tak på timeprisen. Me har registrert at det er mange som ikke ønsker det taket, spesielt det på timeprisen, men eg reknar med og forventar at små og mellomstore bedrifter framleis vil forska vidare og utnytte den gode ordninga som SkatteFUNN faktisk er.

Venstre snakka òg mykje om forskning og utvikling, og eg er glad for at representanten frå Venstre til og med les avisinnlegga mine i sommarferien og skriv om dei i budsjettinnstillinga. Eg synest det store engasjementet som Venstre har for småbedriftene, er prisverdig, og eg meiner at dei faktisk har mange gode idear. Men eg kan ikke seia at eg såg noko til dei mens Venstre var i regjering.

Eg vart av Framstegspartiet spurt om reduksjonen i talet på bønder. Det er no eingong slik at det har vore ei industrialisering i dette landet som har redusert både talet på bønder og talet på industriarbeidarar. Me har fått ny teknologi og maskinkraft. Me mjølka for hand i gamle dagar, no er det robotmjølking på dei fleste gardane – som eg faktisk trur er veldig bra. Me er sjølv sagt nøydde til å vera moderne innanfor landbruket. Men eg kan vera einig med Framstegspartiet i at det er utfordringar i landbruket, og at det er mykje å ta tak i der, men eg trur ikke løysinga ligg i å kutta budsjettet med 5,8 milliardar kr.

Gunnar Gundersen (H) [21:57:29]: Norsk landbruk står overfor mange utfordringer. Det skapes ofte et inntrykk av en lite omstillingsvillig næring når en diskuterer landbruk, men det motsatte er realiteten. Utfordringen ligger i at omstillingene har fulgt politisk bestemte signaler og strukturen de siste 30–40 årene.

Politikken har ikke klart å stoppe utviklingstrender i næringen. Representanten Oppebøen Hansen bør ha lagt merke til at det på begynnelsen av 1970-tallet faktisk var 150 000 bønder i Norge. Nå er det under 50 000. Dagens landbruksminister sa ved sin tiltredelse at hvert nedlagte bruk var et nederlag. Han har siden tiltredelsen opplevd 2 000 nederlag. En lege som fortsatte å skrive ut samme

medisin til pasienten etter 40 års bruk uten særlig virkning, ville ha blitt fratatt retten til å skrive ut resepter.

Distrikts-Norges utfordring er en helt annen i dag enn den var den gangen rammene for landbrukspolitikken ble lagt. Skal neste generasjon ønske å bosette seg på og drive brukene, må distriktene kunne tilby annen sysselsetting. Det er utfordringen. Utfordringen er med andre ord snudd på hodet, men det er ikke politikken.

Jordbruk og skogbruk er to svært forskjellige næringer. Jordbruket vil i overskuelig framtid være starten på en skjermet, nasjonalt orientert verdikjede. Skogen er starten på en verdikjede som ender opp i åpne, ubeskyttede markeder. Begge sysselsetter mange og står for en betydelig verdiskaping, men fundamentet er helt forskjellig, og mulighetene og potensialet det samme.

Landbruket skriker etter deregulering. Det er snakk om å skape muligheter for valg av egne strategier for dem som ønsker seg en framtid i næringen. Eiendomsretten må tilbake til bonden. Byråkratiet, som styrer det meste, men som ikke har ansvar for noe, må reduseres. De små steg som regjeringen Bondevik tok i retning deregulering, skapte optimisme. Høyre har faktisk tillit til den enkelte statsråd. Investeringene økte sterkt da man øynet frihet. Dagens regjering går igjen i motsatt retning, og dødsbo blir snart største eiergruppe i norsk landbruk, fordi eierskiftene hemmes.

Det er naturlig at Regjeringen skryter av at den har iverksatt tiltak for å stimulere skogbruket. Det er tiltak som næringen setter pris på, men tiltakene er for smale. Det er en betydelig kapital og kreativitet som låses fast i næringen i dag. Den må frigjøres slik at den kan bli en større og viktigere del av den lokale verdiskapningen i Distrikts-Norge framover. Nå bindes dessverre alle til den samme masta, og båten styres mot skjæret.

Eirin Faldet hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Uff da!

Gunnar Gundersen (H): Ja – uff da.

Ola Borten Moe (Sp) [22:00:53]: Vi har i dette landet lang tradisjon for å bruke staten som en aktiv tilrettelegger for å nå de målene vi ønsker innenfor næringspolitikk, innenfor utvikling i norske distrikter, innenfor bosetting og innenfor det å skape arbeidsplasser overalt i landet. Dette gir totalt sett positive samfunnsøkonomiske resultat, og det har skapt det landet som vi alle sammen i dag kjenner som Norge. Så de som i dag feller en dødsdom over en mislykket distriktspolitikk, en mislykket fiskeripolitikk og en mislykket landbruks- og skogpolitikk, synes jeg bør se seg om og sammenligne Norge med Sverige, et land det ikke er helt unaturlig å sammenligne seg med, og se hvordan landsbygda i Sverige ser ut. Sverige har en historie der de avskaffet denne målrettede politikken for vel en generasjon siden, og det bærer også landet preg av. Landsbygda er fraflyttet, og Sverige er sentrali-

sert på en helt annet måte enn det Norge er. Det perspektivet skal vi ha med oss.

Så er det mange som har etterlyst en mer aktiv skogpolitikk. Det synes jeg er en ganske urettferdig tiltale overfor denne regjeringen. På det første selvstendige statsbudsjettet man leverte i regjering, innførte man altså en skogfondsordning som gir et beregnet proveny på 50 mill. kr – og kanskje blir det mer. Dette vil utvilsomt føre til en mye mer aktiv og økt avvirking enn det som har vært tilfellet tidligere. Selvsagt deler vi forhåpningene om å få opp avvirkingen. Det er jo nettopp derfor vi legger til rette for denne politikken. Min påstand er at dette gjør vi i en helt annen grad enn det tidligere regjeringer har gjort.

Når det gjelder fisk og den politikken Regjeringen har signalisert, oppfatter jeg at det er et ønske om at man vil bevare ressursene der de faktisk er, der de skapes, og sørge for at de rike fiskeressursene våre kommer befolkning og kystsamfunn langs hele kysten til gode, og at det ikke sentraliseres og akkumuleres på de mest kapitalsterke hendene i de mest sentrale delene av dette landet. Det har vi òg lang tradisjon for i Norge, og den tradisjonen var det den forrige regjeringen og den forrige fiskeriministeren som brøt kapittalt med.

Når det så gjelder landbruket, der man tegner et bilde av en næring som er lite omstillingsdyktig, som er på defensiven, og som har lite framtidstro, er ikke det et bilde som jeg deler. Tvert imot er det en næring som er svært omstillingsdyktig. Det viser òg tallene. Det er aldri produsert så mye mat med så lite folk. Selv om det ikke er noe mål at det skal bli mindre folk, vil det selvsagt være en utvikling som ikke nødvendigvis kommer til å stoppe opp. Vår utfordring som storting og samfunn blir å legge til rette for at dette blir balansert, og at vi får framtidsrettede og gode rammevilkår for næringen.

Tord Lien (FrP) [22:04:22]: La meg først avlegge en visitt til statsråd Andersen. Hadde det vært slik at fjordvernet hadde ført til forbedringer for villaksen, hadde jeg delt hans konklusjoner. Men det er altså ikke slik at vern av fjorder mot oppdrett fører til færre rømninger – heller tvert imot, fordi man flytter oppdrettsanleggene ut i åpne lokaliteter, der stormen herjer vinterstid. – «Narve» er et godt eksempel på dette.

Når jeg hører debatten om fiskeripolitikken i denne salen i dag, tenker jeg på da jeg stod hjemme på kaia på 1980- og 1990-tallet og fortalte fiskerne at hvis vi deregulerer fiskerinæringen, kan fiskerinæringen og fiskeindustrien klare seg uten subsidier. Nei, sa Arbeiderpartiet, subsidier må vi ha. 40 pst. av kystbefolkningen og fiskerne stemte den gangen på Arbeiderpartiet. I dag har vi en livskraftig fiskerinæring, vi har en livskraftig fiskeindustri i store deler av landet og en havbruksnæring som går delvis så det koster. Og vi har ikke subsidier i det hele tatt. Vi har en næring som står for velferd og verdiskapning i Norge, uten subsidier. Jeg synes kanskje vi skulle brukt litt mer av debatten til å snakke om disse tingene. Det som gleder meg aller mest, er at 40 pst. av disse menneskene i dag stemmer Fremskrittspartiet.

Dersom Regjeringen skal gjennomføre sin sjarkromantikk med strukturstopp, laksefjordvern, NO_x-avgift, leveringsplikt og alle disse tiltakene som Regjeringen så langt har presentert, er jeg stygt redd for at man kommer til å re-klientifisere fiskerinæringen og fiskeindustrien på en måte som dette landet ikke er tjent med – i hvert fall ikke kystbefolkningen. Dette vil gjøre at fiskerinæringen nok en gang blir avhengig av subsidier. Kanskje er hovedmålsettingen til Arbeiderpartiet nettopp det, for da kommer man kanskje tilbake til en situasjon der 40 pst. av kyst- og fiskeribefolkningen stemmer Arbeiderpartiet, fordi de vet at Arbeiderpartiet kommer til å gi dem subsidiene de da plutselig trenger som resultat av en feilslått fiskeripolitikk. Det som er litt spesielt, er det som Ola Borten Moe peker på: Ting går veldig bra. Ja, men ting går veldig bra fordi Arbeiderpartiet i forrige periode ikke mente disse tingene. Da var man enig om at det var behov for lønnsomhet i fiskeflåten. For fiskeflåten er tross alt grunnlaget for alt det andre som foregår. Er det ikke lønnsomhet i fiskeflåten, har man heller ikke noen fiskeindustri.

Jeg tror egentlig jeg har sagt det jeg trenger å si. Jeg regner med at jeg har provosert opptil flere av dem som er til stede i salen.

Steinar Gullvåg (A) [22:07:32]: Ja, jeg må si at jeg er umiddelbart enig i at Tord Lien nå har sagt mer enn nok. (Munterhet i salen)

Et langt liv som penneknekt har lært meg at grammatikken faktisk kan være ganske viktig. I en replikk til komitelederen siterte komitekollega Hans Frode Kielland Asmyhr fra et tidligere innlegg som jeg har hatt fra denne talerstol. For ordens skyld gjør jeg oppmerksom på at sitatet refererer seg til fiskebåtreidere, ubestemt form flertall, på et møte i Tromsø. Disse rederne, bestemt form flertall, sa rett ut at de ikke følte noe som helst ansvar for sysselsetting og bosetting langs kysten. De lente seg for øvrig til Fremskrittspartiets politikk. Og det er jo i og for seg beklagelig. Det kan jeg dessverre gjøre lite med. Men jeg håper at Fremskrittspartiet og Hans Frode Kielland Asmyhr for fremtiden siterer riktig, fra den rette sammenheng, når de bruker mine sitater.

Så vil jeg replisere til Kielland Asmyhr at når han omtaler landbrukssamvirket som en slags sovjetstat, for øvrig med utgangspunkt i hotelleier Petter Stordalen, så har jeg med respekt å melde enkelte problemer. I min tid har jeg hatt høve til å besøke det tidligere Sovjetunionen og se på hvordan landbrukspolitikken der ble bedrevet, og hvordan kollektivbrukene fungerte. Og jeg kan betro Kielland Asmyhr at det var noe helt annet enn Tine eller Felleskjøpet, enn si et kornbruk i Sørumsund. Men jeg er enig i at landbruket har behov for fornyelse, men ikke i den retningen som Kielland Asmyhr anbefaler, snarere tvert imot. Jeg er faktisk ganske imponert over både omstillings- og innovasjonsevnen i norsk landbruk. Jeg har faktisk tro på at vi skal kunne drive et framtidsrettet norsk landbruk, også etter WTO.

Øyvind Korsberg (FrP) [22:10:22]: Jeg vil bare si til forrige taler, Gullvåg, at man skal bruke denne talerstol-

len med varsomhet. Jeg vil advare mot at man angriper næringer som ikke har Stortingets talerstol å forsvare seg fra. Representanten Gullvåg kan gjerne angripe partier og representanter, men man bør være veldig varsom med å angripe næringer, for de har ikke muligheten til å svare. Og som gammel journalist burde representanten Gullvåg være oppmerksom på det.

Det har kommet en del angrep på Fremskrittspartiet, i god tradisjon, i denne debatten, og jeg vil bare kommentere noen av de innleggene.

Bendiks H. Arnesen var opptatt av å forsvare det systemet man har i dag, naturlig nok. Det var viktig å ha fokus på ren og trygg mat, og det var viktig for ham å ha en nasjonal matproduksjon og forsvare jordbruket. Men det gjelder ikke når man er på sjøen. Det er ikke mye nasjonal matproduksjon på sjøen. Der har man klart å ha en omstilling, og det er konkurransen som får lov å fungere. Men den maten er jo like trygg som det som produseres på land. Man har jo en rekke aktører på land som produserer mat. Representanten Bendiks H. Arnesen var inne på Troms, som er det fylket vi to tilhører. Jeg vil bare peke på bedriften Aron Mat, som produserer kjøttvarer, som er veldig etterspurt og trygge og gode å spise. Og når man snakker om trygg mat, og hvor viktig det er at staten har grep om dette, så må jeg bare få lov til å minne om E. coli-saken. Det er ikke mange måneder siden. Kontroll er det viktigste, og her er vi helt enige.

Til representanten Oppebøen Hansen, som var inne på Union-saken og at Fremskrittspartiet ikke gjorde noe i den saken. Det vi ikke gjorde: Vi løy ikke i valgkampen. Og det tror jeg er det viktigste budskapet både til Oppebøen Hansen og til andre representanter. Vi prøvde ikke å reise rundt i valgkampen og flagge et syn som man har gått tilbake på senere. Ervervsloven, hvor er det blitt av den? Den er borte vekk.

Så har det vært en del som har vært inne på at man ser en fare for at man legger ned landbruk, og at det er i ferd med å gro igjen. Det er ikke tilfellet, det er ikke i ferd med å gro mer igjen nå enn det har gjort tidligere. Jeg må bare vise til at det er én næring som har slått seg opp i Norge, og det er faktisk hestehold. Her snakker jeg av erfaring – jeg har en hest. Og den som har prøvd å få en stallplass i Tromsø, eller få beite om sommeren, har erfart at det er en voldsomt krevende øvelse. Fôrkostnadene er ganske store, og det er mulig jeg burde få en egen post på statsbudsjettet, president. (Munterhet i salen)

Presidenten: Helt klart.

Elisabeth Aspaker (H) [22:13:35]: Jeg har i løpet av de to siste månedene stilt to spørsmål til landbruksministeren om måten Statskog opererer på i Distrikts-Norge. Jeg har fått to like skuffende svar, og det virker nesten som om statsråden ikke har tatt seg bryet med å sette seg inn i alvoret i situasjonen.

I Bardu kommune holder Statskog på å ta knekken på private aktører, som med støtte av kommunen vil satse på naturbasert reiseliv, villmarksturisme – en av hovednæringene i nordområdestrategien. De private interes-

sentene har fått en bra avtale med Skifte Eiendom og Forsvaret, men Statskog, som tydeligvis befinner seg i en delikat dobbeltrolle, ser ut til å torpedere prosjektet og ny aktivitet i distriktet i Troms. Det siste svaret fra landbruksministeren var så byråkratisk og så langt fra hverdagen i Bardu kommune at jeg sterkt vil appellere til landbruksministeren å faktisk sette seg inn i detaljene i saken.

Men problemet med Statskog stopper ikke der. Jeg hadde for noen uker siden et møte med senterpartiordføreren i Storfjord kommune, som også klaget sin nød på Statskog. Ikke fikk man orden på tilrettelegging av ny kirkegårdsgrunn i kommunen, og heller ikke greide man å få fram nye salgbare boligtomter i kommunen. Statskog forvalter, etter det jeg har forstått, på vegne av staten nærmere halvparten av arealet i Storfjord kommune. Sagt på en annen måte: Storfjord kommune er på sett og vis ikke herre i eget hus.

Når det gjelder boligtomtene i Storfjord, er jo etterspørselen der. Men Statskog har satt en pris på disse tomtenes som er så hinsides at det ikke er mulig å få solgt dem til den prisen. Folketallet i kommunen er på retur. Derfor er det ekstra viktig med tiltak som kan stimulere nye generasjoner til å bosette seg i Distrikts-Troms.

Landbruksministeren tilhører en regjering som smykker seg med mange vakre formuleringer i favør av Distrikts-Norge. Men da må den regjeringen også sørge for å gi aktive bidrag for å legge til rette for arbeidsplasser, i f.eks. Bardu, og for boligbygging, i f.eks. Storfjord.

Jeg vil derfor utfordre landbruksministeren og spørre ham, siden han er til stede her nå, om han virkelig er fornøyd med den rollen Statskog spiller i mange distriktskommuner. Ser han behovet for en gjennomgang av Statskogs strategi – for å spille med og ikke mot i arbeidet for å skape livskraftige distrikter? Jeg vil faktisk si det så sterkt som at Statskog i deler av Troms nesten oppfattes som et skjellsord. Det bør også være et problem for landbruksministeren og for Landbruksdepartementet, som har denne statsetaten i sin midte.

Lars Peder Brekk (Sp) [22:16:41]: Det har vært en interessant diskusjon. Debatten har tatt seg litt opp etter hvert, og det gjør den enda mer interessant, synes jeg.

Mange talere fra opposisjonen har bidratt til en enorm svartmaling av situasjonen i fiskerinæringen. De har hevdet at strukturpausen har påført næringen betydelige tap. De har hevdet at NO_x-avgiften er en trussel i en situasjon der finanskomiteen har reversert dette forslaget og åpnet for en mulighet for en miljøavtale i et samarbeid mellom næringsliv og stat. De har videre hevdet at distriktkvoten har gitt store negative utslag, og at også leveringsbetingelser mv. har gitt negative utslag.

Jeg er enig i at vi skal forholde oss til fakta når vi diskuterer fiskeripolitikk og annen næringspolitikk. Alt er ikke bra overalt, men mye er bra. Vi vet bl.a. – og det synes jeg det er viktig å ta med seg – at eksportverdien i fiskerinæringen i år vil bli høyere enn den noensinne har vært. Allerede i begynnelsen av desember oversteg verdien 32 milliarder kr, som var den tidligere rekorden. Vi

vet at verdien av flåten aldri har vært høyere. Det selges nå ringnotfartøyer til en pris av 380 mill. kr, fartøyer som for noen få år siden kanskje hadde en byggekostnad på 100 mill. kr–150 mill. kr. Resultatene i næringen har knapt vært bedre. Det vil vi se ved årsskiftet. Prisene på råstoffene har knapt vært bedre. Det er stort sett veldig bra. Ressurstilgangen er stort sett veldig brukbar. Vi kan da spørre oss: Hvorfor skal vi drive med dommedagsprofetier i en slik situasjon? Det er høykonjunktur over hele fjøla. Jeg synes det er viktig at vi forholder oss til fakta på et nøkternt og ordentlig vis. Det må vi også gjøre i dette tilfellet.

Så til strukturpolitikken. Jeg synes det er litt viktig at det som har vært hensikten med strukturpausen, tas med. Vi har som mål å få en flåte som er lønnsom. Vi har som mål å få en flåte som har legitimitet i hele samfunnet, som er fordelt over hele landet, og som er så stor som mulig. Vi er ikke minst opptatt av å øke fellesskapets ressurser. Når vi nå gjennomgår denne næringen, har jeg lyst til å minne dem som tydeligvis er uenig i dette, om at til og med næringen selv spør seg: Hvor få skal vi bli? Det sa lederen for Fiskebåtrederne Forbund ved forrige årsmøte, og det vil bli gjentatt på nytt.

Spørsmålet til slutt er: Når en fra opposisjonens side hele tiden viser til Fiskarlaget, til Fiskebåtrederne Forbund og til LO, er det slik at hele opposisjonen, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, er enig om at det skal innføres en ny skatt i fiskerinæringen? Det er jo også en del av deres forslag.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [22:20:12]: Debatten i kveld viser tydelig politiske forskjeller. Det er bra, det er en god ting.

For om mulig å klargjøre ytterligere har jeg nå tatt ordet igjen for å sette søkelys på det jeg mener er Fremskrittspartiets forholdsvis virkelighetsfjerne landbrukspolitikk. Jeg ønsker å ta Fremskrittspartiet på alvor, men – ærlig talt – ut fra arbeidet med budsjettet synes jeg det er litt vanskelig å forstå helt hva Fremskrittspartiet vil med landbruket.

År etter år har Fremskrittspartiet foreslått kutt, på 4 milliarder kr og på 6 milliarder kr. Samtidig har de vært med på å avgjøre noen statsbudsjetter, bl.a. i forrige periode. Da ble det flyttet på til sammen kanskje 20 mill. kr. Fremskrittspartiet har altså ikke krevd de helt store endringene.

Da kan en jo spørre seg: Tror Fremskrittspartiet egentlig ikke helt på sin egen medisn? Tror de ikke helt på sin egen diagnose? Innser Fremskrittspartiet at den store betydningen et livskraftig landbruk har for øvrig virksomhet rundt om i landet, gjør at de faktisk ikke kan stå ved det de egentlig truer med i budsjettdebattene? Har Fremskrittspartiet kanskje tatt inn over seg at det ikke vil bli særlig attraktivt å invitere tyske, engelske eller japanske turister til et Bygde-Norge der storparten av den opprinnelige gårdsbebyggelsen vil være i forfall, og der både utmark og innmark er vanskjøttet, og kanskje helt gjenrodd? Det er nemlig det vi kan vente oss hvis Fremskrittspartiet får det som de vil.

Som jeg har nevnt tidligere i denne salen, står politikken overfor landbruket i grell kontrast til Fremskrittspartiets politikk overfor den maritime sektoren. Den «støtten» de vil gi på landbruksområdet, ved å kutte til det halve, vil de heller plusse på i den maritime næringen.

For å si det slik: Dersom vi mot formodning får et fullskalaeksperiment i form av Fremskrittspartiets landbrukspolitikk, vil det ikke akkurat være trengsel foran kassa på Coop-en, verken i Beiarn eller i Budalen. Det eksperimentet håper jeg vi aldri får se realisert.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [22:22:44]: Jeg skal benytte disse minuttene til å oppklare en del helt åpenbare misforståelser som er fremkommet i debatten.

Det er ikke slik at Fremskrittspartiet er negativ til norsk landbruk. De som hevder det, kan tydeligvis ikke ha lest verken Fremskrittspartiets merknader i budsjettinnstillingen eller våre merknader til jordbruksoppgjøret. Men det Fremskrittspartiet gjør, og som flere partier i denne salen burde gjøre, er å påpeke helt klare systemfeil som hindrer næringens vekst, utvikling og verdiskaping. Det som skjer her, er jo at flertallet i denne salen bidrar til å gjøre denne næringen en stor bjørnetjeneste ved ikke å gjennomføre helt nødvendige endringer, som jeg faktisk tror alle vil se vil måtte komme.

Så har vi representanten Steinar Gullvåg, som nå prøver å fossro bort fra sine uttalelser hos fiskebåtrederne oppe i nord. Jeg tror nok at alle som var til stede, oppfattet Gullvåg slik som jeg siterte ham. Men han går i den fella at han selv begår sitatfusk når han prøver å sitere at jeg i en tidligere debatt i dag har betegnet landbrukssamvirket som «den siste sovjetstat». Det har jeg altså ikke gjort, men jeg siterte en vellykket forretningsmann i dette landet som hevder det, og jeg synes det er trist at en mann som driver en så stor virksomhet, og som også er avhengig av landbruket, oppfatter landbruket på den måten.

Representanten Bendiks H. Arnesen hevder at Fremskrittspartiet angriper næringen, at vi ikke er for trygg matproduksjon, og at vi ikke er for levende bygder og kulturlandskap, men at vi er for at markedet skal styre. Ja, vi er for at markedet skal styre også innen denne næringen. Jeg la merke til at landbruksministeren tidligere i dag sa at landbruket må produsere det markedet vil ha. Vi kan jo ikke innføre helt andre regler for landbruket enn for alle andre næringer her i landet. Og det er faktisk slik at hvis Arnesen er kritisk til at det blir mindre levende bygder og et dårligere kulturlandskap, må han se på sitt eget partis politikk. For det er ikke vi fra Fremskrittspartiet som har brukt ord i denne debatten som gjengroing, forgubbing, dårlig landbruksoppgjør eller problemer med rovdyrforvaltningen. Det er det representanter fra regjeringspartiene som har gjort, som tydeligvis ikke er fornøyde med den gjeldende landbrukspolitikken, og ønsker en annen kurs, ut av det uføret som man er kommet i.

Statsråd Terje Riis-Johansen [22:26:03]: Hvis det var slik at representanten Kielland Asmyhr faktisk ønsket å utvikle landbruksnæringa i Norge, kunne han nok begynt et noe annet sted enn ved å kutte drøye 5 milliarder

kr i budsjettet og ut fra det si at man skal utvikle landbruket. Realiteten er at hvis en ønsker å få til nye arbeidsplasser, ønsker å bruke gården som utgangspunkt for næringsutvikling ute på bygda, og ønsker å kombinere matproduksjon med mulighetene innenfor bioenergi, turisme, reiseliv, grønn omsorg osv., må vi ha fundamentet på plass i bunnen. Vi må produsere kvalitetsmat som basis ute på bygda, og så må vi klare å knoppskyte ut fra det og utvikle gården basert nettopp på det som utgangspunkt. Da nytter det ikke å starte med å ta bort det som faktisk ligger der som et fundament, og så tro at en skal klare å erstatte det med noe annet og – i og for seg – udefinerbart.

Representanten Aspaker var opptatt av kommunikasjonen som representanten har hatt med meg i forbindelse med situasjonen i Troms rundt Forsvaret i Bardu, og mener at Statskog her gjør en stor urett. Det som jeg har forsøkt kommunisere til representanten Aspaker i to brev, er at det er viktig å få til ryddige forhold når en skal endre bruken av en eiendom som ligger på Statskogs grunn, og hvor det kan komme en situasjon hvor det å rydde opp rent fysisk på dette området kan bli en realitet. Det ønsker Statskog å sikre seg i de forhandlingene som nå er. Og jeg er vel noe usikker på om det er veldig urimelig å ønske å ha en trygghet for hva som skjer i framtida rundt de byggene som Forsvaret har brukt, men som nå eventuelt skal brukes til andre ting.

Når det gjelder Statskog generelt, skal de være en medspiller ute på bygda. Statskog forvalter betydelige landarealer, er Norges største grunneier og har både mulighet og ansvar i forhold til å bidra til lokal verdiskaping. Det betyr at Statskog i forhold til konkrete avtaler skal ligge midt på treet. Statskog skal ikke være noen prisdrivende organisasjon ute i forhold til avtaler som inngås på ulikt vis, og skal heller ikke dumpe priser og slik sett ødelegge markedet i forhold til å drive næringsutvikling på ulikt vis ute på bygda. Det skal være Statskogs plass i et marked som handler om næringsutvikling og det å bruke de ressursene som er ute på bygda.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [22:28:58]: Det skjer en interessant endring i Fremskrittspartiets jordbrukspolitik. Tidligere har partiet presisert at det er systemet en er ute etter, mens jordbrukerne er hederspersoner som yter en god innsats, og som bør ha en inntekt for sitt strev på linje med andre.

Det sies at en skal ta et oppgjør med det jordbrukspolitiske styringssystemet, for det har ikke nådd de ambisiøse mål som er satt. Det fortsetter en for så vidt å snakke om. Men det som nå er det interessante, er at vi har fått to svært sterke eksempler på at Fremskrittspartiet nå åpent går ut mot inntektene og inntektsmulighetene til den enkelte gårdbruker. Det første eksempelet er det som står i næringskomiteens innstilling om konkurransen i melkesektoren. Der står det at flertallet, alle unntatt Fremskrittspartiet og Høyre,

«vil fastslå at Stortingets uttalte ønske om økt konkurranse innenfor denne sektoren, ikke var ment å skulle føre til lavere produsentpris. Løsninger på konflikten må derfor sikre jordbruksavtalens målpris».

Fremskrittspartiet kunne ikke være med på en slik merknad. Høyre har i presseoppslag og i debatten i dag sagt at de burde vært med på det, fordi de er enige i det. Tines konkurrenter, Q-meieriene og Synnøve Finden, har offentlig sagt at de er enige i merknaden, men fortsatt er Fremskrittspartiet imot – sjølsagt fordi en ikke kan være med på å slå ring om den inntektsmuligheten som markedsprisen på melk skal kunne gi. En er direkte uenig. Noe annet kan en jo ikke forstå merknaden som.

Så til det andre punktet. Fremskrittspartiet har i finansdebattene og ellers gjort seg til talsperson, nå som tidligere, for skattelettelser. Likevel presterte Fremskrittspartiet, som eneste parti, å stemme imot at jordbruksfradraget skulle økes, med den begrunnelsen at siden inntekten i jordbruket var som den var, fortjente ikke de personene noen skattelettelse. I tillegg til det har vi bevilgninger over statsbudsjettet som nødvendigvis må føre til en kraftig svekkelse av jordbruksarbeidets inntektsmuligheter for en dyktig og pågående jordbruker.

Fremskrittspartiet har sjølsagt ikke tillit hos dem som skal leve av arbeidsinnsatsen sin i jordbruket, og spesielt de som skal leve av arbeidsinnsatsen sin gjennom hardt arbeid og stor produksjon. De såkalte entreprenørene velger jo ikke Fremskrittspartiet, for ingen vil bli mer negativt rammet av Fremskrittspartiets politikk enn nettopp de som en prøver å gjøre seg til talsmann for. Men det er på papiret.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [22:32:18]: Representanten Lars Peder Brekk hevda at opposisjonen svartmåla situasjonen i fiskerinæringa. Om regjeringspartia vil bagatellisera budskapet frå opposisjonen, vert eg litt uroleg, for Kristeleg Folkeparti prøvde å spissa ein viktig budskap, nemleg at fiskerinæringa treng stabile og føreseielege rammevilkår. Bråstoppen i strukturkvoteordninga førte til stor usikkerheit, NO_x-avgifta sende sjokkbølger inn i næringa, og det er store rekrutteringsproblem i næringa. Løypemeldinga er at me framleis er usikre med omsyn til næringa og usikre på kva som skjer med strukturkvoteordninga. Me er usikre på kva den endra NO_x-avgiftsordninga vil seia i praksis. Næringsministeren har gjeve sterke signal om vilje til å gjera noko med rekrutteringssituasjonen, men me er på ein måte i ein usikker fase. Hovudbudskapet vår er følgjande: Fiskerinæringa treng stabilitet og føreseielegheit. Med ei fleirtalsregjering er det regjeringa og regjeringspartia som har makt til å levera etter denne bestillinga.

Gunnar Gundersen (H) [22:33:45]: Det var representanten Lars Peder Brekk som fikk meg til å ta ordet til en kort kommentar. Han sa: «Hvor få skal vi bli?» En professor på Ås tok på 1950-tallet utgangspunkt i utviklingen i antallet skogsarbeidere og framskrev utviklingen. Da kom han til at det ville være igjen én skogsarbeider i 2050. Hvis vi ser på hvor vi er nå, ligger vi faktisk foran prognosen.

En kan alltid bli skremt av en slik utvikling, selvfølgelig kan en bli det. Men den lar seg ikke stoppe. Hvis man prøver å regulere den, skaper det egentlig bare framtidss-

pessimisme, og man lar ikke dem som tror på næringen, få lov til å ha troen. Både statsråd Dag Terje Andersen og jeg har bakgrunn som skogsarbeidere, og i mitt område er det i hvert fall ingen som driver det tradisjonelle skogsarbeideryrket.

Historien viser jo akkurat det motsatte. Omstilling er ikke slutten på noe godt, men starten på noe bedre. Det er faktisk en forutsetning for framtidig velferd, og for at vi skal kunne bære det omsorgssamfunnet vi går inn imot. Det innebærer ganske stor usikkerhet for den enkelte, og det kan være ganske tøft å takle det. Men heller ikke der kan man stoppe utviklingen. Det er derfor synd at ikke landbruksministeren grep muligheten til å fortsette den realitetsorienteringen som trengs innenfor landbrukspolitikken, og at vi hadde fortsatt den forsiktige tilnærmingen til en ny framtid som den forrige regjeringen startet. Jeg håper han kommer på bedre tanker etter hvert.

Presidenten: Hans Frode Kielland Asmyhr har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [22:35:57]: Det var representanten Per Olaf Lundteigens innlegg som fikk meg til å ta ordet. Han hevder at det er en endring i Fremskrittspartiets landbrukspolitik. Da tror jeg representanten Lundteigen følger dårlig med, for jeg har sagt at det er systemfeil vi er ute etter å angripe, og ikke den enkelte bonde. Jeg kan forsikre representanten Lundteigen om at jeg mener at både han og hans yrkesbrødre, inklusiv min far, er hederspersoner.

Så hevder Lundteigen at Fremskrittspartiet ønsker å svekke bondens inntektssituasjon, bl.a. ved det vi sier i en merknad om melkeprisen. Jeg lurar på hvilke partier her i denne salen som kan garantere en pris i et marked med fri konkurranse, som vi ønsker. Jeg har også lagt merke til at Høyre prøver å fossro ut av den merknaden, men det tror jeg ingen partier kan gjøre. Derfor er vi det eneste partiet som er ærlige mot bonden, og som ønsker en reell konkurranse i meierisektoren.

Presidenten: Lars Peder Brekk har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Lars Peder Brekk (Sp) [22:37:24]: Det går sikkert fort.

Jeg har lyst til å kommentere to av innleggene som kom på slutten her, fra henholdsvis representanten Ingebrigt S. Sørfonn og representanten Gunnar Gundersen.

Når det gjelder skjebnetroen, for å bruke det begrepet, vil jeg bare understreke at det er jo litt viktig, uansett, å ta med seg hva som er de reelle utviklingstrekkene når det gjelder økonomien i fiskerinæringen. De reelle utviklingstrekkene er at det går ganske bra. Det var det jeg prøvde å få fram. Det er klart at vi skal sørge for at det går ganske bra også framover.

Så til representanten Gunnar Gundersen, som kommenterte det uttrykket som lederen i Fiskebåtredernes Forbund brukte: Hvor få skal vi bli?

Det har noe med miljøet å gjøre, det har noe å gjøre med hvorledes man skal utvikle næringen framover, for det er en laveste grense der. Men jeg har lyst til å si det slik at hvis vi skal ta Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre på alvor, skal de bli så få som teknologien gir mulighet for, og så skal vi betale så mye ressurskatt som det overhodet også er mulighet for. Det er Ragnvaldur Hannessons svar på utviklingen av næringen, og det går jeg imot.

Presidenten: Da gir presidenten ordet til Per Olaf Lundteigen. Lundteigen har 3 minutters taletid. Han er blant de heldige.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [22:38:52]: Ja, det er viktig å spare på kruttet.

Representanten Kielland Asmyhr sier at jeg følger dårlig med. Det kan hende, men jeg tror jeg følger sånn rimelig med i hvert fall. Det jeg påpekte, er to klare eksempler på noe som ikke går på system, men som går på den enkelte gårdbrukers inntektsmulighet og den enkelte gårdbrukers nettoinntekt etter at skatt er betalt.

For å ta det siste først: Som eneste parti fant Fremskrittspartiet grunnlag for å gå imot skattelette gjennom jordbruksfradrag for jordbrukere, fordi jordbrukerne hadde en inntektsoppbygging som var slik at de ikke fortjente det, noe alle andre partier mente var rettferdig. Det kommer en seg ikke rundt.

Punkt 2 – melkeprisen: Fremskrittspartiet har som flere, også Senterpartiet, gjort seg til talspersoner for at en skal ha konkurranse når det gjelder foredlingen av norsk melk. Det har vært sagt at den konkurransen skal føre til en effektivisering av bransjen og flere produkter, og at forbrukerne skal få et bedre vareutvalg. Det skal samtidig ikke føre til at den som produserer melken, skal få dårligere pris for melken. Nei, den skulle en beholde.

Det er jo noen av oss som har lest historien såpass at vi vet hvordan Fremskrittspartiets politiske aner – for å si det sånn – har opptrådt i dette spørsmålet. Det er bare å lese Omsetningsrådets 50-årige historie, så ser man det. Vi har antatt at det Fremskrittspartiet egentlig var ute etter her, var å redusere bondens pris. Nå har vi fått det bekreftet, ved at Fremskrittspartiet går for en merknad hvor en sier at en ikke ønsker å opprettholde det målprinsnivået som blir fastsatt på råvaren, for det er den råvareprisen som skal være lik for samtlige foredlere, som så skal konkurrere.

Det er en ny epoke vi er inne i. Til overmål gjør Fremskrittspartiet seg til talspersoner for entreprenørene, de som driver stort, de som har mye leiejord, de som i mange tilfeller har mye gjeld, de som er svært avhengige av markedsprisene, svært avhengige av systemet. Det er ingen innenfor norsk jordbruk som vil bli hardere rammet av Fremskrittspartiets politikk enn nettopp disse. Derfor prater partiet med minst to tunger.

Elisabeth Aspaker (H) [22:42:24]: Jeg vil faktisk starte med å takke landbruksministeren for svaret når det gjelder Statskog, som jeg tolker som en imøtekommenhet av mine påpekninger av at staten og Statskog må se det

som sitt hovedansvar å være medspiller i tilretteleggingen av arbeidsplasser og ny bosetting i distriktene.

Jeg tolker også landbruksministeren dit hen at siste ordet ikke er sagt i den saken i Bardu, som undertegnede og statsråden har utvekslet flere spørsmål og svar om. Jeg er 100 pst. enig med statsråden i at miljøvern og opprydding i sårbare områder er et poeng, og, som i det prosjektet i Bardu der alle unntatt Statskog er innstilt på en fem års prøvedrift for virksomheten, at det burde være mulig å bli enig, all den tid også Skifte Eiendom og Forsvaret aksepterer og garanterer for en opprydding i en slik femårsperiode. Kommer man da ikke til enighet om den videre virksomheten i så måte, har man fortsatt Forsvarets garanti for at man vil rydde opp.

Når det så gjelder problemene i Storfjord kommune, forstår jeg statsråden slik at han nærmest vil se til at Statskog ikke opptrer som en prispresser og på en slik måte at folk som vil bosette seg i distriktene, faktisk ikke ser mulighet for å kunne gjøre det.

Jeg mener at det svaret statsråden gav, er betryggende, men jeg vil følge nøye med i hva han foretar seg videre. Jeg vil også gjerne utfordre statsråden helt på tampen av denne debatten med hensyn til hva slags nye styringssignaler han i så fall kan tenke seg å sende Statskog, og når han kan tenke seg å gjøre det.

Presidenten: Øyvind Korsberg har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad.

Øyvind Korsberg (FrP) [22:44:30]: Jeg skal ikke prøve å overbevise Lundteigen om Fremskrittspartiets politikk, rett og slett fordi denne valgperioden bare varer til 2009. Jeg tror jeg trenger lengre tid enn tre år.

Det som er viktig for Fremskrittspartiet når det gjelder landbrukspolitikken og skattesystemet, er jo ikke det at vi ønsker skattefordeler for enkeltgrupper. Vi ønsker en generell skattelettelse og en generell avgiftsreduksjon, for det er det som gagnar mest. Så må jeg vise til Trygve Hegnars leder den 2. desember i år, der han skriver at

«hver bonde får en støtte over statsbudsjettet på 223.000 kroner»,

og at

«Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning (...) forleden la frem tall som viser at gjennomsnittsbonden i fjor tjente 173.300 kroner.

Grovt regnet får altså gjennomsnittsbonden 50.000 kroner mer i støtte enn han tjener!»

Det er ganske kreativt!

Presidenten: (Mange hender i været) Ja, se her ja!

Statsråd Terje Riis-Johansen [22:45:43]: Det ser ut som om vi er i gang igjen!

Presidenten: Ja!

Statsråd Terje Riis-Johansen [22:45:51]: Til det siste tror jeg det er behov for en visitt til til representanten Korsberg om forholdet mellom støtte og inntekt. Jeg tror

nok at selv om representanten Korsberg leier en snekker til å fikse opp huset sitt og betaler snekkeren 500 000 kr for det, betyr ikke det at snekkeren har 500 000 kr i lønn. Det er noe med betaling for ulike typer oppgaver som blir gjort i det norske samfunn, og det å betale norske bønder for å levere fellesgoder er også en måte å betale på. Den andre måten er selvsagt gjennom pris, som også er en del av inntektsdannelsen i landbruket.

Så var det Statskog. Representanten Aspaker tolket i og for seg det jeg hadde svart. Mitt svar var ikke annerledes nå enn det jeg har gitt i brev form. Jeg forsøkte å si det som representanten Aspaker oppfattet som noe byråkratisk, på en kortfattet måte. I det ligger det jeg har kommunisert her – verken mer eller mindre – og det som er kommunisert i brev tidligere.

Når det gjelder styringssignaler til Statskog, blir de gitt årlig. Jeg har årlige møter med Statskog og er selvsagt opptatt av at styringssignalene, både muntlig og i brev form, blir gitt på en måte som underbygger det jeg sa i mitt foregående innlegg.

Presidenten: Per Olaf Lundteigen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [22:47:20]: Representanten Korsberg sier at Fremskrittspartiet står for generell skattelette. Det er jo fullstendig feil. De har jo solid tradisjon for å forskjellsbehandle og solid tradisjon for å oppnå sine mål. Derfor fremmet de jo forslag om å øke fisker- og sjømannsfradraget, de fremmet forslag om å senke toppskatten til 700 000 personer som tjener over 400 000 kr, med i alt 1 692 mill. kr. For tre år siden gikk de inn for en stor kampanje for å redusere særskatten på petroleumsvirksomheten – ja, jeg kan gjenta det til det nesten kjedsommelige.

Ellers sier representanten Korsberg at bevilgninger over statsbudsjettet til enkelte gårdbrukere, eller til gjennomsnittet, er høyt. Ja, det er helt korrekt. Problemet er bare at dersom Fremskrittspartiet fikk gjennomført sin politikk, ville de få gårdbrukerne som ble igjen, hatt en enda større bevilgning over statsbudsjettet. Altså: De hadde kommet til å bli enda mer statsstyrt, og prisene hadde kommet til å gå dramatisk ned.

Inge Ryan (SV) [22:48:48]: Jeg har hatt gleden av å følge deler av debatten i dag. Jeg hadde egentlig ikke tenkt å ta ordet, men jeg må få lov til å kommentere noen av Fremskrittspartiets påstander med hensyn til norsk landbrukspolitikk.

Det fins sikkert elementer i Fremskrittspartiets politikk som er bra for det norske samfunnet. Det vil jeg tro, uten å ha gått inngående inn i det. Men å tro at Fremskrittspartiets landbrukspolitikk vil være bra for det norske samfunnet, det blir som å tro på julenissen. Og sjøl om vi nærmer oss den tida da julenissen kommer, vil i hvert fall ikke jeg være med på det. Fremskrittspartiets landbrukspolitikk vil rett og slett bety at de aller fleste gårdene i Norge må legges ned. Det er et faktum! Det vil ikke være noe jordbruk

i Norge i de marginale områdene der vi har jordbruk i dag. I dag er det limet i mange lokalsamfunn, både på Vestlandet, på indre Østlandet, i Trøndelag, i Nord-Norge osv. Vi ville nok ha igjen noen få bruk rundt Mjøsa, rundt Oslofjorden og på Jæren. For øvrig ville norsk landbruk være lagt ned.

Dette er fakta om Fremskrittspartiets landbrukspolitikk. Jeg syns ikke vi – når vi står i stortingssalen – skal innbille det norske folk at Fremskrittspartiets landbrukspolitikk er med på å tjene distriktene og på å tjene norsk landbruk. Derfor følte jeg at jeg var nødt til å ta ordet. Fremskrittspartiet kan ha bra politikk på noen områder – det er mulig! Men når det gjelder landbrukspolitikk og distriktspolitikk, er partiets politikk en katastrofe for det norske samfunnet. Det betyr raseri og nedleggelse.

Ola Borten Moe (Sp) [22:50:45]: Det var bemerkingen om Trygve Hegnar og hans leder som fikk meg til å ta ordet. Det er jo slik at løssalgsavisene i Norge har momsfristak, og Trygve Hegnar kunne neste gang tatt seg bryet med å ta det regnestykket å regne ut hvor mange skattekroner, eller hvor mange statsstøttekroner, det betyr pr. arbeidsplass for Akersgata i Oslo. Min spådom er at det sannsynligvis ville være vel så høyt som det beløpet Fremskrittspartiet sa at norske bønder får.

Fremskrittspartiet sier at man støtter opp om den norske bonden, og at partiet vil den norske bonden og landbruket vel. Det synes jeg er et resonnement som er svært besynderlig, og som må være som å prate mot bedre vitende. Hver gang vi har diskutert frihandel, eller hver gang vi har diskutert handelsavtaler og WTO i denne salen, erindrer jeg at Fremskrittspartiet har tatt til orde for å bygge ned importvernet, og for å gi våre defensive interesser når det gjelder landbrukspolitikk, på båten i forhandlinger med WTO. Når importvernet går ned, vil selvsagt også det norske markedet og avsetningsmulighetene på det norske markedet forsvinne, og dermed vil produksjonsgrunnlaget for veldig mange norske gårdsbruk forsvinne.

Så bruker Fremskrittspartiet veldig mye av tiden sin på å hakke på norsk landbrukssamvirke. Det er en sport de har drevet med i mange år, og det som har vært konkurransen mellom Høyre og Fremskrittspartiet nå i høst, er hvem som er best til å bruke offentlige kroner til å støtte opp om de aktørene som prøver å komme inn på meieri-markedet. Det er for øvrig en merkelig problemstilling det også, at man skal trenge enorme overføringer over statsbudsjettet for i det hele tatt å være i stand til å konkurrere med Tine. Men hva er det som kjennetegner disse produsentene? Det er jo ikke det at man har fått et større vareutvalg. Synnøve Finden konkurrerer jo på hvitost. Q-meieriene produserer melk. Jeg har ennå til gode å se at dette har fått prisen ned for norske forbrukere. Man vil ta ned de direkte tilskuddene over statsbudsjettet, halvere dem, og så påstår man da at kombinasjonen av åpne grenser, reduserte direkte overføringer og et knekt meierisamvirke er å ville bonden godt, og at det er å ville den norske landsbygden godt. Jeg har, med all respekt, veldig vanskelig for å se at det kan stemme.

Så har jeg lyst til å si avslutningsvis at dette jo har vært prøvd før. Det er jo land som har gjennomført en liberalisering av sin landbrukspolitikk, deregulert den fullstendig, og som ikke har noen reguleringer på eiendomsretten. Amerika er et slikt land. Hva er det man ser der? Jo, man ser at man nå er tilbake der vi i Europa var for 100 eller 200 år siden. Der er det bønder som fungerer som leilendinger under store, store selskap.

Rolf Terje Klungland (A) [22:54:08]: Det har i grunnen vært en artig høst. Partiet Høyre har igjen blitt opptatt av næringspolitikk. Venstre har igjen blitt opptatt av miljøpolitikk. Kristelig Folkeparti har igjen blitt opptatt av fordelingspolitikk. Ja, det er vel slik at de eneste som er gjenkjennelige på den borgelige siden, er Fremskrittspartiet. For de fortsetter altså med sutring og klaging på alle andre uten å ta ansvaret inn over seg, og fortsetter sitt jag og sin kamp mot velferdssamfunnet som vi har i Norge. Men det er ikke sikkert at disse meningene varer så lenge.

Grunnen til at jeg tok ordet nå, var innlegget til representanten Korsberg. I finansdebatten for kort tid siden, sa altså Fremskrittspartiet at de ikke ville gi skattelette til bøndene, for de fikk subsidier, mens i dag sier Fremskrittspartiets representanter at nei, de vil gi generelle skatteletter. Ja, det er en god betegnelse av Fremskrittspartiet. For 14 dager siden ville representanter fra Fremskrittspartiet bruke 10 pst. av Pensjonsfondet til veibygging. Vel, vi har ikke sett så mye av det i den budsjettbehandlingen som er nå. Det er jo det som er problemet med Fremskrittspartiet og deres politikk, eller mangel på det. For hvis en leser programmet til Fremskrittspartiet, kommer det fram at de er et liberalistisk parti, men når en hører på debatten her, prøver de å spille mest mulig på den sosialdemokratiske banehalvdel. Det henger ikke i hop! Og når det da er noen som sier det til dem, blir de sure som små unger. De tåler ikke å få kritikk, men det må de bare godta at de får. De er et liberalistisk parti, de ønsker et annet velferdssamfunn enn det vi har, de ønsker private løsninger, og de ønsker at vi selv skal være vår egen lykkes smed. Det er Fremskrittspartiet! De ønsker ikke Landsorganisasjonen for arbeidstakere, og de ønsker å endre streike- og lockout-retten. Det er Fremskrittspartiet! De sier ingenting selv, så da er det noen som må prøve å fortelle hva de endelig står for. Eller så må de faktisk logge seg inn på pc-en sin og lese på sitt eget program. Eller hvis de mot formodning ikke greier det, bør de lese programmet som de kan få i papirutgave.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [22:57:14]: Det er flott at alt som blir sagt fra denne talerstolen, hver kveld, hver dag, hele tiden, er sant. Men jeg tror også at om man ønsker å gjenta en usannhet ofte nok, blir den faktisk ikke mer sann for det. Jeg må si at det er tragikomisk å høre på hva som blir sagt. For det er faktisk slik at med den landbrukspolitikken som blir ført i Norge i dag, blir det i snitt lagt ned ca. ti gårdsbruk hver dag. Dette står man og forherliger fra denne talerstolen, og sier at vi har en fantastisk, flott og fin landbrukspolitikk. Da må man bare si rett

ut, at er det noe som klarer å legge ned norsk landbruk, er jo det nettopp en videreføring av den politikken vi har hatt, og som man nå ønsker å videreføre. Da er spørsmålet: Hvor mange gårdsbruk vil bli nedlagt i de neste årene? Vil det være ni, ti, elleve eller tolv hver eneste dag? Det blir altså resultatet av den politikken man legger til grunn.

At Fremskrittspartiet har en annen økonomisk politikk og har andre økonomiske løsninger i politikken, burde være veldig godt kjent for denne sal. Det har vi hatt i mange år. Hvis man tror at det kun er én eneste vei til målet, ja da kan man fortsette å prate evige sannheter fra denne talerstolen.

Harald T. Nesvik (FrP) [22:59:31]: Ryktene om at representanten Rolf Terje Klungland hadde forlatt Stortinget for i kveld, har selvfølgelig vist seg å ikke stemme. Det er klart at vi har ventet, og vi har ventet, og representanten Klungland kom til slutt, som han som regel alltid gjør i disse debattene, og har som den første representanten hittil i dag klart å holde et fullstendig intetsigende innlegg knyttet til det denne debatten dreier seg om. Ikke et eneste ord i representanten Klunglands innlegg dreide seg om næringspolitikk. Det dreide seg om andre parti, og dermed har han kun bidratt til en ting: å forlenge debatten, ikke kunnskapen.

Jeg har lyst til å ta for meg det som dreier seg om fiskerinæringen. Vi er i en situasjon der man faktisk har hatt en stor grad av enighet over tid i fiskerinæringen, knyttet til strukturering, knyttet til distriktskvoteordninger – eller det at man faktisk ikke ønsket det – og da er det veldig problematisk at den sittende regjering skaper – jeg holdt på å si – usikkerhet i en næring som trenger forutsigbarhet, i en næring som er konkurranseutsatt, i en næring som møter store utfordringer knyttet til produksjon fra andre land. Vi ser nå bl.a. at hvitfisk vår, den norske hvitfisken, blir møtt av oppdrettsfisk fra bl.a. Sør-Korea, og Vietnam, som nå kommer og møter oss i det europeiske markedet.

Jeg håper at Regjeringen snart vil endre kurs. Det eneste man foreløpig har klart å skape på næringssiden innenfor fiskeriene, er nettopp usikkerhet – en usikkerhet om regelverk og strukturering. Det ligger fast. Det skaper en usikkerhet om hvordan vi skal møte framtiden når det gjelder kvoteordninger.

Det man trenger, er forutsigbarhet, ikke usikkerhet. Man trenger gode rammevilkår, ikke usikre rammevilkår. Og så trenger vi folk som er opptatt av næringspolitikk, og som ikke bare er opptatt av det andre partier mener. Jeg håper representanten Klungland snart leser sitt eget parti-program og snakker om det, istedenfor bare å fare med usannheter om andres.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [23:02:06]: Representanten Lundteigen klarer å lire av seg mye rart fra denne talerstolen.

I dag gjentok han flere ganger at gårdbrukerne må få betalt for det arbeidet de gjør. Det er jo en interessant tankegang hvis vi skulle fortsette å operere på den måten i samfunnet. Hver gang man legger ned et stykke arbeid, så

får man betalt. Men det er faktisk ikke slik det fungerer. Det er hva man produserer, man får betalt for, det er faktisk ikke for hvor mange ganger man bøyer seg og tar spaden ned i jorden, man får betalt etter, selv om Lundteigen gjerne vil ha det på den måten. Det fungerer faktisk ikke på den måten.

Så tilbake til skattelettelsene. Selvfølgelig ønsker ikke Fremskrittspartiet skattelettelser til folk som lever av subsidier. Det er jo meningsløst. I utgangspunktet lever de av andre folks lønnsinntekter, og så skal de i tillegg få subsidier oppå det. Det mener Fremskrittspartiet er meningsløst.

Så til representanten Klungland. Man bruker ikke opp oljepenger ved å sette pengene i fond. Da har jo Klungland brukt opp veldig mye oljepenger allerede. Men det er det Fremskrittspartiet vil gjøre når det gjelder samferdselspolitikken, nemlig å sette pengene i fond og bruke avkastningen til å bygge veier, for dette storting klarer ikke å bevilge nok verken til vedlikehold eller til bygging av nye veier. Men det som representanten Klungland heller gjør med pengene, det er å investere alle pengene – ja nesten alle pengene – i våre konkurrentlands bedrifter. Det er Arbeiderpartiets politikk.

Per Sandberg (FrP) [23:03:42]: Det er sent nå, og kanskje også for sent til å drive voksenopplæring. Det er vel representanter som har sagt det tidligere, at hvis man skal drive voksenopplæring overfor representanter av Klunglands karakter, så vil det ta tid.

Det jeg vil bemerke, er at Fremskrittspartiet i hvert fall ser på det mulige. Jeg registrerer at samtlige representanter fra regjeringspartiene nå fokuserer på det som er umulig. Det er klart at når Fremskrittspartiet prøver å fokusere på det som er mulig, så møter vi kritikk fra alle retninger.

Men jeg har registrert noe positivt. Parlamentarisk leder i SV, Inge Ryan, var på talerstolen og sa at Fremskrittspartiet har veldig mye positiv politikk, men innenfor landbrukspolitikken var han uenig. Jeg er enig med Inge Ryan fra SV. Fremskrittspartiet har mye positiv politikk. Men så har vi da en utfordring innenfor landbrukspolitikken, og det er voksenopplæring, og særlig overfor representanter som er vokst opp innenfor landbruksvirket, og som på en måte er indoktrinert med at slik skal det være, og vi kan ikke endre det. Min oldefar hadde også en svær gård. Den gikk konkurs. Så hvis en skal dra den historien, blir jeg også på en måte bakt inn i systemet. Slik er det over hele fjøla. Men det blir veldig lite troverdighet i at man når man er innenfor en næring, skal forsvare næringen med nebb og klør, og skal bevare næringen uten å se på utfordringene som kommer om 5–10–15–20 år. Da er en bare til større skade for næringen enn om en lar næringen være forutseende og møte de utfordringene som kommer.

Det er jo det som gjenspeiler debatten når det gjelder norsk landbrukspolitikk. Man har år etter år, tiår etter tiår, holdt fast på at landbrukspolitikken må holdes fast, og at vi må beskytte oss mot det som måtte komme av utvikling. Nå er det heldigvis slik – eller uheldigvis, vil mange si – at det Fremskrittspartiet nå har tatt til orde for i for-

hold til endringer innenfor landbrukspolitikken i 15–20 år, det kommer allikevel. Og det skal ikke forundre meg – vi har hatt en seks timers debatt tidligere i dag, der Fremskrittspartiet har fått beskyldninger for dårlig vær på Vestlandet og beskyldninger om at vi har tatt liv i forbindelse med den globale oppvarmingen – om vi nå også i framtiden får skylden for at det internasjonale samfunnet tvinger Norge til å endre den norske landbrukspolitikken. Det er en gjenganger i norsk politikk, og jeg gleder meg til debatten om fem år.

Presidenten: Neste taler er Aud Herbjørg Kvalvik. Kvalvik har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Aud Herbjørg Kvalvik (SV) [23:07:07]: Takk, president, jeg skal være kjapp.

Til representanten Nesvik, som vil snakke om fiskeripolitikk. Det skulle jeg gjerne gjort i noen timer i kveld, men det får vi ta ved neste korsvei. Han snakket om forutsigbarhet for en næring som jeg vil si hadde hatt forutsigbarhet i mange, mange år, inntil en herremann ved navn Ludvigsen snudde om på det. Jeg mener virkelig at det førte til en forverring av situasjonen. Vi fikk en politikk som gjorde at fellesgodene skulle være for noen ganske få. De har fått et evigvarende verdibevis, og jeg er veldig takknemlig for at Regjeringa nå har tatt inn over seg den problematikken. Jeg ser fram til at vi skal få lov til å ta en brei behandling av strukturpolitikken for fiskeriene framover vinteren.

Inge Ryan (SV) [23:07:53]: Flere av Fremskrittspartiets representanter, inklusive representanten Sandberg, er opptatt av voksenopplæring. Jeg har for lengst slått fra meg tanken om å drive voksenopplæring overfor Fremskrittspartiet.

Jeg må bare forklare hvorfor jeg har slått fra meg de tankene. Det var da Per Sandberg prøvde å gjengi det jeg sa i mitt korte innlegg tidligere i kveld. Det jeg sa i mitt korte innlegg, var følgende: Det kan hende at det er elementer i Fremskrittspartiets politikk som kan virke positivt på det norske samfunnet. Det kan hende det, men er det på et område jeg er skråsikker på at Fremskrittspartiets politikk er en katastrofe og en rasing av Bygde-Norge, er det når det gjelder landbrukspolitikken deres. I stad fikk representanten Per Sandberg dette til å bli at jeg roste Fremskrittspartiets politikk. Det forteller hvor vanskelig dette med opplæring er, når man da har sånne elever å forholde seg til.

Jeg blir veldig overrasket over at man ikke har kommet lenger i Fremskrittspartiet enn at man fortsatt snakker om dette med subsidiering av norske bønder. En av de viktigste tingene i det norske samfunnet, og som samtlige nordmenn gjør fire–fem ganger pr. dag, er å ete mat. Skulle ikke vi ha en landbrukspolitikk der vi sørger for at vi produserer en god del av vår egen mat, ville vi begå en stor forsømmelse i Stortinget. Vi er nødt til å ha en landbrukspolitikk som sørger for at vi har matsikkerhet, at vi har trygg mat. Det er vi helt nødt til av hensyn til den norske

befolkningen. I tillegg vet vi at alle partier i Stortinget, med unntak av Fremskrittspartiet, ønsker levende bygder og levende distrikt, og i de aller fleste bygder er landbrukspolitikken svært viktig for å opprettholde dagens bosetting. Å kalle det for subsidier når man både legger til rette for matproduksjon og for bosetting i Norge, hadde jeg håpet at Fremskrittspartiet hadde lagt bak seg.

Noe av det viktigste vi politikere driver med i et land med 4,5 millioner innbyggere, er å ta vare på hele bosettingen fra Nordkapp til Lindesnes. Det er å ta vare på Norges sjel, som er at vi har spredt bosetting, at vi har folk som bor inne i alle fjorder, som bor ute ved kysten, og som bor i innlandet. Det er det som er Norge, og det må vi ta vare på. Derfor er landbruket så viktig.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [23:10:53]: Debatten bør vel kanskje gå mot kveld – jeg skjønner det.

Representanten Tybring Gjedde hadde en veldig tydelig konklusjon på hvem som var verdige for Fremskrittspartiets løfter om skattelettelser. De kommer tydeligvis ikke mange i dette samfunnet til gode, ettersom han konstaterer at ingen som mottar subsidier fra det norske samfunn, må kunne regne med Fremskrittspartiets støtte når det gjelder skattelettelser. Det gjelder bønder. Det har vi forstått. Det har vi forstått lenge. Vi har alltid forstått det. Men det gjelder altså tydeligvis alle industriarbeidere i norske bedrifter som har kraftavtaler. Det gjelder alle journalister i aviser som har momsfritak. Det gjelder alle kulturarbeidere som arbeider i virksomheter som får støtte over statsbudsjettet. Hvem av oss er det det ikke gjelder? Jeg forstår plutselig nå hvordan Fremskrittspartiet kan gjøre opp sitt budsjett, selv om de ikke salderer veldig godt på bunnlinja det de presenterer her i huset.

Rolf Terje Klungland (A) [23:12:00]: Jeg registrerer at Fremskrittspartiet hadde hørt rykte om at jeg hadde forlatt Stortingsbygningen. Til det kan jeg si at det gjør jeg ikke under en så viktig debatt som den som har vært her i dag. Jeg har sittet på kontoret og fulgt med på det som har vært sagt. Ut fra det har jeg lyst til å stille noen spørsmål.

Først til Tybring-Gjedde, som sier en skal få lønn ut fra hva en produserer. Kan jeg spørre hvor mye han mener at Fremskrittspartiets representanter burde hatt i lønn, for de produser jo overhodet ingenting! De er ikke med på et eneste flertall her i huset. Det eneste de produserer er ord og sure oppgulp!

Jeg synes synd på Sandberg hvis han føler seg veldig rammet og truffet av at det er noen som sier at Fremskrittspartiet fører en politikk som går i feil retning. Men egentlig må han stå for det. For denne regjeringen fører nå endelig en politikk som gjør at vi kan ta hele landet i bruk. Det gjelder i forhold til kommuneøkonomien. Vi får bedre skoler, vi får bedre eldreomsorg. Det gjelder i forhold til en aktiv næringspolitikk, som har vært en kjempemangel i flere år. Det gjelder ikke minst det at vi får full barnehagedekning, slik at kvinner kan få lov til å gå ut i arbeidslivet. En får større muligheter til å veksle mellom å gå ut i arbeidslivet og å være hjemme.

Men Fremskrittspartiet vil noe annet. Det partiet er grunnlagt på noe annet. Det er grunnlagt på at det skal gis skatteletter. Det er grunnlagt på at vi ikke skal ha offentlige inngrep. Det er Fremskrittspartiets grunnlag. Men det snakker de ikke om. Derfor har jeg et spørsmål helt på slutten, og det er: Hva vil Fremskrittspartiet med vårt samfunn? Jeg har en mistanke om at det de ønsker, er å være i konstant opposisjon, for da trenger de overhodet ikke å ta ansvar. De kan springe rundt og være sure på hele verden og synes synd på seg selv. Fram til nå har de i hvert fall ikke vist noen ting annet enn det i denne sal.

Presidenten: Presidenten minner om at det er en næringspolitisk debatt vi har her i kveld.

Per Sandberg (FrP) [23:14:56]: Jeg kan berolige representanten Klungland med at jeg føler jeg har bedre kjennskap til tillitsvalgte og folkevalgte i Fremskrittspartiet enn Klungland har, så vi er i meget godt humør. Vi ser positivt på framtiden, og vi gleder oss framover både til 2007 og 2009. Jeg kan forsikre representanten Klungland om at Fremskrittspartiet skal kun fokusere på én ting, og det er på muligheter for folk. Det betyr selvfølgelig at det blir en utfordring for representanten Klungland og for Regjeringen – det betyr det. Det vet også representanten Klungland.

Jeg registrerte også at representanten Klungland tidligere i dag meldte seg på en debatt som hadde vart i seks timer. Representanten Klungland kom i tolvte time da også med alle sine spørsmål og sutringer og klager – var det ikke det han sa – over det som hadde skjedd i debatten, og særlig gjaldt det Fremskrittspartiet.

En annen ting jeg kan forsikre Klungland om, er at vi skal være i opposisjon. Vi skal være i opposisjon helt til vi kommer i posisjon! Det er det vi håper og tror at folk forventer.

Mitt innlegg hadde jeg egentlig tenkt å bruke til å svare representanten Ryan. Ryan er en meget dyktig politiker, som jeg har stor respekt for, og jeg skjønner dialekten hans, i og med at jeg har representert samme fylke i åtte år. Jeg husker tilbake for åtte år siden at representanten Ryan i en lokalavis i Trøndelag sa at det ville være en lykke for Nord-Trøndelag hvis Fremskrittspartiets politikk bare ville virke i den regionen. Poenget er at nå har vi utvidet det området. Nå ønsker vi å spre Fremskrittspartiets politikk utover Nord-Trøndelag – til Sør-Trøndelag, Oppland, Hedmark, Akershus – og da vil det bli til det beste for alle.

Representanten Ryan har et poeng, men han mangler limet. Landbrukspolitikk er viktig, og landbruk er en viktig næring. Situasjonen vi er oppe i nå, er at det er andre næringer som overtar rollen som primærnæring, bl.a. i Finnmark, Troms, Nordland og Nord-Trøndelag, etter hvert. Limet for at vi skal få en næringsutvikling i Norge, ja, det er den komiteen som du og jeg er ansvarlige for, president – hvis jeg får lov til å si det – nemlig transportkomiteen. Og SV og Inge Ryan er den største fienden når det gjelder å få til næringsutvikling. Også landbruksnæ-

ringen lider under at SV svikter det som har med infrastruktur å gjøre.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 1351)

S a k n r . 3

Forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 5. desember 2006 (jf. Innst. O. nr. 28):

«Stortinget ber Regjeringen arbeide for et internasjonalt regelverk som forhindrer ilandføring av ulovlige fiskefangster.»

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 1365)

S a k n r . 4

Forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 5. desember 2006 (jf. Innst. O. nr. 28):

«Stortinget ber Regjeringen styrke kontrollen til havs for å forhindre overfiske.»

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 1365)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget skal da votere over sakene nr. 1–4.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram 41 forslag. Det er:

- forslagene nr. 1, 39 og 40, fra Jan Sahl på vegne av Kristelig Folkeparti
 - forslagene nr. 2 og 41, fra Borghild Tenden på vegne av Venstre
 - forslagene nr. 3–10, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
 - forslag nr. 11, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti
 - forslagene nr. 12 og 13, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre
 - forslagene nr. 14 og 15, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
 - forslag nr. 16, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
 - forslagene nr. 17 og 18, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
 - forslagene nr. 19–38, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet
- Det voteres først over forslag nr. 2, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Nødnett – felles radiosamband for nødetatene		
	1	Driftsutgifter	96 527 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres ...	7 881 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	888 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 750 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres	230 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	44 700 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, kan overføres	19 670 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd omstilling, Secora, kan overføres	500 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	28 200 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	101 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	19 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	16 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	146 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	475 900 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	17 200 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	138 400 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	37 300 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 770 400 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	340 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 671 700 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	321 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	390 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	867 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 464 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 200 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	267 300 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 175 800 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	71 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 219 600 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	33 700 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	157 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	14 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ...	20 400 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	30 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i> ..	121 647 000	
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000	
		Totale utgifter		25 158 174 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	561 565 000	
	2	Andre inntekter	8 420 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	7	Refusjoner	3 605 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	97 100 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000 000	
	2	Diverse gebyrer	245 000 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	294 400 000	
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		1 981 390 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 postene 1 og 2

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsomkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

III

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVIII

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre ble med 96 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.24.54)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 41, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere et tett og forpliktende samarbeid med lokale myndigheter på Nord-Jæren med sikte på å få etablert en kombibane på Nord- Jæren så snart dobbeltsporet er ferdig.»

Kristelig Folkeparti har varslet at de vil støtte forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre ble med 88 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.25.17)

Presidenten: Det voteses over forslagene nr. 1, 39 og 40, fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

**«Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Nødnett – felles radiosamband for nødetatene		
	1	Driftsutgifter	96 527 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 881 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	888 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 750 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	230 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	44 700 000	
	46	Trafikkssentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	19 670 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd omstilling, Secora, <i>kan overføres</i>	500 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	28 200 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	105 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikkssikkerhetsformål mv.	19 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikkssikkerhet mv.	16 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	146 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	475 900 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	17 200 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	139 600 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	37 300 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 670 400 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	340 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 696 700 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	421 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	390 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	867 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 464 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 200 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	267 300 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ..	3 175 800 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	71 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .	2 219 600 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	34 800 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	169 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	14 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 400 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1508		Spesielle IT-tiltak		
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	30 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i>	121 647 000	
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000	
		Totale utgifter		25 201 174 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	561 565 000	
	2	Andre inntekter	8 420 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	7	Refusjoner	3 605 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	97 100 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000 000	
	2	Diverse gebyrer	288 000 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	294 400 000	
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		2 024 390 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 postene 1 og 2

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsomkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

III

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVIII

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.»

Forslag nr. 39 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen stille krav om universell utforming av nytt materiell, men også oppgradering av eksisterende materiell i ny rammeavtale med NSB om kjøp av jernbanetjenester.»

Forslag nr. 40 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere hvilke tiltak som kan igangsettes for å øke bruken av alkoholås, både for førere av privatbiler og av offentlige transportmidler.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 96 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.25.48)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 19–38, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om norsk luftfart som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997)).»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Lista, Notodden og i Skien i systemet med kryssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak til Stortinget om oppfølging av «Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstilling», avgitt 5. august 2005.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i vegtrafikkloven for ulykker som skyldes vegholder.»

Forslag nr. 23 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av vegnettet i Norge.»

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fjerne veglovens § 27 som gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offentlig veg og til investering i kollektivtrafikk.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omgående legge frem en redegjørelse om arbeidet med utbedringen av tunnelhøyden på E134 Haukelitunnelene i Hordaland siden saken første gang ble behandlet i Innst. S. nr. 150 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 m kan passere Haukelitunnelene.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av NTP.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem tilleggssak til St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland – om reguleringsplaner, trafikkprognoser og ferjetrafikk i regionen.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av vegger med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om innføring av gratisferjer som egen sak senest i forbindelse med behandling av Revidert nasjonalbudsjett 2007. Stortinget ønsker også igangsatt et første prøveprosjekt fra 2. halvår 2007 og peker på at ferjene i Sunnhordlandsbassenget er særlig godt egnet for et slikt prøveprosjekt, og at nødvendige midler avsettes i Revidert nasjonalbudsjett.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen senest våren 2007 legge frem egen sak om riksveggerferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i vegnett og drift av nye ferjer.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det straks opprettes løpende statlig tilsyn med Bybane-prosjektet i Bergen.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om samordning av Bybane-prosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av statlig forskottering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopplegget for store statlige investeringsprosjekter at eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres straks de foreligger.»

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopplegg for store statlige investeringsprosjekter en ordning med kvalitetssikring undervegs.»

Forslag nr. 36 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2007 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2010- 2040.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2007 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksvegutbygging.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i 2007 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.26.16)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 17 og 18, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for å fase inn mer miljøvennlige gassferjer blant annet gjennom bruk av ferjekonsesjonene. Handlingsplanen skal inngå som et grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen evaluere belønningsordningen for kollektivtransporten i 2007 med hensikt å målrette og styrke ordningen i 2008.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 76 mot 27 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.26.40)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 16, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en sak for Stortinget i Revidert nasjonalbudsjett 2007, hvor en fremmer et offentlig spleiselag med en betydelig statlig andel til finansiering av Hurtigrutemuseet på Stokmarknes og et overbygg for «Gamle Finmarken.»»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 74 mot 29 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.27.00)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 14, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 67 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.27.18)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 15, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at fredningen av bomstasjon på Sokn i Rogaland oppheves og at hele bomanlegget rives så snart som mulig. Det legges til grunn at utgifter til rivning dekkes av staten med nødvendig bevilgning i Revidert nasjonalbudsjett 2007.»

Kristelig Folkeparti har varslet at de støtter forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 60 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.27.43)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 12 og 13, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre.

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette og omdanne Jernbaneverkets produktionsvirksomhet så snart de markedsmessige forholdene ligger til rette for det, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005).»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram fra 1. januar 2007 i samsvar med Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 34 (2004-2005), jf. Innst. S. nr. 132 (2004-2005), om å avvikle eneretten til Posten Norge AS (Posten) fra 1. januar 2007.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ble med 61 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.28.02)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 11, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett 2007 redegjøre for bruprosjektet til Jøa, rv 777 i Fosnes kommune i Nord-Trøndelag.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 60 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.28.22)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 3–10, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innlede forhandlinger med Vestvågøy kommune om forskuttering av fiskerihavneprosjektet i Stamsund, og framskutt oppstart av havneutbedringen. Stortinget ber om å bli orientert om framdriften i prosjektet i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2007.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2007.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjøre ordningen for tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede permanent.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen koordinere og legge frem en samordnet løsning for utvidelsen av sikkerhetssonene ved Trondheim lufthavn Værnes, Jernbaneverkets gjennomføring av Gevingåstunnelen og planene om jernbaneterminal i Malvik slik at disse kan gjennomføres fra 2008.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen forberede konkurranseutsetting på Kongsvingerbanen etter samme modell som Gjøvikbanen.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen innen kommunelovens bestemmelser utrede ulike alternativ for en låneordning med rentekompensasjon for å redusere etterslep i vedlikehold av fylkesveger.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber om at Regjeringen medvirker til å videreføre dagens 90 pst.-rabattordning på aktuelle flyplasser, jf. Avinors takstregulativ, eller iverksetter kompenserende tiltak.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 54 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.28.49)

Komiteen hadde innstilt:

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
456		Nødnett – felles radiosamband for nødstatene		
	1	Driftsutgifter	96 527 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 881 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	888 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 750 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	230 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	44 700 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	19 670 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd omstilling, Secora, <i>kan overføres</i>	500 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	28 200 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	105 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	19 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	146 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	475 900 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	17 200 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	139 600 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	37 300 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 770 400 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	340 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 696 700 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	321 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	390 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	867 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 464 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes .	267 300 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ..	3 175 800 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	71 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> ..	2 219 600 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	34 800 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	169 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	14 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 400 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	30 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i>	121 647 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000	
		Totale utgifter		25 158 174 000
I n n t e k t e r				
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	561 565 000	
	2	Andre inntekter	8 420 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	7	Refusjoner	3 605 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	97 100 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000 000	
	2	Diverse gebyrer	245 000 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	294 400 000	
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		1 981 390 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 postene 1 og 2

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsmkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

III

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

XII

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover
budsjettåret for riksvegferjedriften*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72

Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneanverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XV

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet
til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneanverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover
budsjettåret for vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneanverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVIII

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Presidenten: Presidenten antar at Fremskrittspartiet og Høyre ønsker å stemme imot komiteens innstilling. – Det nikkes.

Presidenten antar også at Kristelig Folkeparti og Venstre nå vil støtte innstillingen subsidiært. – Det nikkes.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 67 mot 36 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 23.29.41)

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt fram 16 forslag.

Det er

- forslagene nr. 1, 15 og 16, fra Ingebrigt S. Sørfonn på vegne av Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 2 og 3, fra Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 4, fra Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslag nr. 5, fra Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre – presidenten gjør

oppmerksom på at Venstre i innstillingen har falt ut som forslagsstiller

- forslag nr. 6, fra Torbjørn Hansen på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 7–14, fra Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet

Forslagene nr. 1–15 er inntatt i innstillingen, mens forslag nr. 16 er omdelt i salen.

Det voteres først over forslagene nr. 1 og 15, fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

**«Rammeområde 9
(Næring)**

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
900		Nærings- og handelsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	147 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	21 150 000	
	23	Forenklingstiltak, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	23 050 000	
	72	Tilskudd til beredskapsordninger	3 100 000	
	73	Tilskudd til Ungt Entreprenørskap, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
901		Styret for det industrielle rettsvern		
	1	Driftsutgifter	184 000 000	
902		Justervesenet		
	1	Driftsutgifter	74 300 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	1 800 000	
903		Norsk Akkreditering		
	1	Driftsutgifter	20 100 000	
904		Brønnøysundregistrene		
	1	Driftsutgifter	194 600 000	
	22	Forvaltning av Altinn-løsningen, <i>kan overføres</i>	65 650 000	
905		Norges geologiske undersøkelse		
	1	Driftsutgifter	115 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	38 650 000	
906		Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard		
	1	Driftsutgifter	11 200 000	
	30	Sikrings- og miljøtiltak, <i>kan overføres</i>	8 000 000	
907		Sjøfartsdirektoratet		
	1	Driftsutgifter	249 900 000	
	22	Flytteutgifter, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
	72	Tilskudd til NO _x -tiltak, <i>kan overføres</i>	15 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
908		Skipsregistre		
	1	Driftsutgifter	12 000 000	
909		Tiltak for sysselsetting av sjøfolk		
	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, <i>overslagsbevilgning</i>	1 330 000 000	
912		Bedriftsrettet informasjonsformidling		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	5 000 000	
	70	Tilskudd	14 400 000	
913		Standardisering		
	70	Tilskudd	25 000 000	
922		Romvirksomhet		
	50	Norsk Romsenter	33 000 000	
	70	Kontingent i European Space Agency (ESA)	105 400 000	
	71	Internasjonal romvirksomhet	294 000 000	
	72	Nasjonale følgemidler, <i>kan overføres</i>	37 000 000	
924		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	27 500 000	
929		Norsk Designråd		
	70	Tilskudd	25 000 000	
934		Internasjonaliseringstiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	11 000 000	
	73	Støtte ved kapitalvareeksport	28 800 000	
937		Svalbard Reiseliv AS		
	71	Tilskudd	2 000 000	
938		Omstillingstiltak		
	71	Omstillingstilskudd til Sør-Varanger, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
950		Forvaltning av statlig eierskap		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	11 500 000	
953		Kings Bay AS		
	70	Tilskudd	15 000 000	
1550		Konkurransetilsynet		
	1	Driftsutgifter	78 112 000	
	23	Klagenemnda for offentlige anskaffelser	5 000 000	
2421		Innovasjon Norge		
	50	Innovasjon – prosjekter, fond	103 000 000	
	51	Tapsfond, såkornkapitalfond	10 000 000	
	70	Bedriftsutvikling og administrasjon	396 800 000	
	71	Nettverk, profilering og reiseliv – programmer, <i>kan overføres</i> .	324 300 000	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter, <i>kan overføres</i>	255 000 000	
	74	Tilskudd til dekning av tap på eldre lån	100 000	
	78	Administrasjonsstøtte for distriktsrettede såkornfond	3 500 000	
	79	Maritim utvikling, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
		Totale utgifter		4 396 512 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
I n n t e k t e r				
3900		Nærings- og handelsdepartementet		
	2	Ymse inntekter	105 000	
	71	Tilbakeføring fra tapsfond	41 400 000	
	73	Avvikling av Norsk Garantiinstitutt for skip og borerigger	30 000 000	
3901		Styret for det industrielle rettsvern		
	1	Patentavgifter	120 000 000	
	2	Varemerkeavgifter	45 600 000	
	3	Mønsteravgifter	3 600 000	
	4	Forskjellige avgifter	3 500 000	
	5	Inntekt av informasjonstjenester	8 300 000	
	6	Diverse inntekter	100 000	
3902		Justervesenet		
	1	Justergebyrer	42 500 000	
	3	Kontroll- og godkjenningsgebyr	7 800 000	
	4	Oppdragsinntekter	1 800 000	
3903		Norsk Akkreditering		
	1	Gebyrinntekter og andre inntekter	16 300 000	
3904		Brønnøysundregistrene		
	1	Gebyrinntekter	410 200 000	
	2	Oppdragsinntekter og andre inntekter	16 500 000	
	3	Inntekter knyttet til forvaltning av Altinn-løsningen	100 000	
3905		Norges geologiske undersøkelse		
	1	Oppdragsinntekter	10 000 000	
	2	Tilskudd til samfinansieringsprosjekter	28 650 000	
3906		Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard		
	1	Produksjonsavgifter mv.	1 000 000	
3907		Sjøfartsdirektoratet		
	1	Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR	110 600 000	
	2	Maritime personellsertifikater	8 700 000	
	3	Diverse inntekter	4 100 000	
	4	Gebyrer for skip i NIS	35 000 000	
3908		Skipsregistrene		
	1	Gebyrer NOR	10 250 000	
	2	Gebyrer NIS	5 100 000	
3961		Selskaper under NHDs forvaltning		
	70	Garantiprovisjon, Statkraft SF	75 795 000	
4550		Konkurransetilsynet		
	2	Ymse inntekter	193 000	
5325		Innovasjon Norge		
	50	Tilbakeføring fra landsdekkende innovasjonsordning	5 000 000	
	70	Låne- og garantiprovisjoner	44 500 000	
		Totale inntekter		1 086 693 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 900 post 1 og 21	kap. 3900 post 2
kap. 901 post 1	kap. 3901 postene 1, 2 og 6
kap. 902 post 1	kap. 3902 postene 1 og 3
kap. 902 post 21	kap. 3902 post 4
kap. 903 post 1	kap. 3903 post 1
kap. 904 post 1	kap. 3904 post 2
kap. 904 post 22	kap. 3904 post 3
kap. 905 post 21	kap. 3905 postene 1 og 2
kap. 907 post 1 og 22	kap. 3907 post 3

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan overskride bevilgningen under kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap post 21 Spesielle driftsutgifter, til dekning av meglerhonorarer og utgifter til faglig bistand ved salg av statlige aksjeposter, samt andre endringer som kan få betydning for eierstrukturen i selskapene.

IV

Fullmakt til å utgiftsføre uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan utgiftsføre utbetalinger knyttet til utfør-

te pålagte miljøltiltak etter virksomheten i Raufoss ASA innenfor gitt garantiramme på 50 mill. kroner uten bevilgning under kap. 960 Raufoss ASA post 71 Refusjon for miljøltiltak.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan:

1. gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
907		Sjøfartsdirektoratet	
	72	Tilskudd til NO _x -tiltak	35 mill. kroner
2421		Innovasjon Norge	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter	100 mill. kroner

2. gi Eksportfinans ASA tilsagn om statlig dekning av framtidig underskudd på avregningskontoen for eksisterende eksportkredittordning, den såkalte 108-ordningen. Fullmakten gjelder for samlede framtidige underskudd som oppstår som følge av tilsagn om lån fram til 31. desember 2007. Fullmakten har som forutsetning at:

- a) Eksportfinans ASA fram til 31. desember 2007 kan gi tilsagn om lån ved eksport av kapitalvarer og skip til de gunstigste rentevilkår og kredittider som OECD (Arrangement on Officially Supported Export Credits) tillater.
- b) Eksportfinans ASAs innlånspraksis for ordningen må godkjennes av Nærings- og handelsdepartementet. Nærings- og handelsdepartementet kan for øvrig utarbeide nærmere retningslinjer for ordningen.

VI

Fullmakt til å inngå forpliktelser utover gitt bevilgning i forbindelse med kjøp av utredninger og lignende

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan inngå forpliktelser for inntil 7,5 mill. kroner til utredninger o.l. utover gitt bevilgning under kap. 900 Nærings- og handelsdepartementet post 21 Spesielle driftsutgifter.

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan gi: Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier for inntil 40 mill. kroner for lån til realinvesteringer og driftskapital, men slik at total ramme for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 240 mill. kroner.

VIII

Dekning av forsikringstilfeller

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan:

1. gi tilsagn til Institutt for energiteknikk og Statsbygg om dekning av forsikringsansvar for inntil 700 000 000 euro overfor tredjeperson for instituttets og Statsbyggs ansvar etter lov av 12. mai 1972 nr. 28 om atomenergivirksomhet, kapittel III.
2. inngå avtaler om forsikringsansvar under beredskapsordning for statlig varekrigsforsikring innenfor en totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar på 1 000 mill. kroner.

IX

Utlånsfullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan gi Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye landsdekkende risikolån innenfor en ramme på inntil 100 mill. kroner.

X

Tiltredelsesfullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan tiltre deltakelse i "Eurekas Art. 169 initiativ for forskningsutførende SMBer" innenfor en kostnadsramme på 2 mill. euro pr. år for perioden 2007-2013.

XI

Fullmakter vedrørende Norsk Romsenter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan gi Norsk Romsenter fullmakt til å:

1. selge andeler i selskaper hvor institusjonen forvalter eierandeler, og kjøpe andeler i nye selskaper.
2. benytte utbytte fra selskaper hvor institusjonen forvalter eierandeler og inntekter fra salg av andeler i slike selskaper til romrelatert virksomhet, herunder kjøp av andeler i nye selskaper.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringa fordela auken i 1 mill. kroner utover framlegget i St.prp. nr. 1 (2006-2007) på kap. 1138 post 70 etter den fordelingsnøkkel som er nytta i St.prp. nr. 1 (2006-2007).»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 96 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.31.00)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 7–14, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en omorganisering og samling av standardiseringsvirksomheten med sikte på å etablere en ordning hvor det overordnede ansvar for alt standardiseringsarbeid legges til Nærings- og handelsdepartementet.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen tilpasse gebyrinntektene til driften av Brønnøysundregistrene ved å innarbeide nivået på gebyrene i tråd med selvfinansieringsprinsippet senest i statsbudsjettet for 2008.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge forvaltningen av Investeringsfondet for Nordvest-Russland til Kirkenes.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en fullverdig nettolønnsordning for Hurtigruten og ikke avgrenset til sikkerhetsbemanningen i henhold til skipenes alarminstruks.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme sak om tildealing av nye matfiskkonsesjoner.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en ordning med omsettelige produksjonskvoter for kumelk som ikke begrenses til kommune, fylke eller region, men gjøres landsomfattende.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om utvikling av konsesjonsgrenser gitt i medhold av lov om ervervsmessig husdyrhold.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om oppheving av lov til å fremja umsetnaden av jordbruksvaror (omsetningsloven).»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.31.20)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 6, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa leggja fram ei ny vurdering av konkurranseforholda i meierisektoren i Revidert nasjonalbudsjett 2007, spesielt om det er naudsynt med forbedringar av rammevilkåra for private aktørar for å sikra eit reelt høve til konkurranse. Det må takast utgangspunkt i at dei overordna måla for landbrukspolitikken står fast, og at landbrukssamvirket må ha ei rolle som dominerande aktør i marknaden for å sikra desse måla.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 76 mot 27 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.31.40)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen videreføre ordningen med utenlandsk bearbeiding av norske råvarer i samsvarende med forskrift gjeldende fra 1. juli 2005.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 67 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.31.58)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 5, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen avvikle distriktskvoteordningen.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ble med 61 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.32.18)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 16, fra Kristelig Folkeparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa evaluere distriktskvoteordninga basert på erfaringane i 2006 og koma tilbake i Revidert Nasjonalbudsjett 2007 med framlegg om avvikling eller omlegging av ordninga.»

Presidenten antar at Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre nå ønsker å støtte forslaget subsidiært. – Det nikkes.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 54 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.32.48)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 2 og 3, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere behovet for ytterligere bevilgninger til Åknesprosjektet for å sikre at varslingsystemet står ferdig i 2007, og komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett 2007 med et forslag til bevilgning.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag til endring av tolloven for å bekjempe piratkopiering og import av piratprodukter.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 54 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.33.10)

Presidenten: Det votes så over innstillingens forslag til vedtak under rammeområde 9.

Komiteen hadde innstilt:

A. Rammeområde 9 (Næring)

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
900		Nærings- og handelsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	147 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	21 150 000	
	23	Forenklingstiltak, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	23 050 000	
	72	Tilskudd til beredskapsordninger	3 100 000	
	73	Tilskudd til Ungt Entreprenørskap, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
901		Styret for det industrielle rettsvern		
	1	Driftsutgifter	184 000 000	
902		Justervesenet		
	1	Driftsutgifter	74 300 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	1 800 000	
903		Norsk Akkreditering		
	1	Driftsutgifter	20 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
904		Brønnøysundregistrene		
	1	Driftsutgifter	194 600 000	
	22	Forvaltning av Altinn-løsningen, <i>kan overføres</i>	65 650 000	
905		Norges geologiske undersøkelse		
	1	Driftsutgifter	115 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	38 650 000	
906		Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard		
	1	Driftsutgifter	11 200 000	
	30	Sikrings- og miljøtiltak, <i>kan overføres</i>	8 000 000	
907		Sjøfartsdirektoratet		
	1	Driftsutgifter	249 900 000	
	22	Flytteutgifter, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
	72	Tilskudd til NOx-tiltak, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
908		Skipsregistrene		
	1	Driftsutgifter	12 000 000	
909		Tiltak for sysselsetting av sjøfolk		
	73	Tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, <i>overslagsbevilgning</i>	1 330 000 000	
912		Bedriftsrettet informasjonsformidling		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	5 000 000	
	70	Tilskudd	14 400 000	
913		Standardisering		
	70	Tilskudd	25 000 000	
922		Romvirksomhet		
	50	Norsk Romsenter	33 000 000	
	70	Kontingent i European Space Agency (ESA)	105 400 000	
	71	Internasjonal romvirksomhet	294 000 000	
	72	Nasjonale følgemidler, <i>kan overføres</i>	37 000 000	
924		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	27 500 000	
929		Norsk Designråd		
	70	Tilskudd	25 000 000	
934		Internasjonaliseringstiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	11 000 000	
	73	Støtte ved kapitalvareeksport	28 800 000	
937		Svalbard Reiseliv AS		
	71	Tilskudd	2 000 000	
938		Omstillingstiltak		
	71	Omstillingstilskudd til Sør-Varanger, <i>kan overføres</i>	1 000 000	
950		Forvaltning av statlig eierskap		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	11 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
953		Kings Bay AS		
	70	Tilskudd	15 000 000	
1550		Konkurransetilsynet		
	1	Driftsutgifter	78 112 000	
	23	Klagenemnda for offentlige anskaffelser	5 000 000	
2421		Innovasjon Norge		
	50	Innovasjon – prosjekter, fond	103 000 000	
	51	Tapsfond, såkornkapitalfond	10 000 000	
	70	Bedriftsutvikling og administrasjon	396 800 000	
	71	Nettverk, profilering og reiseliv – programmer, <i>kan overføres</i> ..	334 300 000	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter, <i>kan overføres</i>	245 000 000	
	74	Tilskudd til dekning av tap på eldre lån	100 000	
	78	Administrasjonsstøtte for distriktsrettede såkornfond	3 500 000	
	79	Maritim utvikling, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
		Totale utgifter		4 396 512 000
I n n t e k t e r				
3900		Nærings- og handelsdepartementet		
	2	Ymse inntekter	105 000	
	71	Tilbakeføring fra tapsfond	41 400 000	
	73	Avvikling av Norsk Garantiinstitutt for skip og borerigger	30 000 000	
3901		Styret for det industrielle rettsvern		
	1	Patentavgifter	120 000 000	
	2	Varemerkeavgifter	45 600 000	
	3	Mønsteravgifter	3 600 000	
	4	Forskjellige avgifter	3 500 000	
	5	Inntekt av informasjonstjenester	8 300 000	
	6	Diverse inntekter	100 000	
3902		Justervesenet		
	1	Justergebyrer	42 500 000	
	3	Kontroll- og godkjenningsgebyr	7 800 000	
	4	Oppdragsinntekter	1 800 000	
3903		Norsk Akkreditering		
	1	Gebyrinntekter og andre inntekter	16 300 000	
3904		Brønnøysundregistrene		
	1	Gebyrinntekter	410 200 000	
	2	Oppdragsinntekter og andre inntekter	16 500 000	
	3	Inntekter knyttet til forvaltning av Altinn-løsningen	100 000	
3905		Norges geologiske undersøkelse		
	1	Oppdragsinntekter	10 000 000	
	2	Tilskudd til samfinansieringsprosjekter	28 650 000	
3906		Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard		
	1	Produksjonsavgifter mv.	1 000 000	
3907		Sjøfartsdirektoratet		
	1	Gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR	110 600 000	
	2	Maritime personellsertifikater	8 700 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	3	Diverse inntekter	4 100 000	
	4	Gebyrer for skip i NIS	35 000 000	
3908		Skipsregistrene		
	1	Gebyrer NOR	10 250 000	
	2	Gebyrer NIS	5 100 000	
3961		Selskaper under NHDs forvaltning		
	70	Garantiprovisjon, Statkraft SF	75 795 000	
4550		Konkurransetilsynet		
	2	Ymse inntekter	193 000	
5325		Innovasjon Norge		
	50	Tilbakeføring fra landsdekkende innovasjonsordning	5 000 000	
	70	Låne- og garantiprovisjoner	44 500 000	
		Totale inntekter		1 086 693 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 900 post 1 og 21	kap. 3900 post 2
kap. 901 post 1	kap. 3901 postene 1, 2 og 6
kap. 902 post 1	kap. 3902 postene 1 og 3
kap. 902 post 21	kap. 3902 post 4
kap. 903 post 1	kap. 3903 post 1
kap. 904 post 1	kap. 3904 post 2
kap. 904 post 22	kap. 3904 post 3
kap. 905 post 21	kap. 3905 postene 1 og 2
kap. 907 post 1 og 22	kap. 3907 post 3

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan overskride bevilgningen under kap. 950 Forvaltning av statlig eierskap post 21 Spesielle driftsutgifter, til dekning av meglerhonorarer og utgifter til faglig bistand ved salg av statlige aksjeposter, samt andre endringer som kan få betydning for eierstrukturen i selskapene.

IV

Fullmakt til å utgiftsføre uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan utgiftsføre utbetalinger knyttet til utfør-

te pålagte miljøltiltak etter virksomheten i Raufoss ASA innenfor gitt garantiramme på 50 mill. kroner uten bevilgning under kap. 960 Raufoss ASA post 71 Refusjon for miljøltiltak.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan:

1. gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
907		Sjøfartsdirektoratet	
	72	Tilskudd til NO _x -tiltak	35 mill. kroner
2421		Innovasjon Norge	
	72	Forsknings- og utviklingskontrakter	100 mill. kroner

2. gi Eksportfinans ASA tilsagn om statlig dekning av framtidig underskudd på avregningskontoen for eksisterende eksportkredittordning, den såkalte 108-ordningen. Fullmakten gjelder for samlede framtidige underskudd som oppstår som følge av tilsagn om lån fram til 31. desember 2007. Fullmakten har som forutsetning at:

- a) Eksportfinans ASA fram til 31. desember 2007 kan gi tilsagn om lån ved eksport av kapitalvarer og skip til de gunstigste rentevilkår og kredittider som OECD (Arrangement on Officially Supported Export Credits) tillater.
- b) Eksportfinans ASAs innlånspraksis for ordningen må godkjennes av Nærings- og handelsdepartementet. Nærings- og handelsdepartementet kan for øvrig utarbeide nærmere retningslinjer for ordningen.

VI

Fullmakt til å inngå forpliktelser utover gitt bevilgning i forbindelse med kjøp av utredninger og lignende

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan inngå forpliktelser for inntil 7,5 mill. kroner til utredninger o.l. utover gitt bevilgning under kap. 900 Nærings- og handelsdepartementet post 21 Spesielle driftsutgifter.

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan gi Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye garantier for inntil 40 mill. kroner for lån til realinvesteringer og driftskapital, men slik at total ramme for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 240 mill. kroner.

VIII

Dekning av forsikringstilfeller

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan:

1. gi tilsagn til Institutt for energiteknikk og Statsbygg om dekning av forsikringsansvar for inntil 700 000 000 euro overfor tredjeperson for instituttets og Statsbyggs ansvar etter lov av 12. mai 1972 nr. 28 om atomenergivirksomhet, kapittel III.
2. inngå avtaler om forsikringsansvar under beredskapsordning for statlig varekrigsforsikring innenfor en

totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar på 1 000 mill. kroner.

IX

Utlånsfullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan gi Innovasjon Norge fullmakt til å gi tilsagn om nye landsdekkende risikolån innenfor en ramme på inntil 100 mill. kroner.

X

Tiltredelsesfullmakt

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan tiltre deltakelse i "Eurekas Art. 169 initiativ for forskningsutførende SMBer" innenfor en kostnadsramme på 2 mill. euro pr. år for perioden 2007-2013.

XI

Fullmakter vedrørende Norsk Romsenter

Stortinget samtykker i at Nærings- og handelsdepartementet i 2007 kan gi Norsk Romsenter fullmakt til å:

1. selge andeler i selskaper hvor institusjonen forvalter eierandeler, og kjøpe andeler i nye selskaper.
2. benytte utbytte fra selskaper hvor institusjonen forvalter eierandeler og inntekter fra salg av andeler i slike selskaper til romrelatert virksomhet, herunder kjøp av andeler i nye selskaper.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot rammeområde 9.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 81 mot 22 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 23.33.55)

Presidenten: Det voteses så over innstillingens forslag til vedtak under rammeområde 10.

Komiteen hadde innstilt:

B. Rammeområde 10 (Fiskeri)

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1000		Fiskeri- og kystdepartementet		
	1	Driftsutgifter	97 100 000	
	70	Tilskudd diverse formål, kan overføres	500 000	
	71	Tilskudd til kystkultur, kan overføres	2 100 000	
1001		Deltakelse i internasjonale organisasjoner		
	70	Tilskudd, kan overføres	8 060 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1030		Fiskeridirektoratet		
	1	Driftsutgifter	288 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	4 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 600 000	
1050		Diverse fiskeriformål		
	71	Sosiale tiltak, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	74	Erstatninger, <i>kan overføres</i>	2 140 000	
	75	Tilskudd til næringstiltak i fiskeriene, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	76	Tilskudd til strukturtiltak for kapasitetstilpasning, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	77	Tilskudd til NO _x -reduserende tiltak for fiskeflåten, <i>kan overføres</i>	75 000 000	
	78	DNA-register for vågehval, <i>kan overføres</i>	700 000	
	79	Informasjon ressursforvaltning, <i>kan overføres</i>	1 450 000	
2415		Innovasjon Norge, fiskeri- og andre regionalpolitiske tiltak		
	73	Rentestøtte stønadslån	20 000	
	75	Marint verdiskapingsprogram, <i>kan overføres</i>	75 000 000	
		Totale utgifter		618 020 000
I n n t e k t e r				
4000		Fiskeri- og kystdepartementet		
	1	Refusjoner	10 000	
4030		Fiskeridirektoratet		
	1	Oppdragsinntekter	10 000	
	2	Salg av registre, diverse tjenester	90 000	
	4	Fangstinntekter overvåkingsprogrammet	10 000	
	5	Gebyr kjøperregistrering	470 000	
	6	Tvangsmulkt oppdrettsvirksomhet	720 000	
	8	Gebyr havbruk	13 260 000	
	9	Gebyr Merkeregisteret	21 050 000	
	12	Gebyr ervervstillatelse	3 060 000	
	14	Refusjoner	10 000	
	20	Forvaltningssanksjoner i fiskeflåten	10 000	
	22	Inntekter ordningen fiskeforsøk og veiledning	4 150 000	
4050		Diverse fiskeriformål		
	1	Strukturavgift for kapasitetstilpasning i fiskeflåten	5 000 000	
5575		Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet		
	70	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	7 000 000	
	71	Kontrollavgift fiskeflåten	21 425 000	
	72	Årsavgift havnesikkerhet	13 500 000	
		Totale inntekter.....		89 775 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1030 post 21	kap. 4030 post 22
kap. 1050 post 76	kap. 4050 post 1

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1050		Diverse fiskeriformål	
	76	Tilskudd til strukturtiltak for kapasitetstilpasning	6 mill. kroner
	77	Tilskudd til NO _x -reduserende tiltak for fiskeflåten	200 mill. kroner

IV

Strukturavgift

Stortinget samtykker i at strukturavgiften på første-håndsomsetning av fisk i 2007 settes til 0,05 pst. av førstehåndsverdi av landet fisk i 2007.

Presidenten: Også her antar presidenten at Fremskrittspartiet vil stemme imot.

Presidenten: Det voteses så over innstillingens forslag til vedtak under rammeområde 11.

Komiteen hadde innstilt:

**C. Rammeområde 11
(Landbruk)**

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.34.24)

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1100		Landbruks- og matdepartementet		
	1	Driftsutgifter	117 609 000	
45		Store utstyrskjøp og vedlikehold – ordinære forvaltningsorganer, kan overføres, kan nyttes under post 50	5 214 000	
50		Store utstyrskjøp og vedlikehold – forvaltningsorganer med særskilte fullmakter	237 000	
70		Tilskudd til driften av Staur gård	200 000	
1112		Kunnskapsutvikling og beredskap m.m. på matområdet		
	50	Kunnskapsutvikling, kunnskapsformidling og beredskap, Veterinærinstituttet	72 733 000	
	51	Kunnskapsutvikling, kunnskapsformidling og beredskap, Bioforsk	50 492 000	
	52	Støtte til fagsentrene, Bioforsk	18 083 000	
1115		Mattilsynet		
	1	Driftsutgifter	1 060 167 000	
	70	Tilskudd til veterinær beredskap	88 600 000	
	71	Tilskudd til erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	1 038 000	
1138		Støtte til organisasjoner m.m.		
	70	Støtte til organisasjoner, <i>kan overføres</i>	19 847 000	
	71	Internasjonalt skogpolitisk samarbeid – organisasjoner og prosesser, <i>kan overføres</i>	4 043 000	
1139		Genressurser, miljø- og ressursregistreringer		
	70	Tilskudd til miljø- og ressurstiltak, <i>kan overføres</i>	15 170 000	
	71	Tilskudd til genressursforvaltning, <i>kan overføres</i>	16 185 000	
1141		Kunnskapsutvikling m.m. innen miljø- og næringstiltak i landbruket		
	50	Næringsøkonomisk dokumentasjon og analyse	22 720 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	52	Kunnskapsutvikling og kunnskapsformidling om arealressurser, skog og landskap	79 473 000	
1143		Statens landbruksforvaltning		
	1	Driftsutgifter	158 847 000	
	70	Tilskudd til beredskap i kornsektoren, <i>kan overføres</i>	385 000	
	72	Erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	302 000	
	73	Tilskudd til erstatninger m.m. ved tiltak mot dyre- og plantesykdommer, <i>overslagsbevilgning</i>	41 887 000	
	74	Tilskudd til prosjekt innen planteforedling og oppformering, <i>kan overføres</i>	14 628 000	
1144		Ressursforvaltning og miljøtiltak i landbruket		
	77	Miljørettet prosjektarbeid m.m., <i>kan overføres</i>	6 097 000	
1147		Reindriftsforvaltningen		
	1	Driftsutgifter	38 528 000	
	45	Store utstyrskjøp og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 349 000	
	70	Tilskudd til fjellstuer	680 000	
	71	Omstillingstiltak i Indre Finnmark, <i>kan overføres</i>	11 870 000	
1148		Naturskade – erstatninger og sikring		
	70	Tilskudd til sikringstiltak m.m., <i>kan overføres</i>	18 665 000	
	71	Naturskade, erstatninger, <i>overslagsbevilgning</i>	70 000 000	
1149		Verdiskapings- og utviklingstiltak i landbruket		
	51	Tilskudd til Utviklingsfondet for skogbruket	3 271 000	
	71	Tilskudd til verdiskapingstiltak i skogbruket, <i>kan overføres</i>	38 674 000	
1150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.		
	50	Fondsavsetninger	751 003 000	
	70	Markedsregulering, <i>kan overføres</i>	201 000 000	
	73	Pristilskudd, <i>overslagsbevilgning</i>	2 077 316 000	
	74	Direkte tilskudd, <i>kan overføres</i>	6 714 969 000	
	77	Utviklingstiltak, <i>kan overføres</i>	227 430 000	
	78	Velferdsordninger, <i>kan overføres</i>	1 609 154 000	
1151		Til gjennomføring av reindriftsavtalen		
	51	Tilskudd til Utviklings- og investeringsfondet	37 300 000	
	72	Tilskudd til organisasjonsarbeid	5 900 000	
	75	Kostnadssenkende og direkte tilskudd, <i>kan overføres</i>	47 500 000	
	79	Velferdsordninger	1 800 000	
1161		Statskog SF – forvaltningsdrift		
	70	Tilskudd til forvaltningsdrift	14 703 000	
	75	Oppsyn i statsallmenninger	7 423 000	
		Totale utgifter		13 677 492 000
I n n t e k t e r				
4100		Landbruks- og matdepartementet		
	1	Refusjoner m.m.	460 000	
4112		Kunnskapsutvikling og beredskap m.m. på matområdet		
	30	Husleie, Bioforsk	18 458 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4115		Mattilsynet		
	1	Gebyr m.m.	128 725 000	
	2	Driftsinntekter og refusjoner mv.	1 038 000	
4143		Statens landbruksforvaltning		
	1	Driftsinntekter m.m.	31 298 000	
4147		Reindrifftsforvaltningen		
	1	Refusjoner m.m.	32 000	
4150		Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.		
	85	Markedsordningen for korn	112 000 000	
5576		Sektoravgifter under Landbruks- og matdepartementet		
	70	Avgifter i matforvaltningen	540 800 000	
	71	Totalisatoravgift	100 000 000	
	72	Miljøavgift, plantevernmidler	75 000 000	
		Totale inntekter		1 007 811 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2007 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1100 post 1	kap. 4100 post 1
kap. 1115 post 1	kap. 4115 post 2
kap. 1143 post 1	kap. 4143 post 1
kap. 1147 post 1	kap. 4147 post 1

2. overskride bevilgningen under kap. 1100 Landbruks- og matdepartementet post 45 Store utstyrsjøp og vedlikehold, med et beløp som tilsvare merinntektene fra salg av eiendom. Ubrukte merinntekter fra salg av eiendom kan regnes med ved utregning av overførbart beløp under bevilgningen.

1147 Reindrifftsforvaltningen post 1 Driftsutgifter, med inntil 0,5 mill. kroner i sammenheng med forskuttering av utgifter til tvangsflytting av rein.

IV

Tilsagnsfullmakter

III
Forskuttering av utgifter til tvangsflytting av rein
Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2007 kan overskride bevilgningen under kap.

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1148		Naturskade erstatninger og sikring	
	70	Tilskudd til sikringstiltak m.m.	2 mill. kroner
	71	Naturskade, erstatninger	36 mill. kroner

V

Salg av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2007 kan selge innkjøpt og opprinnelig statseieendom for inntil 8 mill. kroner.

VI

Avgifter i matforvaltningen (kap. 5576 post 70)

§ 1

Stortinget samtykker i at Landbruks- og matdepartementet i 2007 kan:

a) oppkreve matproduksjonsavgifter begrenset oppad til følgende satser:

1. Avgift på norsk produsert kjøtt med en sats på kr 0,51 pr. kg.
2. Avgift på andre norsk produserte animalia med en sats på 1,99 pst.
3. Avgift på norsk produserte vegetabilier med en sats på 0,80 pst.
4. Avgift på fisk landet fra EØS-fartøy med en sats på kr 14,60 pr. mottatt tonn råstoff.
5. Avgift på fisk landet fra tredjelandsfartøy med en sats på kr 14,60 pr. mottatt tonn.
6. Avgift på fisk tatt om bord på norsk fabrikkfartøy eller omlastet til utenlandsk fartøy med en sats på kr 14,60 pr. mottatt tonn.
7. Avgift på produksjon av oppdrettsfisk med en sats på kr 14,60 pr. mottatt tonn fisk til slakting.
8. Avgift på importert fisk og fiskevarer med en sats på kr 14,60 pr. tonn.
9. Avgift på importerte råvarer, unntatt fisk og fiskevarer, med en sats på 1,14 pst.
10. Avgift på importerte ferdigvarer og halvfabrikata, unntatt fisk og fiskevarer, med en sats på 0,71 pst.

b) oppkreve avgifter for tilsyn og kontroll med drikkevann (vannverk), kosmetikk, fôr til dyr utenom matproduksjon og planter som ikke er mat.

§ 2

Avgiftene skal dekke kostnader ved tilsyn og kontroll. Avgiftene oppkreves i henhold til lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) § 21, lov 20. desember 1974 nr. 73 om dyrevern § 30 a, lov 4. desember 1992 nr. 130 om husdyravl § 6 a, lov 15. juni 2001 nr. 75 om veterinærer og annet dyrehelsepersonell § 37 a og lov 21. desember 2005 nr. 126 om kosmetikk og kroppspfleieprodukter (kosmetikklova) § 18.

VII

Stortinget ber Regjeringen om å bevilge kr 100 000 i støtte til Dyrevernalliansen innenfor de ufordelte midlene på kap. 1138 post. 70.

VIII

Stortinget ber Regjeringen om å bevilge kr 250 000 i støtte til prosjektet «Slipp oss til – ungdom inn i landbruket» innenfor de ufordelte midlene på kap. 1138 post 70.

Presidenten: Også her ønsker Fremskrittspartiet å stemme imot.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) (fra salen): Fremskrittspartiet ønsker å stemme for VII.

Presidenten: Det går ikke.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) (fra salen): Det er greit.

Presidenten: Da kan vi glemme det, da.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) (fra salen): Jeg vil i hvert fall ha det med i protokollen.

Presidenten: Ja vel. Det går ikke. Dette er altså rammeområde 11, og det vil i hvert fall Fremskrittspartiet stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 81 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.35.27)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Det votes over forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 5. desember 2006:

«Stortinget ber Regjeringen arbeide for et internasjonalt regelverk som forhindrer ilandføring av ulovlige fiskefangster.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.36.02)

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Det votes over forslag fra stortingsrepresentant Øyvind Korsberg på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 5. desember 2006:

«Stortinget ber Regjeringen styrke kontrollen til havs for å forhindre overfiske.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.36.35)

S a k n r . 5

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet i henhold til forretningsordenens § 37 a før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 23.37.