



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 8 · 17. oktober
Sesjonen 2023–2024

Møte tirsdag den 17. oktober 2023 kl. 10

President: Masud Ghara h k h a n i

Dagsorden (nr. 8):

1. Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling (Innst. 20 S (2023-2024))
2. Interpellasjon fra representanten Trond Helleland til samferdselsministeren:

«Ekstremværet «Hans» og det påfølgende styrtregnet på Østlandet har fått store konsekvenser. Selv om klimatilpasning er et prioritert område i virksomhetenes samfunnsikkerhetsarbeid, virker det ikke som at man har hatt gode nok planer på plass som for eksempel å sikre at man raskt kan gjenopprette framkommelighet etter driftsstans. Vi er også avhengige av at koordineringen mellom etater og ulike forvaltningsnivåer fungerer godt når hendelser inntreffer.

Hva vil statsråden gjøre for å sikre oss bedre før neste naturhendelse?»
3. Interpellasjon fra representanten Sofie Marhaug til olje- og energiministeren:

«Det er nå to år siden Høyesterett konkluderte med at vindkraftverkene på Storheia og Roan krenker reindriftssamene på Fosens menneskerettigheter. Sannhets- og forsoningskommisjonen skriver i sin rapport at den manglende oppfølgingen av Fosendommen setter samers «tillit til samfunnsinstitusjoner under press», noe også demonstrasjonene i Oslo vinteren 2023 viste. Et rimelig rettsstatsprinsipp er at regjeringen ikke overkjører en dom i Høyesterett.

Kan statsråden leve med at regjeringens energipolitikk truer tilliten til rettsstaten?»
4. Referat

Presidenten [10:00:15]: Representantene Andreas Sjalg *Unneland* og Bård *Hoksrud*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentant for Sør-Trøndelag, Hilde Marie Gaebpie *Danielsen*, tar nå sete.

Fra Statsministerens kontor foreligger to brev til Stortinget. Det første brevet er datert 13. oktober 2023 og lyder:

«Det ble avholdt statsråd på Det kongelige slott fredag 13. oktober 2023 kl. 11.00 under ledelse av Hans Majestet Kongen. Det ble truffet følgende vedtak:

Statsministerens kontor

1. Statssekretær Geir Indrefjord gis avskjed i nåde som statssekretær for statsråd Emilie Enger Mehl i Justis-

og beredskapsdepartementet og utnevnes på ny som statssekretær for statsråd Trygve Magnus Slagsvold Vedum i Finansdepartementet.

2. Utnevning av assisterende enhetsleder Sigve Bolstad som statssekretær for statsråd Emilie Enger Mehl i Justis- og beredskapsdepartementet.
3. Konstitusjon av politisk rådgiver Siv Sætran som statssekretær for statsråd Geir Pollestad i Landbruks- og matdepartementet i perioden fra og med 24. oktober 2023 til og med 7. november 2023.
4. Statssekretær Jakob Bjelland gis avskjed i nåde med virkning fra 1. november 2023 som statssekretær for statsråd Trygve Magnus Slagsvold Vedum i Finansdepartementet.
5. Endringene i punkt 1 og 2 skjer med virkning fra 13. oktober 2023 kl. 12.00.

[...]

Videre gjør Statsministerens kontor oppmerksom på at konstitusjonen av statssekretær Truls Vasvik i Helse- og omsorgsdepartementet utløp 12. oktober 2023.

Statssekretær Helge Flø Kvamsås' konstitusjon som statssekretær i Nærings- og fiskeridepartementet utløper 13. oktober 2023.»

Det andre brevet er datert 16. oktober 2023 og lyder: «Det ble avholdt statsråd på Det kongelige slott mandag 16. oktober 2023 kl. 11.00 under ledelse av Hans Majestet Kongen. Det ble truffet følgende vedtak:

Statsministerens kontor

1. Utenriksminister Anniken Scharning Huitfeldt gis avskjed i nåde.
2. Statsråd Espen Barth Eide utnevnes til utenriksminister og overtar styret av Utenriksdepartementet.
3. Statssekretær Andreas Bjelland Eriksen utnevnes til statsråd og overtar styret av Klima- og miljødepartementet.
4. Statsråd Marte Mjøs Persen gis avskjed i nåde.
5. Statsråd Tonje Brenna overtar styret av Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
6. Ordfører Kari Nessa Nordtun utnevnes til statsråd og overtar styret av Kunnskapsdepartementet med unntak av de saksområder i departementet som ligger under forsknings- og høyere utdanningsministeren.
7. Statsråd Bjørnar Selnes Skjæran gis avskjed i nåde.
8. Stortingsrepresentant Cecilie Terese Myrseth utnevnes til statsråd og overtar styret av fiskeri- og havsaker i Nærings- og fiskeridepartementet.
9. Statsråd Sigbjørn Gjelsvik gis avskjed i nåde.
10. Stortingsrepresentant Erling Sande utnevnes til statsråd og overtar styret av Kommunal- og distriks-

- departementet, med unntak av de avdelinger i departementet som legges under digitaliserings- og forvaltningsministerens styre, jf. punkt 11 under.
11. Daglig leder Karianne Oldernes Tung utnevnes til statsråd og overtar styret av Statsforvaltningsavdelingen, Avdeling for IT- og forvaltningspolitikk og Arbeidsgiverpolitisk avdeling i Kommunal- og distriktsdepartementet.
 12. Regjeringsmedlemmenes rang fastsettes i samsvar med et vedlagt forslag.
 13. Punkt 1 til og med 12 over trer i kraft fra og med 16. oktober 2023 kl. 13.00.
 14. Med virkning fra 1. januar 2024 endrer Olje- og energidepartementet navn til Energidepartementet. Departementet delegeres myndighet til å foreta nødvendige endringer i forskrifter, avtaler, instruksjer, bestemmelser mv. som følge av navneendringen.
 15. Følgende statssekretærer gis avskjed i nåde med virkning fra 16. oktober 2023 kl. 13.00:
 1. Statssekretær Eivind Vad Petersson for utenriksminister Anniken Scharning Huitfeldt i Utenriksdepartementet.
 2. Statssekretær Andreas Motzfeldt Kravik for utenriksminister Anniken Scharning Huitfeldt i Utenriksdepartementet.
 3. Statssekretær Ragnhild Sjoner Syrstad for statsråd Espen Barth Eide i Klima- og miljødepartementet.
 4. Statssekretær Kjersti Bjørnstad for statsråd Espen Barth Eide i Klima- og miljødepartementet.
 5. Statssekretær Tomas Norvoll for statsråd Marte Mjøs Persen i Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
 6. Statssekretær Samra Akhtar for statsråd Marte Mjøs Persen i Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
 7. Statssekretær Kjetil Vevle for statsråd Tonje Brenna i Kunnskapsdepartementet.
 8. Statssekretær Sindre Lysø for statsråd Tonje Brenna i Kunnskapsdepartementet.
 9. Statssekretær Vidar Ulriksen for statsråd Bjørnar Selnes Skjæran i Nærings- og fiskeridepartementet.
 10. Statssekretær Kristina Sigurdsdottir Hansen for statsråd Bjørnar Selnes Skjæran i Nærings- og fiskeridepartementet.
 11. Statssekretær Nancy Charlotte Porsanger Anti for statsråd Sigbjørn Gjelsvik i Kommunal- og distriktsdepartementet.
 12. Statssekretær Sigrun Wiggen Prestbakmo for statsråd Sigbjørn Gjelsvik i Kommunal- og distriktsdepartementet.
 13. Statssekretær Ole Gustav Narud for statsråd Sigbjørn Gjelsvik i Kommunal- og distriktsdepartementet.
 14. Statssekretær Gunn Karin Gjul for statsråd Sigbjørn Gjelsvik i Kommunal- og distriktsdepartementet.
 15. Statssekretær Andreas Bjelland Eriksen for statsminister Jonas Gahr Støre og statsråd Terje Aasland i Olje- og energidepartementet.
 16. Statssekretær Synnøve Mjeldheim Skaar for statsminister Jonas Gahr Støre.
 16. Følgende utnevnes til statssekretærer med virkning fra 16. oktober 2023 kl. 13.00:
 1. Statssekretær Eivind Vad Petersson for utenriksminister Espen Barth Eide.
 2. Statssekretær Andreas Motzfeldt Kravik for utenriksminister Espen Barth Eide.
 3. Statssekretær Ragnhild Sjoner Syrstad for statsråd Andreas Bjelland Eriksen i Klima- og miljødepartementet.
 4. Statssekretær Kjersti Bjørnstad for statsråd Andreas Bjelland Eriksen i Klima- og miljødepartementet.
 5. Statssekretær Kjetil Vevle for statsråd Tonje Brenna i Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
 6. Statssekretær Tomas Norvoll for statsråd Tonje Brenna i Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
 7. Avdelingsdirektør Ellen Bakken for statsråd Tonje Brenna i Arbeids- og inkluderingsdepartementet.
 8. Statssekretær Sindre Lysø for statsråd Kari Nessa Nordtun i Kunnskapsdepartementet.
 9. Statssekretær Synnøve Mjeldheim Skaar for statsråd Kari Nessa Nordtun i Kunnskapsdepartementet.
 10. Statssekretær Vidar Ulriksen for statsråd Cecilie Terese Myrseth i Nærings- og fiskeridepartementet.
 11. Statssekretær Kristina Sigurdsdottir Hansen for statsråd Cecilie Terese Myrseth i Nærings- og fiskeridepartementet.
 12. Statssekretær Nancy Charlotte Porsanger Anti for statsråd Erling Sande i Kommunal- og distriktsdepartementet.
 13. Statssekretær Sigrun Wiggen Prestbakmo for statsråd Erling Sande i Kommunal- og distriktsdepartementet.

14. Statssekretær Ole Gustav Narud for statsråd Erling Sande i Kommunal- og distriktsdepartementet.
15. Statssekretær Gunn Karin Gjul for statsråd Karianne Oldernes Tung i Kommunal- og distriktsdepartementet.
16. Ordfører Ingunn Trosholmen for statsminister Jonas Gahr Støre.»

De refererte brevene foreslås vedlagt protokollen. – Det anses vedtatt.

Endringene i regjeringen medfører følgende endringer i Stortingets sammensetning:

De tidligere medlemmene av regjeringen, Anniken Huitfeldt, Sigbjørn Gjelsvik, Marte Mjøs Persen og Bjørnar Skjæran og tidligere statssekretær Truls Vasvik, har tatt sete som representanter.

Følgende vararepresentanter møter som representanter i den tid representantene Erling Sande og Cecilie Myrseth er medlemmer av regjeringen:

For Sogn og Fjordane: Aleksander Øren *Heen*

For Troms: Tom Einar *Karlsen*

Under representanten Tuva *Moflags* innvilgede permisjon i tiden fra og med 9. til og med 19. oktober foreslås vararepresentanten Ragnhild Male *Hartviksen* fritatt fra å møte i Stortinget, da hun for tiden deltar på delegasjonsreise for Stortinget i USA. Andre vararepresentant for Akershus, Tobias Hangaard *Linge*, foreslås fortsatt innkalt for å møte i Stortinget i den resterende del av permisjonstiden.

Under representanten Else Marie *Rødbys* innvilgede permisjon i tiden fra og med 9. til og med 19. oktober foreslås vararepresentanten Kari Mette *Prestrud* innkalt for å møte i Stortinget i den resterende del av permisjonstiden.

– Det anses vedtatt.

Kari Mette Prestrud er til stede og vil ta sete.

Videre foreligger det fire permisjonssøknader:

- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Marianne Sivertsen *Næss* i dagene 18. og 19. oktober for å delta på Arctic Circle Assembly i Reykjavik med delegasjonen for arktisk parlamentarisk samarbeid
- fra Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Jenny *Klinge* fra og med 17. oktober og inntil videre
- fra Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Willfred *Nordlund* i tiden fra og med 17. til og med 19. oktober for å delta på parlamentarisk møte i Egilsstaðir og på Arctic Circle Assembly i Reykjavik, Island, med delegasjonen for arktisk parlamentarisk samarbeid

- fra representanten Mímir *Kristjánsson* om velferdspermisjon i tiden fra og med 18. til og med 25. oktober

Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Rogaland, Emma *Watne*, foreligger søknad om fritak fra å møte i Stortinget under representanten Mímir Kristjánssons permisjon, grunnet foreldrepermisjon.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Finnmark: Sigurd Kvammen *Rafaelsen*
For Møre og Romsdal: Per Ivar *Lied*
For Nordland: Hans Gunnar *Holand*
For Rogaland: Naomi *Wessel*

Presidenten [10:08:22]: Per Ivar Lied og Hans Gunnar Holand er til stede og vil ta sete.

Representanten Sofie Marhaug vil framsette et representantforslag.

Sofie Marhaug (R) [10:08:45]: På vegne av stortingsrepresentanten Geir Jørgensen og meg selv har jeg gleden av å framsette et representantforslag om å stanse elektrifiseringen av Melkøya.

Presidenten [10:08:59]: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:09:05]

Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling (Innst. 20 S (2023–2024))

Presidenten [10:09:05]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:09:16]

Interpellasjon fra representanten Trond Helleland til samferdselsministeren:

«Ekstremværet «Hans» og det påfølgende styrtregnet på Østlandet har fått store konsekvenser. Selv om klimatilpasning er et prioritert område i virksomhetenes samfunnssikkerhetsarbeid, virker det ikke som at man har hatt gode nok planer på plass som for eksempel å sikre at man raskt kan gjenopprette framkommelighet etter driftsstans. Vi er også avhengige av at koordineringen

mellom etater og ulike forvaltningsnivåer fungerer godt når hendelser inntreffer.

Hva vil statsråden gjøre for å sikre oss bedre før neste naturhendelse?»

Trond Helleland (H) [10:10:09]: Fra den 7. august og fram til 9. august kom ekstremværet «Hans» som kastet på oss. Det førte til jordskred, det førte til flom, og det førte til oversvømmelser og store skader. Særlig Innlandet og Viken ble rammet, men også Vestland og Trøndelag fikk merke det. Flere nedbørsrekorder på ellers regnfattige steder ble slått. I min gamle hjemkommune Ål raste flere hus ut. Huset til min søster ble heldigvis ikke fylt av vann, men av venninner med barn som måtte evakueres. Det var vel totalt 4 000 personer som ble evakuert som følge av «Hans».

Det førte naturligvis også til at en rekke vei- og togforbindelser ble stengt som følge av ødeleggelser eller farlige kjøreforhold. Den 9. august var alle de viktige ferdssårene mellom Oslo og Trondheim stengt for trafikk: E6, på to steder, og rv. 3 mellom Rena og Alvdal. I tillegg var rv. 7 mellom Hønefoss og Geilo stengt, og det samme var E16 mellom Bagn og Aurdal, rv. 4 mellom Roa og Gran og rv. 15 i Ottadalen. Statens vegvesen oppfordret rett og slett folk til å unngå å reise. I tillegg hadde Vegvesenet registrert at 77 fylkesveier var stengt, bl.a. i Begnadalen, hvor fv. 2458 var delt i to av vannmasser som krysset veien. Riksvei 3 ble åpnet igjen etter litt over et døgn, rv. 4 og E6 ble gjenåpnet etter seks dager.

Jernbanelinjer måtte også stenges på grunn av flom, ødeleggelser og krevende værforhold. Det ble registrert stenging av Dovrebanen, Bergensbanen, Kongsvingerbanen, Rørosbanen, Raumabanen, Gardermobanen og Hovedbanen – det var vel de fleste i landet, iallfall sørpå, som ble stengt. Jaren stasjon i Gran ble oversvømt, og på Dovrebanen fikk Randklev jernbanebru over Lågen ved Ringebu alvorlige skader og kollapset senere. Rørosbanen ble etter fire dager gjenåpnet for godstog og etter fem dager for persontog. Dovrebanen er som kjent stengt på ubestemt tid fordi brua mangler. Omtrent halvparten av godstrafikken mellom Trondheim og Oslo går med jernbane, og Rørosbanen er ikke dimensjonert for store godstog.

Kostnadene for samferdsel og infrastruktur er ikke kjent ennå – det er mulig statsråden vet det – men forsikringselskapene fikk inn krav fra privatkunder på 1,6 mrd. kr, og kostnadene ser ifølge de opplysningene som står i Aftenposten og andre steder, ut til totalt å bli høyere enn 3,5 mrd. kr, altså den dyreste naturkatastrofen i Norge.

Først fikk vi ekstremnedbør, jordras og stenging av veier. Dette er vanskelig å forutse, men man kan ha generell beredskap. Virket den, fant ressursene hverandre?

Jeg fikk mange meldinger om at det var vanskelig å få tak i de rette personene, f.eks. i Vegvesenet, og at lokale mannskaper på Nesbyen selv måtte vurdere om rv. 7 skulle stenges, uten å ha klare anbefalinger. Er dette riktig?

I neste fase burde man da være forberedt når vannet steg. For eksempel ved utløpet av Drammensvassdraget hadde man flere dager på seg til å bygge flomvoller, og på Hønefoss så man at elva steg. Det virket som denne beredskapen var bedre, men like fullt måtte E134 ved Mjøndalen stenge, som så mange ganger før. Hva gjør en med den typen gjentatte oversvømmelser – flytter veien, bygger permanent flomvern eller velger andre løsninger?

«Hans» vil nok dessverre ikke være en engangshendelse. Klimaendringer tilsier at dette vil skje igjen. Det er uunngåelig at vi får mer ekstremt vær, og det står i alle strategier og rapporter at klimatilpasning må være et prioritert område, også innen transport. I «Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren», revidert i 2020, trekkes det fram at klimatilpasning må være «et prioritert område i virksomhetenes samfunnssikkerhetsarbeid». I strategien understrekes følgende:

«Transportsektoren må være forberedt på å både forebygge og håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser, samt en generelt større belastning på transportinfrastrukturen.»

Har vi kommet lenger siden 2020? Er vi bedre forberedt? Det er blant spørsmålene statsråden kan vurdere å svare på.

Statsråden har i svar til Stortinget understreket at det er den enkelte virksomhet som har det operative ansvaret for sin infrastruktur, og bekreftet at klimatilpasning er ett av de prioriterte områdene. Totalberedskapskommisjonen har også tatt opp dette i sine anbefalinger om å bedre beredskaps- og krisehåndteringssystemene. Mye har gått bra, men vi kan ikke leve på flaks; vi må vite at vi er bedre rustet til neste gang.

Hvordan vil statsråden sørge for at vi er bedre forberedt til neste uvær?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:15:24]: La meg først takke interpellanten for at han har satt denne viktige saken på dagsordenen. Det er åpenbart sånn at vi hele tiden må ta lærdom av og utvikle oss med tanke på hendelser som ekstremvær.

Arbeid med samfunnssikkerhet innebærer både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting. I den sammenheng betyr det at vi må jobbe for å unngå konsekvenser ved naturhendelser, gjennom både god daglig drift og vedlikehold av infrastrukturen, langsiktig arbeid med klimatilpasning og å ha nødvendig beredskap når hendelser inntreffer.

Når det gjelder det forebyggende arbeidet, må transportsektoren være forberedt på å håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser. For å ha en transportinfrastruktur som er trygg og forutsigbar, må klimatilpasning være en integrert del av planlegging, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.

Godt driftet infrastruktur er svært viktig for å kunne tåle et mer ekstremt klima. Vi må likevel dessverre i ekstreme tilfeller også tåle stengte veier og baner og ha beredskap på plass for å rette feil og få transport i gang igjen så raskt som mulig. Når det gjelder hendelser som inntraff i forbindelse med ekstremværet «Hans», fikk disse betydelige konsekvenser for transportsektoren, som interpellanten var innom, i særlig grad for vei og jernbane og i mindre grad for luftfarten.

Koordinering mellom etater og ulike forvaltningsnivåer må fungere godt når hendelser inntreffer, slik stortingsrepresentanten påpeker. I tilfellet «Hans» innførte Samferdselsdepartementet daglig rapportering fra Statens vegvesen, Bane NOR og Jernbanedirektoratet for å få oppdatert informasjon om status, konsekvenser og hva departementet eventuelt kunne bidra med.

I dagene før ekstremværet satte inn, forberedte transportsektoren seg på hendelsen. Det var bl.a. tett kontakt mellom Bane NOR, Jernbanedirektoratet og berørte togoperatører. Bane NOR innførte rød beredskap allerede dagen før «Hans» slo til, hvilket innebar å stenge berørte jernbanestrekninger for å unngå tap av liv og skade på personer og materiell.

Statens vegvesen var i kontakt med de andre veieierne og sine entreprenører og økte beredskapen etter hvert som farevarslene gikk fra gult til rødt. Statens vegvesen deltok også i møter med statsforvalterne og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap samt at de hadde daglige møter med andre veieiere, som fylkeskommunene, kommuner og også Nye veier AS. Det ble i tillegg etablert en nasjonal beredskapsstab for å håndtere hendelsene på nasjonalt nivå.

Sektoren vår har arbeidet lenge for å utvikle et godt planverk. På veisiden samordner Statens vegvesen sektorens respons. På jernbanesiden har Bane NOR, som infrastrukturforvalter, det operative ansvaret for nasjonal beredskap på jernbanenettet og samordner og koordinerer dette arbeidet med jernbaneforetakene.

Transportenhetene har en god beredskap for å håndtere ekstreme hendelser, og det har vært jobbet hardt for å redusere konsekvensene for de reisende og næringslivet. Inntrykket er at Bane NOR, foretakets ansatte og samarbeidspartnere har gjort en stor innsats for å utbedre skadene, og de fleste berørte strekninger var kun stengt i noen få dager, til tross for relativt store skader, ofte på vanskelig tilgjengelige steder. Det jobbes

som sagt også på høygir for å få på plass en bruforbindelse til erstatning for Randklev bru. Også på veisiden ble det jobbet hardt for å holde veiene åpne, og særlig var entreprenørens lokalkunnskap og tidlig varsling viktig for å forberede veiinfrastrukturen for økte vannmengder samt skred og ras.

Det var i korte perioder, som det også ble nevnt, ikke framkommelighet mellom Oslo og Trondheim, og det var for få muligheter til å komme seg mellom øst og vest i Sør-Norge. Veinettet ble raskt åpnet igjen, gradvis, og mandag morgen var alle europa- og riksveier åpne, med noen restriksjoner og lokale omkjøringer.

Arbeidet som gjøres i forkant av slike hendelser, er kanskje viktigere enn det som skjer under selve hendelsen. Det legges derfor mye midler og ressurser til drift og vedlikehold av infrastrukturen, og dette må vi fortsette med for å være rustet for et villere og våtere klima.

Trond Helleland (H) [10:20:39]: Jeg takker statsråden for svaret.

Det er bra at beredskapen ble høynet, at det var beredskap, og at det var en rekke møter som skulle forebygge hendelser, men som vi oppdaget: Når det kommer 120 mm nedbør på Ål eller Geilo, der det vanligvis ikke er så veldig mye regn, mer snø, er det klart at dette er vanskelig å forutse. Det er imidlertid kan forutse, er utløpene av elver der det går viktig infrastruktur forbi, og kryssing av elver.

Jeg har spesielt lyst til å fokusere på Randklev bru i Gudbrandsdalen, som rett og slett raste sammen. Det vil være en større sak å undersøke om Bane NOR gjorde de inspeksjonene under vann som de skulle ha gjort. Det neste spørsmålet som reiser seg – også med tanke på Gudbrandsdalen – er Tretten bru, som raste sammen. Der kom det på plass erstatningsbru, men det tok over et år, og det på tross av at Vegvesenet har et brulager utenfor Molde. Meg bekjent har ikke Bane NOR noe tilsvarende. De hadde ingen alternativer som kunne settes inn. Det er nå reist forslag her i Stortinget om å benytte seg av veibrua, men etter det jeg har skjønt, har den også et dårlig fundament.

Statsråden skrøt for så vidt av Bane NOR, men det er ikke så veldig mye å skryte av at det ikke finnes beredskapsplaner og erstatningsbruer for den viktigste forbindelsen mellom Oslo og Trondheim når det gjelder jernbane. Hvor lang tid skal vi måtte vente på at det kommer på plass en bru? Noen viser til krigen i Ukraina, at der får en på plass en bru i løpet av et par dager. Det tror jeg ikke er så enkelt her.

Det er ganske forstemmende å oppdage at en så stor og tung organisasjon som Bane NOR ikke hadde noen planer for hvordan de skulle få dette opp og stå. Vi var i kontakt med Bane NOR ganske rett etter at bru hadde

rast sammen, og spurte: Hva gjør dere nå? Svaret var at de neste uke skulle ha noen workshoper for å vurdere hvordan de skulle gå videre. Jeg ville jo tro at det å ha planer som kan settes inn i det øyeblikk noe skjer, burde være en del av transportetatens planarbeid.

Jeg håper at statsråden virkelig vil ta tak i dette, spesielt når det gjelder Bane NOR. Vegvesenet gjorde en bedre jobb. Det er ofte lettere å erstatte vei enn jernbane. Allikevel: Her er det mye som er gjort.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:23:56]: La meg først si at man selvfølgelig må ta med seg erfaringene fra «Hans» for å se over planverket sitt, gjøre ytterligere forbedringer og være bedre forberedt neste gang. Det er intuitivt og riktig å tenke sånn. Likevel har jeg lyst å si at dette ikke er en helt riktig framstilling av situasjonen, i hvert fall er den ikke bred nok i sin tilnærming. Det er riktig, som representanten sa når det gjelder Tretten bru, at det tok sin tid. Det han ikke nevnte, var at vi tidligere hadde en hendelse på Badder bru, hvor det tok ni eller ti dager, så dette er det nyanser i, litt avhengig av hva slags utstyr som er tilgjengelig, og hva slags hendelse som har funnet sted. Det som i hvert fall må sies når det gjelder både Randklev bru og Tretten bru, er at når man får et brolegeme som faller ned i en elv med stor strøm – særlig gjelder det Randklev bru – er en stor del av utfordringen å komme ut der, på grunn av fortsatt høy vannstand og høy vannføring. Så det har vært ting i disse sakene som gjør at de ikke åpenbart er sammenlignbare.

Bane NOR har reservejernbanebruer tilgjengelig for bruk i krisesituasjoner. Foretaket har – sammen med Forsvaret ved Ingeniørbataljonen i Brigade Nord, Statens vegvesen og flere samarbeidspartnere – også vurdert om de tilgjengelige reservebruene, herunder også Forsvarets tilgjengelige reservebruer for både vei og jernbane i Norge og i våre naboland, kan brukes som midlertidig erstatning for den 170 meter lange brua som kollapset 14. august. Men her har altså faginstansene konkludert med at det ikke er tilgjengelige ressurser. Altså: Disse bruene er ikke tilstrekkelige til å kunne gjenopprette jernbanetraffikk på den utsatte strekningen i Ringebru.

Nå jobber Bane NOR med å reetablere bruforbindelse over elva, sånn at vi skal kunne kjøre gjennomgående tog på Dovrebanen så raskt som mulig. Hvis mulig går det i retning av gjenbruk av eksisterende bruelementer samt å bygge opp nye fundamenter og løfte bruelementene på plass igjen. Da vil det ta kortere tid å gjenåpne Dovrebanen for gjennomgående trafikk enn om det eventuelt må bygges en helt ny bru.

Jeg anbefaler representantene å følge med på en side som Bane NOR har opprettet hvor man kan se live-

strømming av disse hendelsene. Det skjer kanskje ikke så mye akkurat nå, men etter hvert kommer det kraner opp til stedet som vil løfte vekk bruelementer og forhåpentligvis også løfte på plass bruelementer. Dette er selvfølgelig superviktig, og det er ingen som må være i tvil om at verken vi i departementet, Bane NOR eller andre ønsker noe annet enn at dette skal gå så raskt som mulig, og at vi vil bruke de ressursene som er nødvendige for å få brutilbudet på plass igjen.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:27:07]: Takk til interpellanten, representanten Helleland, for å ta opp et veldig viktig tema. Jeg har i likhet med statsråden lyst til å si at det er viktige nyanser og lærdom å ta av denne historien.

Det er klart at fokuset naturlig nok må være på de stedene hvor f.eks. en bru kollapser og blir skadet, men det man ikke hører så mye om, er der f.eks. vedlikehold og god drift har ført til at det ikke kollapser. Det at det fungerer å klimatilpasse infrastrukturen og utbedre den bl.a. for å forhindre at den bryter sammen i flom, er også en side å ta med her. Det var flere plasser oppover Dovrebanen hvor nettopp det skjedde – at man de siste årene har gjort et viktig arbeid, og at den besto prøven. Men det holder selvfølgelig ikke at den består prøven noen steder, den må bestå prøven gjennom hele skinnegangen.

Det leder oss til det arbeidet vi skal gjøre sammen, med Nasjonal transportplan, og at nettopp vedlikehold, klimatilpassing og god daglig drift er veldig viktige oppgaver innenfor transportsektoren framover, som statsråden sa.

Da har jeg lyst til å påpeke en annen ting som fungerer relativt bra. Selv om interpellanten helt riktig sa at rv. 3 ble stengt, er det over de siste årene blitt gjort såkalt strekningsvis utbedring på rv. 3. Det var kun et lite punkt som ikke besto prøven på den veistrekningen, og det viser at arbeidet som Statens vegvesen har gjort, bl.a. på denne veien, har gitt resultater. Derfor synes jeg interpellanten har et godt poeng: Vegvesenet har gjort en bra jobb i stort, og han påpeker at nå må vi se på banesektor. Det har han naturligvis rett i, men da er det én nyanse i denne historien som det er litt viktig å få med, slik det også står på Wikipedia om Bane NOR: «Etableringen av foretaket var en del av Erna Solbergs regjerings jernbanereform.»

Vi har også påpekt i Hurdalsplattformen at måten jernbanen styres på, med forholdet mellom departement, direktorat og Bane NOR, er noe vi nå skal se på. Jeg tror at når vi ser på investeringsprosjekter som Bane NOR har gjennomført de siste årene, er det mye å gå på hva gjelder kostnadskontroll, i likhet med det Riksrevisjonen har påpekt, og det er åpenbart ting som kan for-

bedres også på beredskapssiden. Det er det viktig at Stortinget og regjeringen tar tak i sammen.

Oppsummert: Her er det mye å hente av lærdom, både der det har fungert, og der det ikke har fungert, og det er statsråden i gang med å ta tak i på en grundig måte.

Kari-Anne Jønnes (H) [10:30:15]: Takk til interpellanten for at han løfter fram et viktig tema. Ekstremværet «Hans» fikk store konsekvenser for mange i mitt hjemfylke. Når det eneste vi kan være sikre på, er at det blir mer ekstremt vær i årene som kommer, og at det vil ramme infrastruktur, er det skremmende å tenke på hvor mange læringspunkter sommerens hendelser har gitt oss.

Jeg kunne valgt å trekke fram eksempler fra Hadeland, Valdres, Land og Lillehammer – eller fra Gudbrandsdalen, Østerdalen og Glåmdalen. Det er mye som kunne vært løst på en annen måte. Men jeg velger meg Gjøvik. Rådhuset på Gjøvik ligger et par hundre meter fra rv. 4. Riksveien går mellom sentrum og Mjøsa, rett bak rådhuset går Hunnselva, og gjennom sentrum er det flere bekker som er lagt i rør, og et par som går åpent. Noen uker før «Hans» hadde Gjøvik et annet kraftig regnskyll, «Vesle-Hans». Det skapte store utfordringer, men bidro også til at stikkrenner og grøfter var rensket. Gjøvik kommune var så godt forberedt på ekstremværet «Hans» som de kunne bli.

Etter hendelsen med «Vesle-Hans» og koronapandemien er kommunen også godt drillet på krisestab. Da «Hans» meldte sin ankomst, skjønte de fort alvor og satte krisestab. Mens de satt i møte inne på rådhuset, vokste Hunnselva skremmende fort rett utenfor veggen. De fokuserte på innbyggernes sikkerhet, framkommelighet på kommunale veier og sikring av kommunale bygg. I tillegg ga de tidlig beskjed til Hunton, som har sin fabrikk helt inntil elva et stykke ovenfor sentrum, om at de måtte flytte varelageret sitt. I løpet av den korte tiden dette pågikk, stengte Statens vegvesen rv. 4 rett nedenfor rådhuset uten å si fra til kommunens kriseledelse.

Gjøvik kommune har fått ros for sin kommunikasjon med innbyggerne gjennom de siste årenes prøvelser, men dette fikk de ikke fortalt om, for det visste de ikke. Det var kritisk viktig informasjon for kriseledelsen i kommunen som de ikke fikk. Rv. 4 er sterkt trafikkert og har mye tungtransport.

Sykehuset på Gjøvik ligger et par kilometer ovenfor rv. 4 og er hovedsykehus for alle i hele Vest-Oppland. Innbyggere fra Valdres, Hadeland, Land, Toten og Gjøvik kommer hit, ofte i ambulanse, både nordfra og sørfra. Nå stengte Vegvesenet hovedankomsten til sykehuset uten å gi beskjed til kriseledelsen i kommunen. De visste altså ikke at Vegvesenet hadde omdirigert all trafikk gjennom Gjøvik sentrum, og at nødetatenes framkom-

melighet var sterkt redusert. Trafikken ble omdirigert fra riksveien til fylkesveier og kommunale veier. Det var kommunikasjon mellom kommunene og fylkeskommunen, men den veieieren som stengte sin vei, kommuniserte ikke. Det er alvorlig, og det kunne også fått alvorlige konsekvenser for liv og helse.

Åpenbare læringspunkter her er kommunikasjon på tvers av nivåer. For meg er det uforståelig at Statens vegvesen kan stenge en hovedvei uten å kontakte kommunens kriseledelse. Dessuten er det vanskelig å skjønne at både person- og godstrafikk ble omdirigert til kommunale veier uten at tilstanden på dem ble sjekket med kommunen.

Totalberedskapskommisjonen er tydelig på at håndtering av hendelser som påvirker samfunnets transportevne, krever koordinert innsats fra eiere av transportinfrastruktur. De peker på at ved hendelser som påvirker både riks- og fylkesveier, kan det være utfordrende å skape en felles situasjonsforståelse og sikre koordinering og kommunikasjon mellom veieiere. En av hovedanbefalingene til totalberedskapskommisjonen er bedre samordning på tvers av forvaltningsnivåer. De skriver at det er avgjørende at aktørene i sektoren avklarer ansvar og oppgaver i kriser.

På tross av at vi under «Hans» så flere eksempler der denne koordineringen ikke fungerte, sier kommisjonen at de har inntrykk av at det jobbes systematisk med dette i Samferdselsdepartementet. Jeg håper det ikke bare jobbes systematisk med dette i departementet, men at det gjennomgås i hele sektoren, og at man har lært noe her, sånn at vi er bedre rustet neste gang, for det er jo ikke sikkert det blir lenge til.

Hvordan jobber departementet med erfaringene etter ekstremværet «Hans»? Vil statsråden være tydelig på at det er Statens vegvesen som har ansvaret for kommunikasjonen mellom kommune og fylke når riksveier og europaveier stenger eller det er redusert framkommelighet, og vil statsråden forsikre seg om at det ivaretas omgående? Dette er viktig for folk i hele landet.

Morten Stordalen (FrP) [10:35:16]: La meg først takke representanten Helleland for å ta opp et viktig tema, og beredskap spesielt. Det er ikke noen tvil om at ekstremværet «Hans» og det som skjedde – kanskje spesielt på jernbanen, på Randklev bru – setter oss på prøve.

Jeg er kanskje ikke så imponert over statsrådets første svar. Jeg savner at man fokuserer mer på hva vi gjør når hendelsen først inntreffer. Vi er så sårbare. To måneder etterpå er det fortsatt ikke klart hva man skal gjøre ved neste anledning, hvis det skulle skje igjen. Man kan gjerne henvise til at Forsvaret har noen beredskapsbruer på lager, men det finnes altså fagmiljøer som sto klare og mente at man skulle kunne bygge en midlertidig bru

raskt. Etter at brua falt ned, ble det kommunisert fra departementet, og spesielt fra statssekretæren, at man jobbet på spreng, men det kom altså ikke noen løsning.

Jeg har ennå ikke hørt noen fra regjeringen si at de vil endre anskaffelsesregelverket ved slike hendelser, når landet deles. Vi kan ikke stille oss sånn at når en bru detter ned, skal vi følge vanlig anskaffelsesprosedyre. Da må vi se på andre tiltak, for det er en ekstraordinær situasjon. Da kreves det også ekstraordinære tiltak.

Jeg er ikke så imponert over Sandtrøen, som drar inn en jernbanereform når vi snakker om beredskap og hva vi skal gjøre neste gang. Det har egentlig ingenting med saken å gjøre. Det handler om hva vi ønsker som nasjon, hvordan vi ønsker å styre landet, sørge for beredskap og sørge for at vi har strekninger åpne.

Samferdselsministeren står her og sier at man vil starte et arbeid, og at det vil komme i gang. Det tror jeg hele Norge har ventet på siden det skjedde. Man forventet da at det raskt ville komme forslag til en midlertidig løsning, sent i august. Jeg imøteser gjerne at ministeren kommer tilbake til Stortinget med en egen sak for å se på hva vi gjør hvis landet deles i to. Hva gjør vi ved kritiske hendelser? Hva gjør vi når det er kritisk, virkelig kritisk, og flere strekninger blir stengt?

Jeg registrerer at man har kompensert godstransporten, men ikke gjort noe med persontransporten. Det betyr at man ikke har noen skinner å kjøre på. Jeg savner også det. Det kunne man altså gjort noe med ved å komme med andre løsninger enn å følge dagens anskaffelsesprosedyrer, som gjør at det går opp mot et år før man har ny bruforbindelse på plass. Det er veldig spesielt å se rundt seg i Europa, hvor man klarer dette på langt, langt kortere tid. Jeg synes ikke det er godt nok å si at man ser på om man har en erstatning liggende på et lager, når det er andre miljøer som har stått klare. Næringslivet selv, entreprenørene, sier at de står klare, at de har løsningene, og at de gjerne vil bygge, men med dagens anskaffelsesregelverk er ikke det mulig. Da skulle vi ønske vi hadde en litt mer framoverlent minister som tok dette på alvor. Kom til Stortinget med forslag, hvis det er det man trenger, så skal vi være med.

Vi kan ikke stille oss i en sånn situasjon at vi er så sårbare at vi sitter med hendene i fanget og opp i været fordi det er noen regelverk som ikke tillater at dette kan skaffes raskere. Jeg håper ministeren tar det med seg, i hvert fall i debatten. Dette kommer til å skje igjen. Det er ikke «om», men «når» det skjer igjen. Jeg synes vi og landets innbyggere alle sammen fortjener at vi har en forutsigbarhet, og at vi kan hive oss rundt når vi må.

Hilde Marie Gaebpie Danielsen (SV) [10:39:25]: Først: jijnjh gæjhtoe – tusen takk – til representanten Helleland for interpellasjonen.

Uværet «Hans» kuttet togforbindelsen mellom Midt-Norge og Østlandet i to. Randklev bru i Gudbrandsdalen ble ødelagt av flommen, og vi vet ennå ikke hvor lang tid det tar før brua i Gudbrandsdalen blir reparert. Saken viser hvor viktig det er å ha to togforbindelser mellom Midt-Norge og Østlands-området. Hadde vi satset på Rørosbanen tidligere, kunne vi hatt en topp moderne jernbane som kunne fraktet mye gods og persontrafikk.

Uværet «Hans» var bare starten. Vi vet at klimakrisen gjør at vi kommer til å oppleve den typen uvær oftere. Derfor haster det nå med å få på plass en skikkelig satsing på Rørosbanen, en satsing som gjør at vi står bedre rustet neste gang uværet treffer. Vi trenger flere og lengre kryssningsspor, innleie av flere lokomotiv, og ikke minst trenger vi for alvor å starte arbeidet med å elektrifisere Rørosbanen og Solørbanen. Da kan mye av godset fra Nord-Norge og Trøndelag sendes via Røros og Elverum og ut til Sverige og videre til kontinentet. Alt trenger ikke å gå via Oslo.

Hvis vi blir stående uten jernbanebrua i Gudbrandsdalen i så mye som to år, risikerer vi at store deler av næringslivet flytter godset sitt over fra jernbane til vei for godt. Det er ikke bra, verken for miljøet eller for trafikksikkerheten. Rørosbanen ligger der, og SV har i mange år sagt at den nå må prioriteres. Heldigvis sier samferdselsmyndighetene at vi må prioritere å ta vare på det vi har. Derfor var det skuffende at det ikke kom noen stor satsing på Rørosbanen i statsbudsjettet. Det kom penger til rassikring, men den moderniseringen av banen som trengs, venter vi fortsatt på.

Uværet «Hans» viste oss hvor viktig det er å ha gode togforbindelser flere steder. Derfor håper jeg samferdselsministeren kan si noe om hva han vil gjøre for å styrke Rørosbanen i tiden framover. Jijnjh gæjhtoe!

André N. Skjelstad (V) [10:42:05]: Det bakteppet som interpellanten dro opp i dag, med «Hans» og ekstremværet, gjør at dette er en svært relevant diskusjon. Ikke minst gjelder det Dovrebanen og Rørosbanen, som sist inntegnede pratet om, men også beredskap, og beredskapen i forhold til de klimaendringene som raskere og raskere slår inn over oss. Det er jo ikke første gangen i denne perioden vi i så måte har hatt hendelser, men det som en del ikke tar med og prater om, er det store etterslepet i beredskap og stenginger i ett sett av fylkesveiene. Der har vi i årevis hatt jordskred og jordras. Mange av veiene som er bygd for en tid tilbake, er også bygd under den marine grensen. Det vil si at det er leirjord. Desto mer ekstremvær vi får, desto mer fylles det i jordmasse, og desto mer må vi regne med at ting skjer.

Men hva er hele beveggrunnen? Det er at vi har et voldsomt etterslep og mangel på vedlikehold veldig

mange plasser. Det ser vi også nå, med ekstremværet «Hans». Akkurat da det slo inn, var jeg sørpå og skulle hente en bil og kjøre oppover. Det var i grunnen ganske krevende, for da måtte jeg begynne å google på kartet. Jeg fant en vei som jeg normalt ikke bruker. Det sier meg ganske tydelig at vi er nødt til også å gjøre et vedlikehold på det som er de alternative aksene, for landet var i ferd med å bli kløyvd i to. Det kunne også gjort at det var kløyvd enda flere plasser, slik at vi ikke hadde kommet over til Vestlandet.

Alt dette bringer oss til det som er hovedmantraet, at det er mangel på vedlikehold, at det er et voldsomt vedlikeholdsetterslep. Det er heller ingen tvil om at planverket er nødt til å oppgraderes i forhold til nåsituasjonen, for hele opplegget er jo at vi er nødt til å få vannet vekk, så det ikke gjør skade. Det betyr at det må dimensjoneres for en helt annen tid enn da det ble gjort.

Representanten Sandtrøen har som vanlig stort fokus på klesdrakt og hvordan staten skal organisere. Jeg er ikke så opptatt av fargen på kjeledressen som representanten Sandtrøen er. Jeg tror hovedpoenget er at vi må få det gjort, ikke at vi bruker tid på organisering. Dessverre er mye av det regjeringen har holdt på med i denne perioden, hvordan man skal organisere, og hvilken farge man skal ha på kjeledressen. Hovedpoenget må jo være at den som står i den kjeledressen, får gjort den jobben han skal gjøre, ikke hvilken farge kjeledressen har. Det er tydeligvis fortsatt mantraet til dagens regjering: Det er mer fokus på fargen på kjeledressen enn på å få ting gjort.

Nå må blikket rettes framover, for tidsaksene og tidsaspektet er det som er viktig. Da kan vi ikke hele tiden se på organisering, vi er nødt til å få ting gjort. Det er det som er hovednøkkelen her. Og hva er lærdommen fra «Hans» og annet uvær? Jo, vi har en infrastruktur som antakelig ligger tilbake i tid. Vi er nødt til å oppgradere den. Vi er nå også nødt til å se på de mindre veiene. Det betyr i hovedtrekk at vi er nødt til å fokusere på fylkesveiene, for vi vet ikke når dette skjer neste gang.

Une Bastholm (MDG) [10:46:27]: Ekstremværet «Hans» lærte oss mye om beredskap. Det lærte oss også hvor utrolig viktig det er å få opp tempoet på utslippsreduksjoner globalt og i Norge, samt på ivaretagelse av natur og andre arealer som er naturlig flomvern, og som bidrar til å binde karbon. Med «Hans» ble dette en sommer der vi nesten alle sammen kjenner noen eller er i familie med noen som har blitt direkte berørt av klimaendringer.

Som flere har vært inne på i interpellasjonsdebatten, står vi her to måneder etter «Hans» og er fortsatt i en situasjon hvor landet er delt i to. Dovrebanen, som er en nasjonal hovedfartsåre for både person- og godstrans-

porten, er fortsatt stengt. I statsbudsjettet for 2024 sies det at Randklev bru skal gjenoppbygges så raskt som mulig, men Bane NOR har ingen prognoser for når det kan skje. Vi hører statsråden sier her i interpellasjonsdebatten at det skal skje så raskt som mulig, men Bane NOR har altså rukket å opprette en nettside hvor det skal være en livestrømming av dette prosjektet. Jeg er helt sikker på at Bane NOR også har noen alternative scenarier for hva slags tidsskjema vi kan se for oss. Det hadde vært nyttig med litt mer informasjon om hva vi kan se for oss, hva som er de ulike alternativene for når vi kan ha Dovrebanen intakt og på plass igjen.

Mens Dovrebanen står der og er delt, påføres samfunnet store tap for hver dag som går. Ifølge NHO Logistikk og Transport taper togoperatørene som frakter gods på strekningen, 3–4 mill. kr daglig. De kan kun håndtere 50 pst. av den godsmengden de kunne før Dovrebanen ble stengt, og de må benytte seg av den mye dårligere dimensjonerte Rørosbanen. Det er en helt uholdbar situasjon.

Jeg kan legge til at det også har store konsekvenser for persontransporten, og det er jeg et levende eksempel på selv. Jeg har prøvd flere ganger å reise med barn på den strekningen disse to månedene. Det er en veldig effektiv måte å få folk til å ta fly på, for å si det sånn. Det er absolutt av og til godt håndtert, men andre ganger er det utrolig vanskelig. Jeg er helt sikker på at både en del eldre og mange barnefamilier velger bort toget i disse månedene.

Jeg må si jeg er overrasket over at det ikke finnes bedre planer for hva som skjer når helt vital infrastruktur blir satt ut av spill, for effektene av at været blir villere, varmere og våtere, har vært kjent lenge og burde ikke komme som noen overraskelse på verken denne regjeringen eller tidligere regjeringer.

I kjølvannet av «Hans» kom samferdselsministeren med ganske lite klargjørende svar på når vi kunne forvente at banen ble gjenåpnet. Han ville heller ikke foreta seg noe aktivt på det tidspunktet for å lempe på regelverket for å få fortgang i byggearbeidet, med mindre det kom en konkret forespørsel fra Bane NOR, har jeg lest. Jeg forstår at arbeidet med å gjenoppbygge Randklev bru er et komplekst prosjekt. Ifølge Bane NOR er det f.eks. ikke noe raskere å ta i bruk veibrua som jernbanebru. Det er også usikkert om man kan bruke de eksisterende brufundamentene.

Som andre også har vært innom, er det eksempler fra flere steder, flere land i verden som har hatt kollaps av bruer og annen infrastruktur, hvor man har sett en helt annen handlekraft. Ukraina er nevnt: Et land som er i krig med en invaderende stormakt, har bygd 20 midlertidige bruer. I Philadelphia klarte man å gjenoppbygge

en seksfelts bru på tolv dager ved at delstatsmyndighetene satte inn alle tilgjengelige ressurser.

Når en nasjonal hovedfartsåre som Dovrebanen bryter sammen, burde det utløse høyeste prioritet i regjeringen. Det burde forventes at myndighetene stiller til disposisjon den kompetansen som trengs, uansett hvor den befinner seg, og at man jobber på tvers av etater, direktorater og statseide selskaper for å løse problemet så snart som mulig. Dersom det er nødvendig, mener vi i Miljøpartiet De Grønne at man også bør hente inn kompetanse fra privat sektor, og at det er viktig at man vurderer det.

Denne gangen var det en nasjonal jernbanelinje som langvarig ble satt ut av spill. Neste gang kan det handle om noe annet. Jeg håper samferdselsministeren kan oppklare hva man helt konkret har tenkt å foreta seg, og hvilke strukturelle og organisatoriske grep man ser for seg, for å sikre at relevante aktører samarbeider godt for få gjenoppbygd strekningene i tilfeller som dette, for dem vil vi få mye mer av framover.

Anna Molberg (H) [10:51:32]: Ekstremværet har, som vi vet, hatt store konsekvenser for sentral infrastruktur på hele Østlandet. Heller ikke min valgkrets, Hedmark, har vært unntatt dette. Det var ikke mange centimeter om å gjøre før Mjøsa hadde flommet over jernbanelinjen i Åkersvika på Hamar. Samtidig så vi at Rørosbanen viste seg å være et veldig verdifullt supplement for godstransport til Trøndelag da Dovrebanen ble stengt.

Særlig Våler kommune ble rammet av uværet, dette hovedsakelig på grunn av store vannmengder i Glomma. På Braskereidfoss brast som kjent demningen, ti husstander ble evakuert, krafttilførselen til lokal industri ble brutt, og bortfall av kraftproduksjonen har betydd inntektsbortfall for kommunen. Jeg må legge til at Våler kommune hadde store problemer med å komme i kontakt med NVE, som verken hadde en kontaktperson tilgjengelig eller en beredskapstelefon. Det er ganske viktig å ha sånne ting på plass når det er et stort behov for kritisk informasjon. I tillegg er fv. 507, som knytter sammen øst- og vestsiden av demningen, helt borte. Dette innebærer naturlig nok en større belastning og slitasje på de øvrige veiene i kommunen.

I årets statsbudsjett er det lagt opp til en økning i tilskuddet til norske fylkesveier på 26 mill. kr. Økning er veldig bra, men med tanke på det etterslepet som allerede er der, og ikke minst de enorme ødeleggelsene vi ser, er det dessverre lett å se for seg at fylkene havner enda mer bakpå når det gjelder restaurering og forbedring av fylkesveinettet.

I Innlandet var fylkesveinettet stengt på 110 steder etter uværet. Avganger var stengt på rundt 35 busslinjer

i fylkeskommunen, og for noen dager siden fikk vi en oppdatering fra fylket om at ni fylkesveier fortsatt er helt eller delvis stengt. Vi snakker om kostnader i mange hundremillionersklassen dersom vi legger til grunn det fylkesordføreren i Innlandet, Aud Hove, sa i august. Dette sier litt om hvilke ødeleggelser som har funnet sted.

Uvær og ekstremvær er trolig noe vi må venne oss til. Vi har også hatt det før, og vi er nok alle enige om at det hviler et særlig ansvar både lokalt og nasjonalt for å sikre at vi har gode rutiner for å forebygge og håndtere situasjonen når den først oppstår. God beredskap handler om god koordinering og at våre ulike myndigheter snakker sammen. God beredskap handler også om grundig å ettergå hvordan man håndterte en situasjon – for å lære noe til neste gang.

Det er bra at statsråden er her i dag for å redegjøre for Stortinget om hvordan det arbeides med beredskapen, og hvordan vi sikrer infrastrukturen vår for fremtiden. Regjeringen skriver i statsbudsjettet at det tas sikte på å komme tilbake med forslag til en tilleggsbevilgning i nysalderingen av statsbudsjettet for 2023. Det ser vi fram til, og vi forventer også den hjelpen som trengs.

Erlend Larsen (H) [10:55:28]: Jeg vil si litt om samfunnssikkerhet generelt innenfor samferdselssektoren, for vi må ha gode planer også for andre kriser enn «Hans».

Et langstrakt land som vårt er sårbart for krise og sabotasje. En krise vil i sin natur være tverrsektoriell og kreve innsats fra en rekke departementer og sektorer. Vi er ikke gode nok til å tenke redundans, dvs. vi tar oss ikke råd til å bygge alternative kraftlinjer, telefonlinjer, osv. for å supplere hovedlinjene. Vi blir sårbare når vi ikke bygger alternativer, slik vi så for noen år siden da en gravemaskinfører i Gudbrandsdalen kuttet kabelen mellom Sør-Norge og Midt-Norge, hvor radarbildet til flyvelederne lå. Det medførte at samtlige fly nord for Trondheim ble satt på bakken, så vidt jeg husker inkludert ambulansfly. Av en eller annen grunn kunne ikke flyvelederne ha fly i luften etter den gamle metoden: god avstand og tett posisjonsrapportering. Dette er også en del av vår sårbare samfunnssikkerhet.

Vårt sårbare samfunn er utsatt for mange risikoer. For eksempel finnes det kriminelle som etablerer entreprenørbedrifter for å ha så stor økonomisk vinning som mulig. Vi har eksempler hvor de benytter billigere materialer som ikke er kvalitetsgodkjente. En grundig risikoanalyse av en bru i Genova tilsa at brua var trygg, men den ble bygd av et firma som viste seg å være ledet av kriminelle, og som ikke bygde brua i avtalt kvalitet. Det medførte en katastrofe som kostet 42 mennesker livet.

Samtidig har næringslivet en vesentlig rolle i beredskapen vår. Det er det private næringslivet som har det

store antallet entreprenørmaskiner og kompetente ansatte som vi trenger den dagen krisen oppstår. Det er også de private som både har stor spredning i landet vårt og samtidig nærhet til områdene der krisen oppstår.

Under den kalde krigen var ansatte i entreprenørbedrifter mobilisert i bedriftene og fritatt fra tjeneste i Forsvaret og Sivilforsvaret. Det sikret oss at gravemaskinsjåførene faktisk kunne stille der det var behov for gravemaskin, og ikke måtte møte i Heimevernet for å løse andre oppgaver som også var nødvendig i en krise. I dag finnes det ingen garanti for at de ansatte i entreprenørfirmaer kommer dersom det blir behov for dem, fordi de kan bli kalt ut av Heimevernet eller Sivilforsvaret.

Samferdselssektoren har et stort ansvar for samfunnssikkerheten vår. Jeg faller stadig tilbake til beredskapstiltakene under den kalde krigen, for da var det gode planer, som også ble øvd. For eksempel hadde staten avtale med busselskapene om evakuering av befolkningen. Det kan bli aktuelt i en krise også. Skulle det bli masseskade eller en epidemi som krever et stort antall senger på sykehus, må vi sende hjem syke som har lavere prioritet.

Ute i fjordene våre seiler hurtigruta og passasjerferjer. Før midten av 1990-tallet var de en del av vår beredskap, som feltsykehus. MS «Peter Wessel» var en ferje som seilte mellom Norge og Danmark. I Larvik havn var det lagret et feltsykehus i containere. Det var bare å kjøre containerne om bord, så kunne skipet seile til det området hvor det skulle bistå, mens helsepersonellet klargjorde sykehuset.

Forsvaret har store kapasiteter, både Ingeniørvåpenet og Heimevernet. En av Heimevernets styrker er at soldatene har en sivil jobb og sivil kompetanse som kan bidra til gode løsninger.

Statsforvalterne har en viktig rolle og har stor betydning ved å koordinere alle gode krefter fra ulike statlige og private foretak. Det har betydning at aktørene møtes i fredstid for å bli kjent med hverandres ressurser, slik at de lettere kan samarbeide når krisen oppstår.

Redningshelikoptre, ambulanshelikoptre og politihelikoptrene våre er viktige deler av vår beredskap. I dag seiler det mange skip i ytre Skagerrak mellom Norge og Danmark, men vi har dårlig beredskap der fordi de nevnte helikoptrene ikke får tilgang på drivstoff på Kjevik flyplass etter arbeidstid. Dette er ett eksempel på en lavhengende snubletråd.

Totalforsvaret var godt utviklet, men ble dessverre lagt ned for snart 30 år siden. Etter Russlands invasjon i Ukraina i 2014 ble arbeidet med totalforsvarsplanene tatt opp igjen i 2016. Krisene vi står i, viser at vi trenger gode planer også innenfor samferdselssektoren.

Carl I. Hagen (FrP) [11:00:00]: Jeg vil først takke interpellanten for å stille et meget betimelig spørsmål til statsråden. Det lyder slik på slutten:

«Hva vil statsråden gjøre for å sikre oss bedre før neste naturhendelse?»

Det er det all mulig grunn til å stille spørsmål om, for vi har jo tidligere hatt lignende situasjoner hvor man også sa at man skulle lære av hendelsen. Det hadde vi etter hendelsen med Tretten bru. Der tok det altfor lang tid å komme i gang og få en midlertidig bro på plass. Hadde man lært av det, hadde man sørget for å stille spørsmål ved hvilke andre broer på vei og bane som kan risikere å ryke ved neste naturhendelse, og så lagd planer for hva som da øyeblikkelig skulle skje. Hadde man gjort det etter hendelsen med Tretten bru, så hadde man, da jernbanebroen på Ringe bu gikk, tatt opp planen fra skuffen og gjennomført den. Der hadde det stått alt det man skulle gjøre hvis den broen gikk.

Så mitt første spørsmål til statsråden er: Vil han sørge for at man går igjennom f.eks. broer – særlig jernbanebroer, for de er vanskelige, men også veinbroer og tunneler – og at vi lager en plan for hva vi skal gjøre hvis disse ryker som følge av naturhendelser, så den er klar og kan tas opp av skuffen og iverksettes, istedenfor slik det har vært nå? Som statsråden sa, er man inne i gjenopprettingsfasen etter «Hans». Det er mye som har vært gjort bra, særlig på veisiden, men fremdeles er Dovrebanen stengt. Så vidt jeg vet, er det ikke maskiner i gang ennå for å bygge den opp igjen. Hvis man hadde et godt planverk på forhånd, hadde maskinene vært i gang etter 14 dager.

Man møter også dette med anskaffelsesreglene. Det minner meg litt om min tidligere jobb, da jeg hadde kurs for nye stortingsrepresentanter som hadde vært i kommunestyrene. I kommunestyret hører man ofte fra rådmannen eller kommunedirektøren at det man foreslår, er i strid med lovverket – at det kan vi ikke gjøre, det er ikke mulig fordi loven sier noe annet. Da lærte jeg dem at det ikke gjelder her i Stortinget, for hvis en lov eller et reglement hindrer oss i å gjøre noe, har vi myndighet til å endre det reglementet. Så den inngrodde holdningen om at alt må være lovlig – glem den. Da fremmer vi forslag om å endre loven. Da er det igjen et nytt spørsmål, når statsråden ikke lærte av Tretten: Vil statsråden sørge for å endre anskaffelsesreglementet, slik at det i helt spesielle situasjoner settes ut av kraft for å gjennomføre ting mye, mye raskere og på en helt annen måte?

Det kom en rekke planer, i hvert fall fikk jeg minst én gjennomarbeidet plan for å reetablere broen på Ringe bu, noe som kunne vært iverksatt relativt raskt. Da er det dette med anskaffelsesreglene, som selvsagt alle de tjenestefolk som behandler dette, reelt sett er bundet av. Da kan man sørge for å endre reglene.

Det er veldig fint å høre statsråden si at dette skal gjennomføres så raskt som overhodet mulig. Jeg mener at da vi så gjenoppbyggingen av Tretten bru, var ikke det på tre skift. Jeg tror det var bare et vanlig dagskift. Så spørsmålet er: Det må da være mulig også å endre lover og regler slik at i situasjoner hvor det er om å gjøre å få gjort noe raskt, kan man i hvert fall ha en arbeidsutførelse på to skift og helst tre skift. Jeg vet at om natten kreves det noe lys og slikt, men det er også løselig.

Det er mye som kan gjøres for å få tilbake Dovrebanelen så raskt som overhodet mulig, men da må man være villig til å tenke litt nytt, og ikke at dette er slikt som skal gjøres etter de någjeldende systemer. Da endrer vi systemene. Jeg håper statsråden vil bekrefte at han vil se på disse tingene som jeg her har tillatt meg å stille spørsmål om.

Trond Helleland (H) [11:05:03]: Takk til alle som har deltatt i denne interpellasjonsdebatten. Jeg synes det har vært mange gode innlegg, og jeg håper at statsråden også merker seg at det er et stort engasjement for denne beredskapstenkingen som må ligge til grunn hvis en skal møte et villere, våtere og farligere klima.

Det er ikke første gangen det skjer. I Drammen, rett før jeg flyttet dit i 1987, var vannstanden så høy – da var det stormflo – at alle innbyggerne ble bedt om å møte i Drammen havn for å kjøre vekk nye biler, fordi bilhavnen ble oversvømt. 1 500 biler ble da fullstendig kondemnert og ødelagt fordi vannstanden ble for høy.

Så er da spørsmålet: Har vi lært noe av dette? Ja, noe har vi lært. Den forrige ordføreren i Drammen, Monica Myrvold Berg fra Arbeiderpartiet, sa etter flommen nå at den investeringen på 200 mill. kr som var gjort i Mjøndalen, virket over forventning. Det ble ikke noen oversvømmelse i Mjøndalen – riktig nok ble det det i Hokksund, men det var ikke forutsett – og det har vist at tiltak virker. I Drammen har vi nå en stor ombygging av – jeg holdt på å si – hele byen, fordi jernbanestasjonen skal klargjøres for det nye dobbeltsporet gjennom fjellet, altså fra Kobbervikdalen. Drammen stasjon heves 40 cm. Det er en omfattende jobb som gjør at en må ha ny bybru fordi den gamle blir for lav og er sliten, men Drammen stasjon heves altså 40 cm, av hensyn til mulig flom.

Det er altså iverksatt tiltak, og det gjøres mye. Min gode kollega Sandtrøen viste til den utmerkede strekningen rv. 3 gjennom Østerdalen, som er en såkalt utbedringsstrekning. Der er det gjort mange gode tiltak, iverksatt av den forrige regjeringen og sikkert fulgt opp på hyggelig måte av denne. Når det derimot gjelder rv. 7 forbi Ål, Nesbyen og videre nedover, som er den veien som kanskje hadde størst utfordringer nå med flommen, sto det i forrige statsbudsjett at det er en utbedringsstrekning, og at man skulle åpne for Vegpakke Hallingdal. Nå har til alt overmål Senterpartiet og Arbei-

derpartiet beholdt alle ordførerne i Hallingdal, men rv. 7 er fjernet fra statsbudsjettet for 2024. Ikke én krone er altså satt av til den strekningen.

Så det er litt lite konsekvens i tankegangen om å utbedre det vi har. Fylkesveiene har jeg ikke nevnt, men jeg tror ikke landets fylkesordførere er superfornøyde med det budsjettforslaget som vi snart skal begynne å behandle. Det kommer ikke veldig mye, sett i forhold til den retorikken vi hørte i Arendal og i valgkampen ellers om fylkesveiene.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:08:21]: Takk til representantene for en god debatt med ulike synspunkter som kommer fram. Vi tar selvfølgelig med oss de synspunktene i det videre arbeidet, men jeg har lyst til å kommentere noe av det som framkommer, for det er selvfølgelig alltid sånn at når vi har hatt en sånn hendelse, er det noe å lære. Det er noe å bygge videre på for å være bedre rustet neste gang.

La meg i hvert fall først si at mitt hovedinntrykk er at i situasjonen med «Hans» fant ressursene hverandre i stor grad. Det ble gjort veldig mye bra beredskapsarbeid mellom statlige etater, med fylkeskommunene, med kommunene, med beredskapsetatene våre, slik at man i sum håndterte en stor og krevende utfordring på en veldig god måte. Så er det selvfølgelig ting som ikke er optimalt.

Dette med kommunikasjon, kriseledelse lokalt og samhandling mellom Statens vegvesen og kommuner er synspunkter vi også har fått fra andre steder, og som vi selvfølgelig har tatt opp med Statens vegvesen. Jeg vil selvfølgelig også framheve at vi har statsforvalterfunksjonen, og vi har hatt beredskapsmøter og samordning underveis, men det er klart at i en så spisset situasjon som dette er, kan man ikke utelukke at noe informasjon har glippet på et eller annet tidspunkt. Det må man da lære av og bli bedre på. Det har vi tatt opp med Statens vegvesen.

Når det gjelder Randklev bru, som det har vært fokusert mest på: Når jeg sier så raskt som mulig, mener jeg jo så raskt som mulig. Jeg vet at det er ulike synspunkter på det, men jeg må i hvert fall ha respekt for at jeg har et fagmiljø å forholde meg til i Bane NOR, og jeg har ingen grunn til å tro at de har noen andre intensjoner enn å levere på det så raskt som mulig. Det vil alltid være sånn at det kommer ulike synspunkter, og vi har selvfølgelig fått med oss sammenligningen med denne brua i USA. Det er å si om det at det var en 32 meter lang bru over en vei. Det vi snakker om her, er et bruspenne på 170 meter over en elv i full strøm, med flom, og denne flommen har stått så lenge at det har forsinket muligheten for å komme i gang med et opprydningsarbeid. Så det er ikke nødvendigvis alltid sammenlignbare størrelser man trekker fram.

Vi har god tro på at man skal ha rask framdrift, så rask framdrift som overhodet mulig, med å få gjenreist en bru, men når man spør om helt konkret framdrift, må man ha respekt for det jeg sa i mitt innledende innlegg. Det er helt avhengig av hvorvidt man kan gjenbruke eksisterende bru eller ikke, og det får man snart vite. Hvis man kan det, vil det gå raskere. Hvis man må begynne med en ny struktur, vil det ta lengre tid.

Anskaffelsesregelverk har vært tatt opp her. Det er ikke vår oppfatning at det har vært en beskrankning. Det finnes unntaksadganger i anskaffelsesreglementet som Bane NOR bruker, så vi har ikke sett det som en utfordring. Hvis så skulle være tilfellet, er jeg enig med representanten Hagen i at vi må se på om det er grunnlag for å endre lovverket.

Det var i grunnen det jeg rakk. Det var en del andre ting jeg skulle ha kommentert, men jeg har ikke mer tid.

Presidenten [11:11:29]: Dermed er debatten i sak nr. 2 avsluttet.

Sak nr. 3 [11:11:32]

Interpellasjon fra representanten Sofie Marhaug til olje- og energiministeren:

«Det er nå to år siden Høyesterett konkluderte med at vindkraftverkene på Storheia og Roan krenker reindriftssamene på Fosens menneskerettigheter. Sannhets- og forsoningskommisjonen skriver i sin rapport at den manglende oppfølgingen av Fosendommen setter samers «tillit til samfunnsinstitusjoner under press», noe også demonstrasjonene i Oslo vinteren 2023 viste. Et rimelig rettsstatsprinsipp er at regjeringen ikke overkjører en dom i Høyesterett.

Kan statsråden leve med at regjeringens energipolitikk truer tilliten til rettsstaten?»

Sofie Marhaug (R) [11:12:13]: Demonstrasjonene er kanskje avsluttet for denne gang, men Høyesteretts Fosen-dom er fortsatt ikke fulgt opp. Det begås fremdeles urett.

I NRK kunne vi denne helgen lese om Arvid Jåmas harde, mangeårige kamp for å bevare reinbeitet på Fosen. Det står enorm respekt av at han deler den fortellingen offentlig. Sannheten er at den samiske reindriften blir truet av vindturbinene, og forsoningen kommer ikke så lenge regjeringen lar være å følge opp Høyesteretts dom. Vi kan ikke la det gå to nye år uten sannhet og forsoning.

Sannhets- og forsoningskommisjonen skriver i sin rapport at den manglende oppfølgingen av Fosen-dommen går på tilliten løs. Det er alvorlig. For hver dag som går siden dommen falt, øker mistilliten. Mistilliten og

skuffelsen sitter dypt i det samiske samfunnet og i statsrådets eget parti. I helgen uttalte Ronny Wilhelmsen, leder for Arbeiderpartiets sametingsgruppe, at tilliten til regjeringen er brutt.

At det har gått to år siden dommen falt, er også eksepsjonelt. I lignende saker, f.eks. fra Australia, har FN operert med en frist på seks måneder for å reparere menneskerettighetsbrudd. I to år har regjeringen unngått å respektere maktfordelingsprinsippet, som rettsstaten er tuftet på. Benedikte Høgberg, professor i statsrett ved Universitetet i Oslo, har uttalt:

«Når Høyesterett har sagt sitt, må de to andre statsmaktene følge det opp. Hvis ikke har vi ingen rettsstat.»

Min erfaring fra medieuttalelser og fra uttalelser i denne salen er at statsråden i sitt svar kommer til å vise til den pågående meklingen. For min del synes jeg det er rart at regjeringen outsourcer oppfølgingen på denne måten, og at partene i det hele tatt er nødt til å forhandle om en dom – en høyesterettsdom. Reindriftsutøver Terje Haugen har uttalt at de ikke følte de hadde noe annet valg enn å være med på den meklingen så lenge situasjonen var fastlåst, men nå har altså Nord-Fosen sida gått ut og sagt de vil trekke seg fra meklingsprosessen hvis ingen løsninger på menneskerettighetsbruddet blir presentert innen kort tid. Ansvarer hviler på regjeringen, ikke på dem som har vunnet fram i Høyesterett.

Ikke bare har staten begått et menneskerettighetsbrudd i utgangspunktet ved å gi konsesjon til vindkraftanlegget, regjeringen er også i ferd med å forsømme reparasjonsplikten sin gjennom to år uten oppfølging. Det har et navn. Det kalles for trenering. Statsråden har i media langt på vei forskuttert utfallet av meklingen ved å avvise krav om riving av turbinene og tilbakeføring av landet. I dommen til Høyesterett diskuteres avbøtende tiltak. De veies og finnes for lette. Regjeringen har brukt to år på å komme opp med nye og bedre løsninger. De har uteblitt. Den logiske konklusjonen av dommen er at turbinene som er i direkte konflikt med reindriften, rives, og at dette landet tilbakeføres til reinbeiteområder. Likevel har Aasland uttalt at riving av samtlige turbiner ikke er aktuelt nå.

Jeg vil gjerne utfordre statsråden helt konkret på dette utsagnet. Er riving av noen turbiner aktuelt nå? Kan riving av flere eller noen turbiner være aktuelt i framtiden? Hvis statsråden utelukker disse tingene, forstår jeg nemlig ikke hvordan han skal klare å oppfylle menneskerettighetsforpliktelsene om å ta vare på den samiske reindriften, som er en nomadisk reindrift og er beskyttet av sivile og politiske rettigheter.

For å oppsummere og vende tilbake til interpellasjonen: Det er nå to år siden Høyesterett konkluderte med at vindkraftverkene på Storheia og Roan krenker

reindriftssamene på Fosen sine menneskerettigheter. Sannhets- og forsoningskommisjonen skriver i sin rapport at den manglende oppfølgingen av Fosen-dommen setter samers tillit til samfunnsinstitusjoner under press, noe også demonstrasjonene i vinter og forrige uke har vist. Et rimelig rettsstatsprinsipp er at regjeringen ikke overkjører Høyesterett. Kan statsråden leve med at regjeringens energipolitikk truer rettsstaten?

Statsråd Terje Aasland [11:17:33]: Regjeringen overkjører ikke høyesterettsdommen i Fosen-saken, og vi trenerer den heller ikke. Vi tar det hele og fulle ansvaret for at vi må finne avbøtende tiltak som gjør at vi retter opp det høyesterettsdommen har påpekt. Vi jobber kontinuerlig med å følge opp dommen. Det er vårt ansvar.

Det er komplekse og krevende problemstillinger som skal drøftes og vurderes i saken. Det er avgjørende for regjeringen å finne en løsning som ivaretar rettighetene til reindriftssamene på Fosen, og som vil stå seg i etertid. Det skal også i framtiden drives samisk reindrift på Fosen. Jeg har sagt det mange ganger: Det må være innenfor en trygg ramme ut fra generasjonsperspektivet.

Fosen-saken har hatt høy prioritet i regjeringen siden dommen kom i oktober 2021. Dette er en svært kompleks sak, og regjeringen gjør det den kan for å finne en god, trygg løsning. Olje- og energidepartementet varslet i desember 2021 en omgjøringsprosess av konsesjonene i lys av dommen. Nye vedtak må begrunnes, og det kreves saksbehandling på vanlig måte.

Nå pågår det en meklingsprosess mellom reindriftsutøverne og vindkraftkonsesjonærene, som Olje- og energidepartementet har initiert. Meklingsprosessen er ledet av riksmekler Mats Ruland, sammen med en tingrettsdommer og en reindriftsutøver. Jeg mener det er bra at partene i saken, altså reindriftssamene og vindkraftkonsesjonærene, har valgt å benytte seg av tilbudet om mekling. Mekling er ikke en outsourcing av ansvar. Meklingen er en ramme for å etablere trygghet for at de som deltar i prosessen, føler seg tilstrekkelig ivaretatt.

Partene i meklingen har hatt en rekke møter. Regjeringen har sagt at vi gjerne bidrar til en avtalebasert løsning i meklingen. Jeg har fortsatt håp om at meklingen vil kunne føre fram til en løsning. Meklingsporet gir også partene mulighet til selv å ha kontroll på løsningen i saken. Jeg tror det å bruke en mekler er med på å etablere den tryggheten hos partene som er nødvendig for å utforske ulike muligheter for å finne en god, framtidsrettet løsning.

Meklingene pågår fortsatt, og innholdet er fortrolig, så jeg kan ikke kommentere det. I lys av meklingsprosessen og i dialog med reindriften har vi foreløpig ventet

med å sette ut utredningsprogrammet som det er konsultert om, knyttet til et omgjøringsvedtak i saken.

Regjeringen har beklaget overfor reindriftssamene på Fosen at konsesjonsvedtaket innebærer et brudd på menneskerettighetene. Jeg forstår frustrasjonen over at tiden går. Det er en krevende sak, spesielt for de familierne som har stått i dette over mange år. Jeg er enig i at vi må finne en løsning så raskt det lar seg gjøre, og det er regjeringens ansvar at saken finner sin løsning. Hvor raskt en krenkelse av FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter må repareres, avhenger bl.a. av hvor kompleks saken er, og hvor omfattende prosessene som må gjennomføres for å sikre at krenkelsen repareres, er.

Regjeringens energipolitikk skal selvfølgelig støtte opp under tilliten til rettsstaten. Tilgang på strøm er en helt grunnleggende forutsetning for industriutvikling, vekst og arbeidsplasser. Dette gjelder i hele landet. Det neste tiåret vil vi trenge mer kraft og bedre nett. Samtidig er det slik at alle større kraftutbyggingsprosjekter har negative konsekvenser for allmenne og private hensyn og ofte kan føre til konflikter med andre interesser, f.eks. samiske interesser. Dette gjelder både utbygging av vannkraft, av vindkraft og av nettanlegg. Når det er reelle, vanskelige interessemotsetninger i en sak, er det desto viktigere å kunne ta et informert valg.

Hensynet til samiske interesser og det folkerettslige vernet skal alltid – og jeg understreker: alltid – være ivaretatt i energisaker i samiske områder. Hensynet til samiske interesser tillegges stor vekt og har til dels blitt avgjørende i mange av de sakene som har vært til behandling de siste årene. De siste 10–15 årene har en rekke søknader om vindkraftverk i samiske områder blitt behandlet. Flere av disse søknadene har enten blitt trukket eller fått avslag.

Jeg er opptatt av at samiske interesser involveres i alle stadier av prosessen med planlegging av nye energianlegg i samiske områder. Jeg ønsker at vi legger til rette for bedre samspill mellom kraftproduksjon og reindrift. Det er en viktig forutsetning for at reindriftsnæringen kan videreføres også mellom generasjoner.

Sofie Marhaug (R) [11:22:19]: Jeg merker meg at statsråden begynte å veie reindriften opp mot behovet for tilgang på strøm og det han kaller generasjonsperspektivet. Jeg ønsker i det videre at statsråden utdyper hva han mener med generasjonsperspektivet, for det er svært, svært uklart for meg hva han legger i det.

Dommen til Høyesterett diskuterer faktisk miljøet, behovet for mer kraft og klimakutt opp mot utbyggingen av vindkraft på Fosen og konkluderer med at man her kunne valgt annerledes. Det var ikke nødvendig ut fra et klima- eller miljøperspektiv å bygge vindkraft akkurat her, så man kommer dragende med et argument

Høyesteretts dom allerede har avvist. Det er et problem, når man skal forhandle om en høyesterettsdom, at man i utgangspunktet ikke respekterer det som står i dommen.

Det blir sagt at dette er en veldig kompleks og omfattende sak. En ting som for så vidt er sant, er at det er veldig omfattende. Aldri før har vi fått en reindriftssak så godt utredet, med 2 700 sider reindriftsfaglig materiale. Hva man skal oppdrive av nye utredninger og nytt grunnlag for å følge opp den dommen, stiller jeg meg svært, svært undrende til.

Meklingsprosessen det også vises til, har vært taushetsbelagt, og den er uten frist. Når meklingen i tillegg mangler framdrift, skaper det en frykt for at den meklingen i praksis bare er en utsettelse av en oppfølging av dommen. Sann opplevs det nå. Det er ikke rart. Det er også en helt riktig opplevelse, for vi har som stat en reparasjonsplikt, uten at vi skal drive og trenere Høyesteretts dom. Det er også en del av det rettsstatlige prinsippet med maktfordeling som ligger til grunn, og som jeg opplever har blitt fullstendig tilsidesatt når det har gått to år siden dommen falt.

Jeg har i tillegg noe jeg lurer på, for i forrige uke stilte jeg statsråden spørsmål om et notat fra NVE, som jeg kan sitere igjen, som knyttet seg til kraftplanen for Finnmark:

«Det viktigste budskapet i notatet er dette: Samtlige av konsesjonssakene i Finnmark er krevende og har lav framdrift».

Og videre:

«Konsultasjoner med reindriftsinteressene blir vanskeligere og mer tidkrevende, da det fra reindriftens side henvises til de pågående prosessene på Fosen».

Dette ble sendt til regjeringen 2. juni, likevel har regjeringen sagt at de skal bygge mer kraft.

Jeg lurer på og vil også ha svar på: Hvorfor blir ikke dette rådet tatt på alvor, og hvordan kan man leve med at de pågående prosessene på Fosen ikke får noe å si for annen politikkutvikling?

Statsråd Terje Aasland [11:25:42]: La meg starte med å forklare hva jeg legger i generasjonsperspektivet, for jeg synes det er viktig at også representanten Marhaug er innforstått med hva det innebærer. Det er ingen tvil om at reindriftens usikkerhet henger sammen med at samfunnet spiser litt av reindriftsområdene, enten det er til energianlegg, veianlegg, næringsformål eller andre ting. I det bildet sier jeg at vi, gjennom vår behandling av og oppfølging av høyesterettsdommen, må sørge for at reindriften på Fosen får trygghet, ikke bare for dem som er reindriftseiere i dag, men også for de kommende generasjoner knyttet til den, så man over

tid får en trygghet for at man kan ha et godt grunnlag å drive reindrift ut fra – så er det klargjort.

Vi respekterer selvfølgelig Høyesterett. Vi følger det opp hver dag. Vi har jobbet med det hver dag siden Høyesterett avsa sin dom knyttet til det, og dommen som ble avsagt, har altså avgjort at ekspropriasjonsskjønnet basert på vedtakene fra 2013 ble nektet fremmet. Når et ekspropriasjonsskjønn nektes fremmet, er løsningen at saken sendes tilbake til ny forvaltningsmessig behandling. Det er også naturlig, i og med at de uttrykte at konsesjonene sånn sett er ugyldige, men at konsesjonene ikke automatisk falt bort med det. Det er ingen tvil: Det er regjeringens ansvar å finne en løsning i denne saken og bidra til at det blir en løsning.

Meklingsprosessen blir det sagt mye om. Jeg mener at å etablere en ordening hvor både reindriftseierne og vindkraftselskapene vil delta for å se på mulighetene for å komme fram til en omforent avtale, er et gode. Når staten også sier tydelig at hvis vi kan bidra inn i en sånn type avtale, vi vil gjøre det, bør det være en fordel for alle parter. Det vil også være det som raskest kan føre til en løsning som etablerer trygghet rundt dem som driver med reindrift på Fosen i dag. Jeg synes det er et godt tiltak, et godt initiativ, og jeg håper og tror at vi kan få til en løsning på det gjennom et sånt meklingsspor.

Det blir pekt på dette med energirelaterte saker i tiden framover. Det er ingen tvil om at samfunnet trenger mer energi for både å håndtere klimautfordringene og for å legge til rette for industriutvikling, næringsutvikling, trygghet for arbeid, trygghet for kommunal velferd osv. Den parallelliteten må vi finne uten at vi ødelegger for reindriftens framtidige muligheter, og jeg tror det er fullt mulig å finne de løsningene. Det betyr at vi må gjøre ting bedre fra myndighetenes side i fortsettelsen, og det betyr at vi må se på dette med alternative løsninger, fleksible løsninger, i det spillet. Men energi er en grunnleggende faktor for videreutvikling av samfunnet. Jeg tror at alle i utgangspunktet er opptatt av at vi skal gjøre det på en trygg og god måte, og at vi også sørger for at vi gjennom det klarer å sikre reindriftens framtidsperspektiv.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

Hilde Marie Gaebpie Danielsen (SV) [11:29:04]: Tusen takk til representanten Sofie Marhaug for denne interpellasjonen. Denne interpellasjonen kunne blitt svært enkelt og greit svart opp. Det burde vært «iije» – nei. Selvsagt kan ikke en statsråd leve med at regjeringens energipolitikk truer tilliten til rettsstaten. Det bekymrer meg kraftig når det ser ut til at regjeringen ikke aksepterer de enkleste prinsipper – prinsippet om å føre en energipolitikk som ikke overkjører urfolks rettigheter og menneskerettighetene, og prinsippet om

fritt og forhåndsinformert samtykke. I Sametingets vedtak i mars fastslo de også at tilliten mellom samene og staten er brutt. Det er nå helt klart en tillitskrise.

Minister Aasland har fastholdt hvor viktig utredningsprogrammet er, men i september sa han til Stortinget at det sporet er parkert, i forståelse med reindriften. Verken reineierne på Fosen eller Sametinget var informert om denne avgjørelsen. Sametinget og regjeringen ble aldri enige om et utredningsprogram fordi regjeringen sto for akkurat de samme omkampspunktene i 500 dager, og regjeringen ville gå videre uten Sametingets enighet. Et utredningsprogram kan ikke la seg gjennomføre med en slik uenighet. Dette lyttet ikke minister Aasland til.

Det foregår også en mekling mellom reineierne på Fosen og utbyggerne, som er blitt nevnt her. Statsråd Aasland sier at han ønsker løsninger, han snakker mye om løsninger, men når det er sagt, kan verken Norge eller minister Aasland mekle seg ut av et menneskerettighetsbrudd.

Før forhåndstiltredelse ble gitt, manglet det ikke advarsler om at staten og regjeringen ville kunne bryte menneskerettighetene i Fosen-Njaarke, altså Fosen reinbeitedistrikt, ved å gi en forhåndstiltredelse for utbyggingen av Roan og Storheia. Rettsstaten Norge står til ansvar for at menneskerettighetsbrudd skal opphøre. FN er klar i sin tale: Ved menneskerettighetsbrudd ber de den aktuelle staten om å avgi rapport innen seks måneder.

Fosen-saken er ikke blitt løst, og det har nå gått to år. NIM, Norges institusjon for menneskerettigheter, er sterkt kritisk til at bruddet ikke er reparert, noe som kan utgjøre en ny krenkelse av menneskerettighetene. Det vil si at det blir et nytt pågående menneskerettighetsbrudd.

I energiloven står det at det kreves et gyldig konsesjonsvedtak for å drifte et vindkraftverk. Så hvordan kan man drifte på et ugyldig konsesjonsvedtak? Det er jo det som er faktum. Konsesjonsvedtaket for Storheia og Roan er kjent ugyldig i en høyesterettsdom, altså en dom i storkammer fra Norges høyeste rettsinstans. Dette må olje- og energiminister Aasland forklare meg.

Regjeringen fastslår selv at de har lært av Fosen-saken, men da undrer jeg meg sterkt over byggingen av kraftledningen mellom Skaidi og Hammerfest. Landbruks- og matdepartementet advarte Olje- og energidepartementet om at denne kraftledningen ville kunne bryte menneskerettighetene. Likevel trumfer Olje- og energidepartementet igjennom utbyggingen av kraftledningen.

Derfor vil jeg spørre minister Aasland om Landbruks- og matdepartementet kan ta feil. Kan ministeren garantere at Landbruks- og matdepartementet tar feil,

og at ledningen ikke er et brudd på menneskerettighetene?

Helt til slutt har jeg lyst å snakke om Sissel Jåma. Hun var datteren til pioneren Arvid Jåma, en stor mann på Fosen. Hun var en stor del av Fosen-kampen. Sissel valgte å forlate oss altfor tidlig. Det skjedde under rettsrundene i tingretten i 2017. Jeg har lyst å si de ordene som Sissel sa, og som hun ville ha fortsatt å si: Baajh væride årrohd! La fjella leve!

Geir Jørgensen (R) [11:33:46]: Jeg registrerer at statsråden i sitt innlegg ganske mange ganger refererer til samiske interesser. Jeg synes vi skal ha forventninger om, nå som det er gått over 200 dager med et menneskerettighetsbrudd, at man er mer presis i begrepsbruken, spesielt her i denne sal.

Det er mange som har interesser i fjellområdene. Det kan være jegere og fiskere og deres forbund. Det kan være turgåere, bærplukkere og andre. Men den samiske reindriften har ingen interesser i de områdene de bruker til å utøve sin næring. De har rettigheter, og det er det dette handler om. Dette er rettigheter som ligger i FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter. Det er en konvensjon som Norge har ratifisert. Den er sterk, og den er et rettsvern for de næringsutøverne og kulturutøverne vi snakker om her. Denne konvensjonen stiller noen krav til statene, Norge og andre. I forarbeidene, hvis man tar seg bryet med å lese dem, er det ikke bare slik at man skal tåle at den samiske reindriften er til stede i disse fjellområdene – nei, de oppstiller en plikt for staten til å sørge for at det faktisk går bra med denne næringen og disse utøverne.

Her har Norge som stat forsømt seg på det groveste. Det er per nå regjeringens ansvar, og vi er altså i selskap med stater som vi ellers ikke vil sammenligne oss med når det gjelder å behandle urfolk og deres rettigheter.

Statsråden sier at man må legge generasjonsperspektivet til grunn. Det gjør også vi i Rødt, og det gjør alle som protesterer på det hardeste mot denne behandlingen av høyesterettsdommen og treneringen av den. Det er et generasjonsperspektiv her, for det går en historisk linje fra en brutal fornorskningsspolitikk til planene om å demme ned bygda Masi. Det går en linje fra Alta-kampen og hele veien fram til der vi er i dag, med et pågående menneskerettighetsbrudd som fortsatt er uløst. Jeg forventer at regjeringen i behandlingen videre legger til grunn det generasjonsprinsippet når vi nå forhåpentligvis får en løsning på denne saken.

Dette handler om reindriften; det handler om disse familiene og sidaene på Fosen. Men det begynner mer og mer å handle om hva slags samfunn vi skal være, hva slags stat vi skal være. Og når en regjering åpenbart har privilegiet med å kunne bringe inn riksmekleren i et for-

søk på å finne ut av en situasjon som man selv har satt seg i, er det et stort ansvar som påhviler regjeringen. Det ser ikke ut til at vi har kommet oss videre.

Ola Elvestuen (V) [11:37:48]: Jeg vil også takke representanten Marhaug for å ta opp denne interpellasjonen om det som er en veldig viktig sak for reindriftseiere på Fosen, og som etter hvert vokser og vokser. Det er et pågående menneskerettighetsbrudd, det har vart i to år, og det handler mer og mer om selve rettsstaten Norge og hvordan vi følger opp rettsbeslutninger. Det helt grunnleggende prinsipielle er jo at i et demokrati, i en rettsstat, kan ikke politisk makt gå foran rett.

Jeg har lyttet nøye til statsrådets innlegg. Han snakker om at vi må finne avbøtende tiltak, at dette er komplisert og krevende, og at det er en pågående meklingsprosess. Men for meg kan ikke oppfølging av en høyesterettsdom være en meklingsprosess. Her må vi gå mye mer fundamentalt og prinsipielt inn. Konesjonsvedtakene er kjent ugyldige, og det eneste som regjeringen må lete etter og følge opp, er det som også Norges institusjon for menneskerettigheter, NIM, påpeker, og det er å finne den relevante rettslige terskelen. Det handler om at disse anleggene ikke skal ha vesentlig negative konsekvenser for reindriften. Det er den avgrensningen som må finnes.

Dette er ikke en omkamp – Venstre har vært imot Storheia-utbyggingen siden 2012–2013 av hensyn til reindriften – og det er ikke, der vi er nå, en politisk kamp. Dette handler om at staten må følge opp en høyesterettsdom. Nå har det gått to år. Det vanlige og det som er forventningen, er at man har en reparasjonsplikt innen seks måneder – og vi holder fortsatt på med mekling for å se om man finner en enighet om hva som må gjøres.

Dette er en sak der staten hele veien har vært tungt inne på vindkraftselskapenes side, og har brukt betydelige ressurser også da rettssaken gikk i Høyesterett. Men når dommen er falt, endrer statens oppgave seg helt. Da må statens oppgave være å gjøre tiltak som gjør at vi er sikre på at vi ikke lenger har et pågående menneskerettighetsbrudd. Når de endringene i konsesjonen er gjort – og det må være endringer i selve anlegget for å dra det under terskelen – kan man diskutere hva man gjør framover. Det første må være at vi er sikre på at det ikke lenger er et pågående menneskerettighetsbrudd, og at vi følger høyesterettsdommen.

Jeg mener, som NIM har gått inn for i et brev som også er sendt til regjeringen, at vi må følge opp denne saken, og man må ha en uavhengig evaluering av departementets oppfølging av saken. Dette handler om at vi må ha en trygghet for at når høyesterettsdommen er falt, må det følges opp. Det må være en tidsfrist. Vi må komme ut av en situasjon hvor vi har et pågående menneskerettighetsbrudd. Så er det også det neste ansvaret, som er

å sikre at tilsvarende brudd ikke skjer i fremtiden – med endringer i regelverk, endringer i lovverk for å avgjøre det. Det er ikke en vurdering av behov for kraft eller naturvern. Dette er en rettslig ramme med en internasjonal avtale om menneskerettigheter, som vi har skrevet under. Det er den som må følges. Og jeg gjentar: Makt skal ikke og kan ikke gå foran rett.

Une Bastholm (MDG) [11:42:51]: I juni i år fikk jeg æren av å lese opp deler av sannhets- og forsoningskommisjonens rapport i Nationaltheatret. Jeg fikk lese opp den delen som handlet om energipolitikken i Norge og hvordan den har hatt inngrep i samiske rettigheter. Et sitat som brant seg veldig fast hos meg, var dette fra Arvid Jåma, som er reineier på Fosen:

«Vi kjemper imot krefter som økonomisk kan vise til enormt større tall både i omsetning, verdiskaping, skattebetaling og inntekt – tall som gjør oss minimale. Dette er en umulig kamp. Her er det pengene og makta som rår. Konvensjoner og lover beskytter oss ikke.»

Mitt innlegg handler om makt. Jåma kjempet i 20 år mot etableringen av Roan og Storheia vindkraftverk, og vi vet at de ble bygd. For to år siden slo Høyesterett fast at rettighetene til reineierne var brutt, og at både ekspropriasjonen av land og tillatelsen til kraftproduksjon var ugyldig. Nå står turbinene der fortsatt, som om ingenting har skjedd, og gir inntekter til selskapene. Menneskerettighetsbruddet vil fortsatt være der så lenge det ikke gjøres tilfredsstillende avbøtende tiltak, sånn at reineierne kan fortsette sin vernede kulturutøvelse.

De siste dagene har samer, samiske representanter og miljøforkjempere aksjonert i Oslo for å markere at det er to år siden Høyesteretts dom. Det er veldig lett for majoritetsbefolkningen da, og for folkevalgte og også for en regjering, å tenke at nå må de roe seg lite grann ned og bli litt mindre kompromissløse. Men husk da dette: De gjør det fordi de føler de må, og de rettsprinsippene de kjemper for, kjemper de for på vegne av oss alle.

For Fosen er ikke første gang staten har overkjørt samiske rettigheter i Norge. Det er den 700 sider lange og tunge rapporten fra sannhets- og forsoningskommisjonen en påminnelse om. Vi snakker om statlige overgrep, psykisk og fysisk vold mot barn, eldre, unge, hele lokalsamfunn, ja hele kulturer, et helt folk, over flere hundre år. Merk dette også: Over lang tid brukte staten nettopp ekspropriasjon av areal, bosetting, veibygging og industri aktivt som fornorskningsredskap. Samenes naturnære kultur og språk skulle erstattes med industrielt, moderne, materielt tankegods.

Sannhets- og forsoningskommisjonen har gjort sitt for å dokumentere og foreslå tiltak. Nå er det opp til Stortinget og regjeringen å følge opp sånn at sannheten

faktisk får betydning, og at forsoningen med samer, kverner og skogfinner i Norge kan finne sted.

Men har vi ikke også rett til et levelig miljø og må sikre nok fornybar energi for befolkningens trygghet? Det tenker mange. Også dette tok Høyesterett stilling til. Hensynet til mer fornybar energiproduksjon er viktig, skriver de, og selvfølgelig er Miljøpartiet De Grønne helt enig i det. Men Høyesterett avviser at det var relevant her, fordi man aktivt valgte bort andre utbyggingsalternativer for disse vindparkene som kunne ha ivaretatt kulturutøvelsen til samiske reieiere bedre.

Det pågår meklinger nå om både Roan og Storheia, men på hvem sine premisser? OED er til stede i rommet, men jeg ber statsråden klargjøre dette: Hva er statens rolle i disse meklingsene? Er staten en aktiv part i å definere og imøtekomme samiske interesser i deres forståelse av hva som trengs for at de skal kunne fortsette sin kulturutøvelse? Eller skal det være opp til et kompromiss, en forhandling mellom et kraftselskap og et urfolk – etter at kraftverkene er bygd, når kraftverkene står der, når vindturbinene står der, og med en stat som da kan true med på egen hånd å definere et eget utredningsprogram som skal overprøve reieierne egen informasjon, egen erfaring om hvordan reien oppfører seg i en vindpark på vinteren og på sommeren? Er det opp til det kompromisset om staten skal overholde forpliktelsen til å imøtekomme urfolks rettigheter og til å følge en høyesterettsdom? Eller er staten en aktiv part i disse meklingsene?

I tillegg til økonomisk kompensasjon har reieierne bedt om at konsesjonstiden for vindparkene må bli kortere – det er i hvert fall det som har stått i pressen – og det er for at de skal kunne vite når de kan få tilbake vinterbeitet sitt. Hva er statens begrunnelse for ikke å imøtekomme det? Jeg mener Stortinget bør få vite det.

Dette er veldig alvorlig, og jeg mener det er bare én ting staten nå kan gjøre. Det er å legge seg på defflat og gjør det helt klart, både offentlig og i meklingsene, at her skal alle steiner snus for å minimere skadene så mye som mulig, sikre rikelig med kompensasjon og gi makt tilbake til reieiere ved å la dem få definere hva som trengs for deres kulturutøvelse.

Sofie Marhaug (R) [11:48:31]: Svaret på det innledende spørsmålet, «kan statsråden leve med at regjeringens energipolitikk truer tilliten til rettsstaten», har jeg ikke fått. For meg synes svaret å være ja, for det har ikke kommet noen gode svar på hvordan man kan respektere Høyesteretts dom. I stedet har jeg fått mange bortforklaringer fra statsråden heller enn at han går til kjernen av det som er problemet.

Statsråden har sagt at konsesjonen er ugyldig, men at det er ingen automatikk i at den faller bort. Det stats-

råden i praksis gjør da, er å sende reindriften i limbo. Selv om de har vunnet i retten, i Høyesterett, har de likevel tapt. De har ikke fått rett i virkeligheten, de har ikke fått gjort opp den uretten som det er statens oppgave å rette opp.

Det ble snakket om generasjonsperspektivet. Slik jeg forsto statsråden og svaret fra ham, handler det om neste generasjon: at de også skal kunne drive med reindrift. For meg er det eneste riktige perspektivet på det at reindriften tilbakeføres, slik at de har reinbeite. Det er grunnlaget for at neste generasjon reindriftsamer kan få utøve sin kultur, slik vi har forpliktet oss til gjennom de sivile og politiske menneskerettighetene.

Vi kan ikke mekle oss bort fra denne dommen, slik også flere representanter fra de andre partiene nå har tatt opp i denne sal. Det er en viktig ting å understreke, for det er en del av den ansvarsfraskrivelsen som ikke løser problemet, men trener dommen. Det er alvorlig for tilliten samer har til den norske rettsstaten, men også for den tilliten alle vi andre har til den norske rettsstaten. Hvis vi ikke oppfyller de menneskerettighetene som vi i fellesskap har forpliktet oss til – et stort flertall på Stortinget har forpliktet oss til de menneskerettighetene – hvis vi ikke kan følge dem og ha tillit til at de blir fulgt opp, også når det blir slått fast i Høyesterett, da er ikke rettsstaten truet bare for reindriftssamene, noe den åpenbart også er, da er den truet for oss alle. Da har vi ikke et maktfordelingsprinsipp som virker.

To år har gått, to år uten at dommen er fulgt opp. Det er veldig, veldig alvorlig, og jeg har ikke på noen som helst måte blitt betrygget i løpet av denne seansen.

Statsråd Terje Aasland [11:51:45]: La meg starte med å si at vi respekterer fullt og helt høyesterettsdommen, og vi jobber hver dag for å finne en god løsning på dette. Høyesterett har lagt til grunn at vedtakene fra 2013 innebærer et brudd på menneskerettighetene. I dommen legger Høyesterett til grunn at utbyggingen på sikt fører til at reindriftssamene på Fosen må redusere reintallet betraktelig, og at vedtakene fra 2013 ikke inneholder tilfredsstillende avbøtende tiltak opp mot SP artikkel 27. Da er vi inne på det som representanten Elvestuen tok opp, dette med den relevante terskelen for avbøtende tiltak. Hva er det? Jeg har ikke hørt noen her i utgangspunktet uttrykke tanker om det. Det er det som er det krevende, men det er også det som er det viktige, at vi i de avbøtende tiltakene finner at vi er innenfor den rettmessige delen av terskelen på en så trygg og god måte at vi ikke i framtiden kommer i en situasjon hvor menneskerettighetene igjen brytes på Fosen. Det er den krevende øvelsen i dette.

Så påstår noen at Riksmekleren er et skalkeskjul eller en trenering eller utsettelse av saken. Det er det ikke.

Det er et forsøk på å etablere tilstrekkelig trygghet for at partene kan sette seg ned, også med staten, og avklare om det er mulig å finne en omforent løsning hvor reindriften trygt kan gå videre, og hvor vindkraftselskaperne også får en avtale som de kan leve med. Da har staten sagt veldig tydelig at vi ønsker å bidra til å finne en løsning, hvis det er ting på statens hånd som kan bidra til at den avtalen faktisk blir etablert.

Jeg kan ikke gå inn og kommentere, som noen uttrykker det her, konkret hva som ligger inne i meklingsrommet, for der har vi alle forpliktet oss til fortrolighet. Det er fordi det skal være tilstrekkelig trygghet for at man der kan diskutere åpne, vide og store spørsmål uten å se det i pressen eller lese om det andre steder etterpå. Det er nettopp for å etablere trygghet til å utforske de mulighetene som faktisk er der, og som må finne sin løsning. Så jeg kan ikke definere statens rolle, men vi har sagt at vi bidrar i meklingen, og vi vil bidra hvis det finnes tiltak på statens hånd som kan avhjelpe situasjonen.

Jeg kan også forsikre representanten Bastholm om at alle steiner snus. Dette er en kompleks, krevende og vanskelig sak, men oppgaven er veldig klar: Vi skal ivareta rettighetene til reindriftssamene på Fosen på en trygg og god måte for framtiden, i et generasjonsperspektiv, som jeg har understreket. Jeg håper at vi kan gjøre det gjennom en mekling. Hvis ikke må vi starte omgjøringsprosessen og fatte et nytt forvaltningsvedtak så raskt som overhodet mulig.

Presidenten [11:54:53]: Sak nr. 3 er dermed omme. Stortinget tar nå pause fram til votering kl. 15.

Stortinget tok pause i forhandlingene kl. 11.56.

Stortinget tok opp att forhandlingane kl. 15.

President: Nils T. Bjørke

Votering

Presidenten [15:00:16]: Stortinget går då til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 17. oktober 2023

Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling (Innst. 20 S (2023–2024))

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

vedtak:

Som nytt varamedlem av Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling i stedet for Seher Aydar velges: Bjørnar Moxnes.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart samrøystes vedteken.

Presidenten: Sakene nr. 2 og 3 var interpellasjonar.

Sak nr. 4 [15:00:42]

Referat

1. (28) Arbeids- og sosialkomiteen melder å ha valgt Freddy André Øvstegård til leder, Per Olaf Lundteigen til første nestleder og Tuva Moflag til andre nestleder.
2. (29) Energi- og miljøkomiteen melder å ha valgt Marianne Sivertsen Næss til leder, Kjell Ingolf Ropstad til første nestleder og Sofie Marhaug til andre nestleder.
3. (30) Familie- og kulturkomiteen melder å ha valgt Grunde Almeland til leder, Tage Pettersen til første nestleder og Åslaug Sem-Jacobsen til andre nestleder.
4. (31) Finanskomiteen melder å ha valgt Eigil Knutsen til leder, Tina Bru til første nestleder og Kari Elisabeth Kaski til andre nestleder.
5. (32) Helse- og omsorgskomiteen melder å ha valgt Tone Wilhelmsen Trøen til leder, Cecilie Myrseth til første nestleder og Bård Hoksrud til andre nestleder.
6. (33) Justiskomiteen melder å ha valgt Per-Willy Amundsen til leder, Maria Aasen-Svensrud til første nestleder og Sveinung Stensland til andre nestleder.
7. (34) Kommunal- og forvaltningskomiteen melder å ha valgt Lene Vågslid til leder, Helge André Njåstad til første nestleder og Heidi Greni til andre nestleder.
8. (35) Kontroll- og konstitusjonskomiteen melder å ha valgt Peter Frølich til leder, Frode Jacobsen til første nestleder og Svein Harberg til andre nestleder.
9. (36) Næringskomiteen melder å ha valgt Willfred Nordlund til leder, Torgeir Knag Fylkesnes til første nestleder og Per Vidar Kjølmoen til andre nestleder.
10. (37) Transport- og kommunikasjonskomiteen melder å ha valgt Erling Sande til leder, Frank Edvard Sve til første nestleder og Trond Helleland til andre nestleder.
11. (38) Utdannings- og forskningskomiteen melder å ha valgt Hege Bae Nyholt til leder, Marit Knutsdat-

- ter Strand til første nestleder og Elise Waagen til andre nestleder.
12. (39) Utenriks- og forsvarskomiteen melder å ha valgt Ine Eriksen Søreide til leder, Åsmund Aukrust til første nestleder og Guri Melby til andre nestleder. Enst.: Nr. 1–12 vert lagde ved protokollen.
 13. (40) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kathy Lie, Freddy André Øvstegård og Cato Brunvand Ellingsen om å endre begrepsbruk i norsk lovverk i tråd med CRPD (Dokument 8:17 S (2023–2024))
Enst.: Vert sendt arbeids- og sosialkomiteen.
 14. (41) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Ludvig Thorheim, Mathilde Tybring-Gjedde, Ove Trellevik, Liv Kari Eskeland, Aleksander Stokkebø, Erlend Svardal Bøe og Nikolai Astrup om en mer ambisiøs havvindpolitikk (Dokument 8:19 S (2023–2024))
Enst.: Vert sendt energi- og miljøkomiteen.
 15. (42) Statsrådets protokoller for tidsrommet 1. januar–30. juni 2023
Enst.: Vert sende kontroll- og konstitusjonskomiteen.
 16. (43) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lan Marie Nguyen Berg, Une Bastholm og Rauand Ismail om å opprette et nasjonalt senter for alternativer til dyreforsøk (Dokument 8:20 S (2023–2024))
Enst.: Vert sendt næringskomiteen.
 17. (44) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Kari-Anne Jønnes, Margret Hagerup og Tone Wilhelmsen Trøen om fornyelse av karriereveiledningen i skolen (Dokument 8:18 S (2023–2024))
Enst.: Vert sendt utdannings- og forskningskomiteen.

Presidenten [15:01:13]: Dermed er dagens kart handsama ferdig. Ber nokon om ordet før møtet vert heva? – Møtet er heva.

Møtet slutt kl. 15.02.

