



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 38 • 7. januar
Sesjonen 2024–2025

Møte tirsdag den 7. januar 2025 kl. 12

President: Masud Ghara khani

Dagsorden (nr. 38):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand (Innst. 74 S (2024–2025), jf. Dokument 8:11 S (2024–2025))
2. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkning av styresmaktene sitt arbeid med å redusere forseinkingar og innstillinger på jernbanen (Innst. 108 S (2024–2025), jf. Dokument 3:14 (2023–2024))
3. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om statsrådets protokoller for tidsrommet 1. januar–30. juni 2024 (Innst. 112 S (2024–2025))
4. Interpellasjon fra representanten Hårek Elvenes til forsvarsministeren:
««Plakaten på veggen» er en kongelig resolusjon som pålegger alt befal og militære sjefar i Forsvaret å gjøre motstand mot fienden ved et væpnet angrep mot Norge. Regelverket innebærer en delegering av mobiliseringsmyndighet i Grunnloven § 25 til militære sjefar.
Hvilken gyldighet har «Plakaten på veggen» for befal som ikke inngår i Forsvarets styrkestruktur, og hvordan vil statsråden utnytte forsvarsviljen og forsvarsevnen hos totalt 11 668 personer av tidligere militært ansatte under 55 år med verneplikt?»
5. Referat

Presidenten [12:00:05]: Godt nytt år, alle sammen!

Representantene Ingunn Foss, Kirsti Bergstø, Runar Sjøstad, Anette Trettebergstuen, Jenny Klinge, Willfred Nordlund, Rasmus Hansson, Torstein Tvedt Solberg og Torbjørn Vereide, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentanten for Finnmark, Maksim Guttormsen Råskhof, tar nå sete.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon etter Stortingets forretningsordens § 5 annet punktum for representanten Frode Jacobsen fra og med 7. januar og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.

2. Vararepresentanten, Agnes Nærland Viljugrein, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten [12:00:47]: Agnes Nærland Viljugrein er til stede og vil ta sete.

Statsråd Jon-Ivar Nygård overbrakte 1 kgl. proposisjon (se under Referat).

Presidenten [12:01:30]: Representanten Sofie Marhaug vil framsette et representantforslag.

Sofie Marhaug (R) [12:01:44]: Jeg har gleden av å framsette et representantforslag på vegne av Geir Jørgensen, Mímir Kristjánsson og meg selv om å få fart på energieffektiviseringen.

Presidenten [12:01:56]: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [12:02:04]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand (Innst. 74 S (2024–2025), jf. Dokument 8:11 S (2024–2025))

Presidenten [12:02:28]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Geir Inge Lien (Sp) [12:02:58] (ordfører for saka): Som første talar ut i dag vil eg nytte anledninga til å ønskje alle på Stortinget eit godt nytt år!

I dag behandlar vi representantforslaget frå Framstegspartiet om å redusere bompengebelastninga på E39 Mandal–Kristiansand, der forslagsstillar ber om at det vert gjort ein gjennomgang av bompengefinansieringa for å redusere bompengebelastninga. Innstillinga i saka er ikkje einstemmig, men eg vil takke komiteen for samarbeidet.

Utbygginga av E39 mellom Mandal og Kristiansand vart vedteken i 2017 gjennom Prop. 135 S for 2016–2017 og Innst. 469 S for 2016–2017. Proposisjonen vart lagd fram av Framstegspartiets samferdselsminister, Ketil Solvik-Olsen. Saksordfører var Åse Michaelsen, òg frå

Framstegspartiet. Dette meiner vi er relevant fordi Framstegspartiet stod for den største bompengaeauken nokon gong, men no står dei ikkje inne for eigen politikk. Då er det viktig å minne om kven som hadde ansvaret då bompengane vart vedtekne, når Framstegspartiet igjen lover å fjerne bompengar. Det er nemleg forskjell på Framstegspartiet i posisjon og i opposisjon. Realiteten er at dei ikkje eingong klarte å setje av pengar til reduksjon av bompengar i sitt eige alternative statsbudsjett for 2025.

Senterpartiet meiner det er viktig at bompengeordninga har legitimitet i befolkninga og har ei lokalpolitisk forankring. Belastninga for den enkelte familie og for næringslivet må stå i stil med det ein får igjen for pengane. E39 Mandal–Kristiansand er eit viktig prosjekt som medfører vesentlege forbetringar i vegstandarden, og som kjem både lokalbefolkninga og nasjonale aktørar til gode når det er ferdigstilt.

Det er forventa at Nye vegar inngår avtale om bygging av neste trinn i prosjektet tidleg i 2025. Senterpartiet er glad for at det er god framdrift i prosjektet og meiner difor det er viktig at Nye vegar framleis har føreseielegheit i finansieringa av prosjektet, slik at det ikkje oppstår situasjonar som forseinkar framdrifta.

Jone Blikra (A) [12:05:40]: En samlet komité viser til at bakgrunnen for representantforslaget er at bompengenivået på E39 mellom Kristiansand og Mandal ble oppjustert med 30 pst. i februar 2024. Årsaken til dette er at Stortinget i 2023 vedtok endringer i trasé, kryssløsning og bomstasjonsplassering etter at Nye vei-er hadde kortet inn strekningen og ellers gjort endringer som ga økonomisk besparelse. En konsekvens av denne endringen var at det ble en bomstasjon mindre, samt at det ble lagt til grunn lavere trafikk på strekningen enn opprinnelig forutsatt.

Arbeiderpartiet sammen med Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre understreker i denne innstillingen at det ved behandlingen i 2017 og 2023 var lokalpolitisk tilslutning til bompengeopplegget, og at Agder fylkeskommune er garantist for bompengeselskapets gjeld, samt at statsråden i sitt svar til komiteen understreker at oppgitte grunntakster i bompengeproposisjoner er foreløpige anslag, og at økonomien skal gjennomgås før oppstart av innkreving.

Nye vei-er har i dette prosjektet vist at det er mulig å gjøre endringer og tilpasninger underveis som reduserer kostnader. Det er likevel viktig å ha økonomisk forutsigbarhet for både utbygger og for Agder fylkeskommune. Ingen er tjent med at det nå gjøres endringer som kan påvirke framdriften i prosjektet. Det er viktig at bompengeordningen oppleves som riktig, og at det fører til bedre vei-er og framkommelighet. I utbyggings-

prosjektet håndterer departementet dette på en skikkelig måte. I februar–mars i år skal økonomien i prosjektet vurderes. Representantforslaget bærer i så måte preg av å slå inn åpne dører.

Det er all grunn til å påpeke at bompengefinansieringen av strekningen i sin tid ble foreslått av Fremskrittspartiets samferdselsminister. Det er også grunn til å nevne i en bisetning at det var en av Fremskrittspartiets medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen som var saksordfører for saken. Det har vært mye snakk om reversering av vedtak og politiske prioriteringer i denne sal, men jeg tror Fremskrittspartiet har rekord i reversering av egen politikk. Hvem vet – kanskje det har noe med kommende stortingsvalg å gjøre?

Liv Kari Eskeland (H) [12:08:17]: Gode, trygge og trafikksikre vegar er Høgre sitt mål for effektiv infrastruktur. Ein ny, effektiv europaveg mellom Mandal og Kristiansand er heilt i tråd med det me ønskjer for eit effektivt vegnett. Likevel ser me at bompengesituasjonen vert krevjande for ein del av desse nye prosjekta, og spesielt vert det slik før ein har heile sambandet og vegnettet ferdigstilt. Difor er det full forståing for at fylkeskommunen har teke kontakt med departementet for å sjå på løysingar for bompengeneinnkrevjinga, slik at vegen faktisk vert brukt.

Eg forstår det slik at den pågåande dialogen mellom Agder fylkeskommune og departementet for å finna gode løysingar for dei høge bompengetakstane er i god prosess. Det er gjort faglege berekningar som fylkeskommunen meiner vil vera eit godt grunnlag for å gjera ein samla gjennomgang av takststrukturen på den gjeldande vegstrekninga av E39. Fylkeskommunen meiner at ein kan nå det overordna målet om å få redusert bompengetrykket for bilistane og næringstransporten gjennom ein kombinasjon av tiltak, og er positiv til at ein greier ut alternativ til gjeldande takststruktur. Her vert det spesielt peika på forlenging av innkrevjingstida, slik at bompengetrykket i første del av perioden vert noko lettare, så lenge heile strekkja ikkje er ferdigstilt.

Føresetnadene for kvar bilistane prioriterer å køyra når heile strekkja er ferdig utbygd i 2028, vil endra seg, og ein bør difor vurderer om det er hensiktsmessig å sjå på korleis køyremønsteret og dermed betalingsviljen endrar seg før og etter full utbygging.

Det er grunnlaget for at Høgre støttar mindretalsframlegget, noko som er i tråd med ønsket frå fylkeskommunen, for me ønskjer jo at dei gode og trygge vegane våre skal brukast.

Alf Erik Bergstøl Andersen (FrP) [12:10:31]: Kostnadene på denne strekningen har nå blitt formidable – og langt utover det som lå til grunn for Stortinget og de lokale forutsetninger og vedtak som ble gjort. Hvis en

ung jente fra Mandal skal besøke sin bestefar i Kristiansand, koster det besøket, med en kjøretid på 25 minutt-er, 290 kr. Det er altså pappaer som meg som betaler denne bomregningen, og det skal jeg klare, men nå har Kristiansands-regionen i tillegg vedtatt en bypakke med nye og flere bomringer som kommer på toppen av dette, og som delvis finansieres av innbyggerne som bor vest for Kristiansand, uten at de får noe tilbake.

Jeg er egentlig ikke så veldig bekymret for min datters besøk hos verken min far eller min bestefar, men i Agder sier vi at E39 er særdeles viktig og skal danne et grunnlag for et felles bo- og arbeidsmarked. Men med de bomkostnadene vi har nå, snakker vi altså om kostnader på 50 000 kr i året for en pendler, og det innbyr ikke til kompetanseutveksling i næringslivet. Det aller verste er at veldig mange kjører den gamle veien, en veldig trafikkfarlig vei med mange dødsulykker.

Det som er litt utrolig med dette tilfellet, er at det i februar i fjor ble gjort en økning. Grunnen til økningen var at det var så veldig mange som ikke valgte å kjøre den nye veien, og da valgte man altså å skru opp prisen for dem som valgte å kjøre den nye veien. Det er en markedsøkonomisk tenkning jeg ikke helt klarer å forstå: Hvis man ikke klarer å selge en vare, skrur man altså opp prisen.

Når det gjelder næringskjøringen, snakker vi om skikkelige kostnader. Det er 800 kr dagen for en storbil, og det utgjør 200 000 kr årlig. Det er mange som kjører den veien, bl.a. renovasjonsbiler som skal til Returkraft, som har et stort anlegg der. Dette blir helt hinsides. De som må betale den regningen, er jo forbrukerne og innbyggerne.

Når jeg selv kjører på den veien, føler jeg meg relativt alene – det må jeg bare si – men det jeg ser, er at hvis jeg retter blikket ned mot den gamle veien, så går trafikken tett. Det er ikke slik en trafikk sikker veiutbygging skal foregå i Norge.

Nå setter statsråden spaden i jorda for en videre utbygging av E39 fra Mandal og vestover, og hvis det er denne typen kostnader som skal legges til grunn for de nye veiene, blir trafikken fortsatt gående på den gamle veien, som er svært trafikkfarlig.

Derfor håper Fremskrittspartiet nå at partiene på Stortinget ikke velger å skyte på hverandre, men stemmer for dette forslaget, som er helt ufarlig, der vi kun ønsker å få på bordet ulike løsninger for en framtidig veifinansiering, og som gjør at bilistene velger en trygg og framtidsrettet vei uten å risikere livet sitt.

Mona Fagerås (SV) [12:13:45]: SV stemte imot veiprosjektet E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest da det ble behandlet i Stortinget. Vårt forslag var å nedskalere prosjektet til to- og trefeltsvei med midtdeler. Det var

på grunn av usikkerheten rundt forventet trafikkmenge og fare for overdimensjonering. Trafikkmengden på veien er vesentlig lavere enn det som ble lagt til grunn da prosjektet ble vedtatt, og overdimensjoneringen av prosjektet er en stor del av grunnen til at bompengesatsene har økt på strekningen.

Også vi skjønner at det på grunn av høye bompengetakster oppstår utfordringer og trafikkfarlige situasjoner ettersom tungtrafikk og annen trafikk velger alternative, lokale veier framfor ny vei, og at tiltak for å redusere trafikk på lokalveiene derfor blir viktig. Å bygge overdimensjonerte veier med stor usikkerhet rundt trafikkmengden, som gjør at folk ikke har råd til å kjøre på dem når de er ferdig bygd, er noe jeg håper vi snart slutter med i dette landet.

Nå har Agder fylkeskommune tatt et initiativ i saken, og det pågår et arbeid lokalt for å vurdere tiltak som kan utbedre situasjonen, bl.a. forlenget innkrevingstid og styrking av kollektivtilbud. I tillegg har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om å gjøre en faglig vurdering av bompengeprognet på strekningen, på bakgrunn av henvendelser fra Agder fylkeskommune.

Vi ser derfor ingen grunn til at Stortinget skal blande seg inn nå. Jeg vil advare sterkt mot at Stortinget gjør det i slike saker, for det vil bare skape presedens for at Stortinget skal revidere bompenger på den måten. Da vil Fremskrittspartiet fortsette med å levere inn slike forslag, på veier de selv i sin tid har bygget og godkjent bompenger for, og da har vi det gående. Jeg vet at det ble gjort i saken om Ryfast, men da sa vi spesifikt og presiserte at det ikke skulle skape presedens.

SV kommer i dag til å stemme imot forslaget til Fremskrittspartiet.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [12:16:48]: Det er verdt å minne om at det var stor glede da vi fikk åpnet ny E39 fra Kristiansand til Mandal. Det er mange trafikkfarlige veier i dette landet, men dette var en av de strekningene det var viktigst å få gjort noe med – og også videre vestover mot Stavanger.

Det store skåret i gleden er, som flere har vært inne på, at veien dessverre blir for lite brukt, fordi det, som det har blitt nevnt, koster opp mot 300 kr tur-retur hvis en betaler full pris på den veien, og det blir for mye. Når den gamle veien på mange måter er ganske praktisk når ikke hele den nye E39 er bygd, er det litt tungvint, og derfor er det ikke så mye å spare på å bruke den. Da velger mange den gamle veien.

Det er ekstremt viktig at vi får bygd trafikk sikker vei. Det har vært et av hovedmomentene for Kristelig Folkeparti når vi har gjort samferdselsprioriteringer, og det er også noe av det som er viktig med den nye veien. Jeg håper virkelig at det ikke skjer mange nye ulykker, ikke

minst i den tiden vi er i nå, med mye snø. Hvis det medfører at veien blir enda mer trafikkfarlig, er det viktig at vi får folk til å bruke den trygge veien. Jeg mener at dette kanskje er en midlertidig problemstilling, for når den nye veien åpner uti 2028, når hele strekket begynner å bli ferdig, tror jeg det medfører at flere vil bruke den nye veien.

Vi må også erkjenne at når taksten er blitt for høy, og når det er færre som bruker veien, er det mindre penger som kommer inn, og da er det ikke nødvendigvis alltid bare det å skru opp taksten som gjør at enda flere vil bruke veien. Kanskje medfører det enda færre inntekter. Derfor er jeg glad for at Agder fylkeskommune har tatt dette initiativet, og at det også er gjort noe nasjonalt for å se på hva en kan gjøre for å få ned takstene, eller komme med andre tiltak for å få brukt den nye veien.

Jeg synes de tiltakene som Agder fylkeskommune selv har nevnt, enten det er forlenget innkrevingstid, noe som kan medføre kanskje 20–30 pst. reduksjon i takstene, eller det å finne tiltak for at flere vil bruke den nye veien, noe de også selv jobbet med, er bra.

Jeg vil også understreke at i alle fall i den regjeringa Kristelig Folkeparti var en del av, var en opptatt av en nasjonal ordning for å få ned enkelte prosjekter, og dette vil jo være et av de prosjektene som en kan se på i så henseende. Selv om det ser ut til at det ikke blir flertall for forslaget til Høyre og Fremskrittspartiet i denne saken, håper jeg at det jobbes på spreng med å finne gode tiltak, slik at enda flere vil bruke veien.

Kristelig Folkeparti kommer i alle fall til støtte forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:19:51]: Stortinget fattet i 2017 vedtak om oppstart, utbygging og finansiering av E39 Kristiansand vest–Lyngdal vest.

I proposisjonen ble det omtalt at pågående arbeid med reguleringsplaner kan gi vesentlige endringer i det videre arbeidet. Etter hvert som delstrekningene åpnet mellom Kristiansand og Mandal, ble det satt i gang bompengeinnkreving, i henholdsvis 2021 og 2022.

Stortinget fattet i 2023 nytt vedtak om endringer i utbyggingen og bompengeopplegget på strekningen. Disse endringene innebar bl.a. traséendring, nedkortet prosjektlengde med 8 km og en reduksjon i antall kryss. Disse endringene medførte heldigvis besparelser i forhold til opprinnelig kostnadsanslag for utbyggingen. Som følge av at det ble færre kryss, ble antall bomstasjoner redusert fra ni til syv. Det medførte at takstene i hver bomstasjon måtte økes for å finansiere bompengendeelen i utbyggingen. Det ble i den forbindelse også tatt hensyn til oppdaterte trafikkprognoser med lavere trafikk.

Som jeg understreket i mitt skriftlige svar til transport- og kommunikasjonskomiteen, bygde begge proposisjonene på lokalpolitiske vedtak i forkant, der lokale myndigheter hadde sluttet seg til utbyggings- og bompengeopplegget. Det inkluderte foreløpig forslag til takster.

Agder fylkeskommune har henvendt seg til Samferdselsdepartementet med et ønske om å vurdere bompengeopplegget på strekningen. Departementet ba i oktober i år Statens vegvesen som fagmyndighet om å gjøre en faglig vurdering av fylkeskommunens henvendelse. Det Statens vegvesen sier, er at de peker på at prosjektet på nåværende tidspunkt har stor sårbarhet. Vi har ennå ikke erfaringstall fra ett års drift med det nye takstnivået, og det vil gå minst fire år til alle syv bomstasjoner er i drift.

Statens vegvesen har videre vist til – og jeg understreker – nødvendigheten av å følge opp bompengeselskapets økonomi. Det vil ennå være behov for store låneopptak framover. Agder fylkeskommune er garantist for bompengeselskapet, og det samlede beløpet der er nå 10,6 mrd. kr, og gjelden per 30. september er på 5,5 mrd. kr.

Jeg har merket meg komiteens tilrådning, og det er at representantforslaget ikke vedtas. Jeg slutter meg til den vurderingen. Avslutningsvis vil jeg vise til at forslagsstillerne anser innkreving på fv. 436 for å være et uholdbart virkemiddel. Til det vil jeg si at Nye veier har bistått fylkeskommunen i å gjøre vurderinger av det forslaget, og det har fylkeskommunen valgt ikke å gå videre med.

Presidenten [12:22:44]: Det blir replikkordskifte.

Alf Erik Bergstøl Andersen (FrP) [12:22:58]: Takk for statsrådens redegjørelse. Som det ble sagt, er det et samlet og nærmest tverrpolitisk fylkesting, inkludert Arbeiderpartiet, som stiller seg bak det faktum at prisen nå er for høy, og at den er langt over både det som lå til grunn for Stortingets vedtak, og det som var forutsetningene for de lokale vedtakene som ble gjort. Det har også, som det har blitt sagt, blitt sendt brev. Ferde har vært inne i bildet, og fylkeskommunen, som det refereres til, men en sitter nok med en følelse av at det blir sendt brev fram og tilbake og til hverandre.

Derfor er mitt spørsmål til statsråden: Hva vil statsråden gjøre i denne saken for å oppfylle fylkeskommunens ønsker?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:23:50]: Som jeg sa i mitt innlegg, baserer dette prosjektet seg på lokalpolitiske vedtak. De takstene vi har, er innenfor rammene av de lokalpolitiske vedtakene som er fattet, og det er også det Stortinget har tatt stilling til.

Kjernen i denne debatten er nok det som én representant var inne på, nemlig at dette prosjektet ikke er ferdigstilt. Jeg anerkjenner utfordringen med at for mye av trafikken går på den gamle veien. Der er selvfølgelig fylkeskommunen fullt ut i stand til å ta regulatoriske grep – det er opp til fylkeskommunen. Så må vi rett og slett tørre å ta oss tid til å se hvordan dette prosjektet spiller seg ut over litt tid. Det er, som jeg sa i mitt innlegg, sårbart nå. Det er ikke ferdigstilt, det skal bygges videre, det skal komme flere bomstasjoner. Det vil være viktig å få det på plass før man gjør ytterligere vurderinger av dette prosjektet.

Alf Erik Bergstøl Andersen (FrP) [12:24:48]: Jeg vil gjerne fokusere på det som skal skje videre. Vi ser at regjeringen har avspist Nye veier med 1,1 mrd. kr – 700 mill. kr til investeringer og 350 mill. kr til driftskostnader. Det gjør at strekningen fra Mandal til Blørstad blir ytterligere utsatt, noe som igjen medfører at vi kan få en ny vinter på gamle veier, med nye dødsulykker på den strekningen, og store utfordringer.

Mine spørsmål er: Vil statsråden sikre at neste vei-strekning ikke blir utsatt det halve året som det nå har blitt signalisert fra Nye veier? Vil statsråden sikre at bompengebelastningen blir av en slik karakter at veien blir brukt av innbyggere og gjennomgangstrafikk?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:25:45]: Som representanten er vel kjent med – Nye veier er jo et ektefødt barn av Fremskrittspartiet, på mange vis – ligger det i denne modellen at det er selskapets styre som gjør vurderinger av de enkelte prosjektene. Vi finansierer Nye veier på den samme måten som den foregående regjeringen gjorde, med et fast beløp som inflasjonsjusteres hvert år, og så vil det være selskapet selv som prioriterer de enkelte prosjektene for oppstart. Bompengebelastningen er en helt eksakt funksjon av de vedtakene som er fattet lokalt, og også av det som man har sluttet seg til her, i denne salen.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [12:26:34]: Jeg er glad for at statsråden anerkjenner problemstillingen. Jeg tror en skal være åpen og ærlig på at en ikke alltid vet helt hvordan ting vil slå ut når en bygger en vei som dette. Når jeg tolker statsråden, er det veldig tydelig at en egentlig ikke er villig til å gjøre noe, for nå er det gått elleve måneder siden takstøkningen kom, og en bør ha et ganske godt grunnlag hvis en ønsker å gjøre noe.

Da er spørsmålet: Er det riktig tolket at statsråden ikke kommer til å foreta seg noe? Mener en eventuelt at hvis det skal gjøres noe, er det fylkeskommunen som har det ansvaret? Er det riktig oppfattet?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:27:09]: Nå har vi ikke engang ett års erfaringstall for de bommene som står oppe, så vi må ha mer kunnskap om inntektene i det prosjektet. Det Statens vegvesen sier, er at det er sårbart, og da er det i hvert fall ikke umiddelbart en god idé å begynne å svekke inntektene i prosjektet. Det mener jeg må være en ganske klar premisse. Det som selvfølgelig er en utfordring med bompenger, er at man låser prosjektet til de kostnadene som er der. Her er det fattet vedtak med bompengebetaling. Det er jo en historikk tilbake til foregående regjering her. Så er det gjort visse justeringer, hvor det ble færre bomstasjoner, av Stortinget i fjor eller i forfjor.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [12:27:53]: Samtidig er det sann at når en har lagt planene, er jo det ut fra et visst antall passeringer. Når antall passeringer går ned, kan det jo være en idé å skru opp prisen, men det er ikke nødvendigvis sann at enda flere vil bruke bommen eller veien av den grunn. Tvert imot er det kanskje færre som da vil bruke veien. Poenget er at det å kunne forlenge lånetida gjør at en kan senke taksten med kanskje opp mot 30 pst., som igjen kanskje medfører at enda flere velger å bruke veien.

Det er riktig at det ikke har gått ett år, men det har gått elleve måneder, så om en måned vil statsrådens magiske år være passert. Så hvis en ønsker å gjøre den typen tiltak, bør det være fullt mulig. Når jeg hører statsråden, klarer ikke jeg å tolke det annerledes enn at en ikke er villig til å gjøre noe i denne perioden.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:28:39]: Representanten Ropstad var i sitt innlegg selv inne på noe jeg tror er et helt vesentlig poeng: Prosjektet her er ikke ferdig bygget. Vi vet egentlig ikke nok om hvordan trafikkstrømmene blir her, før vi har fått bygget mer av det helhetlige prosjektet. Det er ikke uvanlig at trafikantenes valg er veldig påvirket av hvor helhetlig prosjektet er, hvor ferdigstilt det er, og hvor lett det er å velge alternativer. Her er man da i den situasjonen at man velger et alternativ – som det selvfølgelig er mulig å gjøre regulatoriske grep knyttet til, men det vil jo i stor grad være opp til fylkeskommunen.

Presidenten [12:29:15]: Replikskordskiftet er omme. De talere som heretter får ordet, har også en taletid på inntil 3 minutter.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:29:31]: E39 Mandal–Kristiansand var eit svært viktig prosjekt å få gjort noko med. Det var eit veldig trafikkfarleg område, og difor var det heilt nødvendig å få det prosjektet gjennomført og få sett det i gang. Ja, dessverre var det bompengar. Førre gong vi var i regjering, hadde vi verken reint fleir-

tal eller var det største partiet, noko som sjølv sagt kan endre seg når den nye regjeringa kjem, til hausten.

Uansett, det er ganske interessant å høyre på spesielt Senterpartiet sin representant, som er veldig oppteken av Framstegspartiet og bompengar. Det registrerte vi også før jul, at det same partiet hadde same fokuset. Det er verkeleg slik at Framstegspartiet i regjering kutta i bompengar generelt over heile Noreg på alle prosjekt, frå 40 pst. bompengandel ned til 28 pst. Det er jo slik at f.eks. undertekna, som køyrer 1 100 km per veke i bil, betaler bompengar på dei vegane eg køyrer på. Eg betaler ikkje bompengar på alle andre vegar. Så når bompengane er senka i området frå Møre til Oslo – ja vel, så betaler eg mindre bompengar. Slik er det for alle i heile Noreg. Så utgangspunktet er at Senterpartiet må slutte å vere oppteke av og bekymra for at Framstegspartiet ikkje skulle ha lagt inn i vårt alternative statsbudsjett å kutte bompengar. Då må Senterpartiet sine representantar lære seg å lese, for på side 32 i vårt statsbudsjett- framlegg står det følgjande:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å nedbetale opparbeidet bompengegjeld etter modell av gjennomført gjeldsslette for Gardermobanen.»

Vi har fremja framlegg også i dette statsbudsjett- framlegget om å redusere bompengar. Og så veit vi veldig godt at vi må inn i regjering og fremje vårt statsbudsjett for at det faktisk kan verte gjennomført og vi kan begynne å få ned bompengane i enkeltprosjekt utover heile Noreg. Det er faktisk slik det fungerer.

Så til historieforteljinga, som er slik: Ja, eg kjem frå eit fylke, Møre og Romsdal, som var det einaste fylket i landet som vart bompengefritt. Eg veit kvifor, for eg hang på telefonen til både Ketil Solvik-Olsen og Jon Georg Dale då dei var statsrådar, og klarte å få kutta 1,3 mrd. kr i bompengar i Møre og Romsdal. Bomfritt var det. Kva er det no då? Jau, med ein gong dei raud-grøne tok over makta, fauk bompengane på plass igjen. Vi er iallfall det partiet som, med handa på hjartet, skal gjere alt vi kan for å kutte mest mogleg bompengar. Det har vi gjort tidlegare, og det kjem vi garantert til å gjere seinare også – kutte mest mogleg bompengar og byggje mest mogleg veg utan bompengar.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:32:49] (leiar i komiteen): Nok ein gong er det interessant å høyre representanten Sve snakke i store ord om kor viktig det er for Framstegspartiet å fjerne bompengar. Til sjuande og sist er det likevel realiteten i dei prioriteringane Framstegspartiet gjer, både i sitt alternative budsjett og ikkje minst når ein sit med makt, som er avgjerande for dei avgjerdene som vert tekne. I denne saka byggjer altså det på eit vedtak i ei sak som vart fremja av dåverande

samferdselsminister frå Framstegspartiet, Ketil Solvik-Olsen. Elles i den regjeringa hadde Framstegspartiet òg finansministeren, og på toppen av det heile var det Framstegspartiet som hadde saksordføraren då saka vart behandla i Stortinget.

Det er ei sak som innebar at ein vesentleg del av finansieringa av vegprosjektet var med bompengar. Det vart òg lagt opp til bompengar på sidevegar. Totalt var det snakk om 7,8 mrd. kr i bompengar etter dåtidas kroneverdi, som med dagens kroneverdi er ca. 10 mrd. kr. I eitt enkelt vegprosjekt som Framstegspartiet i regjering la fram forslag om, føresette ein altså innkrevjing av bompengar til ca. 10 mrd. kr, og innkrevjing av bompengar til langt ut på 2040-talet. Det er realiteten i det som vart gjort.

Når det gjeld Framstegspartiets alternative budsjett, er det fint å vise til eit oppmodingsforslag som Framstegspartiet fremja om å fjerne bompengar, men det hjelper ikkje å fremje oppmodingsforslag om ein ikkje har pengar bak det i prioriteringane. Framstegspartiet hadde ikkje avsett ei einaste krone i sitt eige alternative budsjett for å fjerne bompengar, og så skal ein ha truverd i denne salen om at ein i samarbeid med andre parti i regjering skal prioritere å fjerne bompengar.

Så til prosjektet og noko som fleire har nemnt. Eg er einig med representanten Sve, representanten Ropstad, ministeren og fleire, som viser til kva betydning vegprosjektet E39 vest for Kristiansand mot Mandal har, og kor viktig det er at ein fortset å byggje ut veg vidare. Det er òg viktig å ha lokalpolitisk oppslutning, slik ein hadde i 2017 og i 2023, og å vurdere vidare korleis bompengepropellet skal vere framover, i tråd med dei innspela som har kome frå lokalt hald. Ein må likevel ha ei finansiering i botn, og det er det som er utgangspunktet for vurderinga i denne saka.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:35:55]: «Finansiering i botn», sa førre talar. Det må jo vere noregsrekord i dårleg marknadsføring og dårleg plan når ein ønskjer å selje ei vare, får for lite sal og så skal auke prisen. Som god sunnmøring er det så «greinalaust» at eg klarar ikkje å finne ord for det, for det vil føre til det stikk motsette. Når ein har fått eit lågare trafikkgrunnlag enn det ein har lagt til grunn, skal ein altså auke prisane. Det er realiteten.

I februar 2024 auka Senterparti-representantane og Arbeidarparti-representantane, med støtte frå andre parti, bompengetakstane med 30 pst., utover ein alle-reie høg takst. Når ein då snakkar om at fordi antalet køyretøy går ned, skal ein auke takstane, vil jo det føre til endå færre som køyrer. Det ein burde gjort i denne saka, var å kutte i bompengetakstane. Då hadde trafikken auka. Då hadde ein sannsynlegvis fått inn minst like mykje

pengar i det prosjektet, kanskje meir. Det er jo sånn at trafikken aukar betydeleg når prisane går ned.

Senterpartiet og Arbeidarpartiet har innført gratis ferje. Det er valfarting av utanlandske turistar, og det er så mykje folk at det står i sju steinar, både for lokalt næringsliv og for innbyggjarane. Fordi det har vorte så billig, har sjølvsgatt bruken auka. Det ville skjedd også på dette sambandet. Med kutt i bompengetakstane hadde ein fått auka bruk av vegen. Ein hadde fått fleire til å bruke ein trygg og sikker veg, og ein hadde sannsynlegvis fått inn det same og kanskje meir pengar. Det er litt av grunnlaget her.

Eg forstår at regjeringspartia prøver å snakke seg vekk og fokusere på andre, for her har ein faktisk auka bompengetakstane med 30 pst. Det er det ein har gjort. Vi ønskjer å få ei sak frå regjeringa der ein ser på moglegheita for å kunne senke takstane på ein veg som har så stor bompengebelastning. Vi i Framstegspartiet synest det er veldig rart at ein er så veldig imot det. Når eg f.eks. høyrer på representanten frå SV, er det sånn at nei, det kan ein ikkje støtte. Kva er det som er intensjonane bak det då? Skal ein lage det verst mogleg for folk flest? Eg har jo fått med meg at dagens regjering forsøker det. Dei stengjer vegar og lager problem i Oslo, og så stengjer dei endå ein veg, for å lage det endå verre. Er det sånn ein ønskjer å drive politikken? Eg klarar i alle fall ikkje å forstå det. Ein klarar ikkje å selje ei vare, færre brukar vegen, og så aukar dei prisane, som gjer at endå færre brukar vegen. Det er ikkje til å forstå at det går an.

Vi kjem til å gjere alt vi kan for å kutte bompengar. Vi kjem til å gjere alt vi klarar for å få det best mogleg for folk flest, og for minst mogleg belastning i skattar og avgifter for bil og bilbruk i Noreg i framtida.

Alf Erik Bergstøl Andersen (FrP) [12:39:03]: Vi går nok inn for landing i debatten, og det var vel ikke noe annet enn forventet, men jeg har behov for å kommentere bl.a. representanten Blikra, som var opptatt av at det skal oppleves som riktig og ha legitimitet. Jeg kan med hånden på hjertet si at den belastningen som ligger til grunn for denne veistrekningen akkurat nå, verken har legitimitet eller oppleves som riktig, verken blant næringslivet eller blant befolkningen. Det handler mest av alt om trafikksikkerhet, og trafikksikkerhet må vi være opptatt av hele tiden. Vi ser at 90 mennesker døde i trafikken i 2024. Det er et tall vi overhodet ikke kan akseptere å ha. Da er det faktisk sånn at bompenger har noe å si for hvordan vi skal få et trafikkmønster over på en trafikksikker strekning.

Så har jeg lyst til å si at både lokalt og regionalt i Agder fylkeskommune stiller representantene fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet seg bak at dette ikke er bra – at dette kan vi ikke fortsette med. Dermed blir det litt rart at regjeringspartiene relativt nonsjalandt egentlig

bare avfeier dette og sier at det er forankret lokalt og gjennom stortingsmeldingen fra 2017.

Jeg må poengtere at den belastningen som ligger der i dag, er langt utover de forutsetningene som lå til grunn, både for de lokale vedtakene og for vedtakene som lå i Stortinget den gangen. Når vi nå i tillegg ser, som jeg sa i mitt spørsmål til statsråden, at Nye veier er avspist med 1,1 mrd. kr i lønns- og prisvekst, er det utrolig utfordrende å se hvordan det skal gå videre på disse strekningene, som vi ønsker skal være trafikksikre.

Jeg må si at framdriften på E39 fra Kristiansand til Stavanger er helt avhengig av at vi får den farten en trenger for å unngå de trafikkfarlige situasjonene på de gamle veiene. Det er noe vi tverrpolitisk ønsker, og derfor må jeg bare si at jeg håper på litt mer ydmykhet. Forslaget som ligger til grunn, gjelder kanskje ikke bare denne strekningen, men også hvordan vi skal bygge firefelts trygg og trafikksikker vei mellom Kristiansand og Stavanger i framtiden. Da ville dette forslaget ha vært et veldig godt forslag å få flertall for, for at Stortinget kunne ta stilling til det.

Morten Stordalen (FrP) [12:42:20]: Jeg synes det er trist hver gang vi kommer til disse debattene som handler om bompenger. Tenk hvis særlig regjeringspartiene, men også SV, hadde satt seg inn i saken, hva den betyr, og hva denne strekningen og veien egentlig handler om.

Jeg var selv med og behandlet den i komiteen i 2017. Fra 2005 til 2017 var det 17 trafikkdrepte på strekningen og 22 alvorlig skadde. Det er en av grunnene til at det ble bygd motorvei. Til SV: Ja, en trygg, sikker firefeltsvei. Det handler ikke bare om å skulle bygge stort fordi noen synes det er artig. Det handler om sikkerheten. Det handler om å bygge for framtiden. Ja, det er bompenger på veien. Ja, den statlige andelen var 67 pst. Ja, Fremskrittspartiet fikk heller ikke flertall alene for å kutte bompenger. Men ja, jeg er veldig glad for at de borgerlige partiene fant sammen for å redusere belastningen og innføre veireform for å få mer ut av pengene og bygge vei – nettopp fordi det er hverdagen til folk, det er sikkerheten til folk og framkommeligheten.

Jeg er også litt overrasket over at partier står her og ikke vil se. Når de skal se så mye i bakspeilet på hva Fremskrittspartiet ikke fikk til, kan vi gå litt lenger nordover, fra Agder til Vestfold, før man hadde trafikk tallene. Da ber jeg statsråden følge med: E18 gjennom Vestfold. Det var stor motstand fra daværende representanter. Steinar Gullvåg, fra Arbeiderpartiet, advarte her på Stortinget kraftig mot å forlenge innkrevingstiden på E18 gjennom Vestfold. Det kom til å bli så mye trafikklekasje. Det samme sa Senterpartiet. Man fikk ned takstene fordi man forlenget innkrevingstiden, fordi man hadde

Fremskrittspartiets statsråd i Samferdselsdepartementet og finansministeren.

Tenk at det ikke vises noen vilje til å imøtekomme og se på dette. Det ville betydd at flere valgte denne veien, noe som hadde gjort at man kunne fått enda mer inntekter i stedet for at flere dropper veien og bruker den farlige sideveien i stedet.

Så jeg er skuffet over at det blir så mye polemikk og retorikk i stedet for å ta på alvor innbyggerne i Agder og alle andre som er helt avhengige av denne veien.

Geir Inge Lien (Sp) [12:45:07]: Eg skulle til å takke for ein debatt som har vore både god og temperert, og det er viktig i debattar. Det kjem fram mange gode synspunkt og viktige ting som ein sjølv sagt skal ta med seg i det vidare arbeidet.

Det som er viktig no, er det som ministeren presiserer her: at E39 Mandal–Kristiansand må byggjast no, at ein må få det gjort, slik at ein for prosjektet som heilskap kan få dei stordriftsfordelane som dette vil bidra til – ein veg som vil vere effektiv, og som er sterkt ønskt av regionen og sterkt ønskt av det lokalpolitiske miljøet i regionen. Då vil ein få ein del fordelar som gjer at dette kan bidra til å ta inn den delen av bompengane som var føreset sett då prosjektet vart starta opp.

Det er litt rart for meg at representanten Frank Edvard Sve står og skryter av det eine etter det andre og seier at dei vil fjerne bompengar. Dei gjer alt dei kan, men dei får det ikkje til, for dei greier ikkje eingong å prioritere det i eige budsjett for 2025. Eg synest det er forunderleg. Dei fremjer eit representantforslag, men dei har ikkje vist til noka inndekning i forslaga sine. Framstegspartiet er altså ikkje villig til å bruke pengar til å fjerne bompengar, når dei ikkje eingong legg det inn i sitt eige statsbudsjett for 2025.

Når ein angrip gratisferjer, må eg berre seie at det viser seg at dei er ein stor suksess. Næringslivet hos oss er veldig oppteke av gratisferjer – utpå Aukra, utpå Smøla. Det viser seg at det gjeng så det dunderar. Bedriftene sparar utruleg mykje pengar, og eg har enno ikkje opplevd at nokon ønskjer å ta vekk gratisferjene frå desse øyane, som ikkje har fastlandssamband. Det er ei svært stor glede både for dei som bur der, og ikkje minst for dei som brukar vegen, til alle årstider. Eg må òg seie at eg er forundra over representanten Sve som skryt av at han eigentleg har greidd å få prioritert alle andre fylke enn sitt eige når det gjeld bygging av vegar og nye prosjekt.

Alt i alt vil eg berre seie at det er ein del spelereglar her, og dei må vi følgje. Eg håpar no at E39 Mandal–Kristiansand kan ha god framdrift, slik at vi får inn det som skal inn av inntekter, og at næringsliv og lokalbefolkning får trygge, gode vegar til å ferdest på for framtida.

Mona Fagerås (SV) [12:47:56]: Jeg mener at dette er et skrekkeeksempel på hva som skjer når en bygger firefelts motorvei der det ikke er trafikkgrunnlag for det. I tillegg til de punktene jeg nevnte i mitt innlegg, har jeg lyst til spesifikt å nevne nedbygging av natur, et stort problem i dette landet, som NRK har gjort et glimrende arbeid med å dokumentere. Men faktisk like viktig er hva det koster for folks lommebok å kjøre på disse veiene. Det er det tydeligvis nesten ingen i denne salen som tenker over når de roper hurra for disse firefelts motorveiene, som det ikke er trafikkgrunnlag for å bygge. Det er altså nesten ingen som tar inn over seg hva det vil koste for folks lommebok å kjøre på disse veiene.

Jeg ble utfordret av representanten Stordalen om trafiksikkerhet. Vårt forslag var å nedskalere denne veien til to- og trefelts vei med midtdeler. Det er ingen forskning som viser oss at firefelts motorveier er tryggere enn to- og trefelts vei med midtdeler. Jeg har lyst til å poengtere det.

Men nå står vi der vi står i dag. Vi har en overdimensjonert vei som folk ikke vil kjøre på. Det er klart at det er et problem. Men jeg håper at man tenker over dette skrekkeeksempelen neste gang man vedtar en firefelts motorvei der det ikke er trafikkgrunnlag for å bygge det.

Presidenten [12:49:53]: Representanten Frank Edvard Sve har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Frank Edvard Sve (FrP) [12:50:06]: Ein ting er iallfall sikkert, og det er at alle i dette landet får godt med seg at Senterpartiet ønskjer å gjere kvardagen til bilistane her i Noreg verre, ikkje betre. Ein skal auke bompengane, og ein skal byggje minst mogleg veg.

Når det er sagt: Det er litt viktig å vere etterretteleg. Alle – absolutt alle – i mitt eige fylke, Møre og Romsdal, har fått med seg at Senterpartiet og Arbeidarpartiet i sitt forslag til Nasjonal transportplan ikkje skulle byggje nokon av dei store vegane i Møre og Romsdal. Eit lite kryss i Veibust er det som vart resultatet med Senterpartiet. Derimot måtte det eit anna fleirtal til – med Høgre, Kristeleg Folkeparti, Venstre, Raudt og SV – for å prioritere ein av dei store aust–vest-vegane, Strynefjellet, som vi no la inn og prioriterte. Å vere etterretteleg er litt viktig, og sanninga må leggjast til grunn.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:51:27]: Eg merka meg at representanten Sve i ei sak om eit vegprosjekt på Sørlandet er mest oppteke av å snakke om vegar i Møre og Romsdal.

Når han er inne på at ein frå Framstegspartiet si side er oppteke av å byggje veg i Møre og Romsdal: Vel, eit av dei største og viktigaste prosjekta for å binde Møre og Romsdal tettare saman, med strekninga Ålesund–Molde,

som Senterpartiet og Arbeiderpartiet i regjering har ein plan for korleis skal skje over tid, Møreaksen, er eit av dei prosjekta som representanten Sve er mest intenst imot.

Til det prosjektet ein snakkar om her: Det er heilt riktig at innføring av bompengar vil kunne redusere trafikk på ein veg. Det var jo noko av det Ketil Solvik-Olsen, som Framstegspartiet sin samferdselsminister, sjølv vektla ved framlegginga av saka som gjaldt bompengeinnkrevjing på denne vegen. I proposisjonen stod det:

«Når det innføres bomavgift, må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnlaget dels fordi noen trafikanter, om mulig, vil velge andre kjøreruter, dels fordi noen vil utelate enkelte reiser eller velge andre reisemål for å unngå å betale bompenger.»

Det var det som Framstegspartiet i regjering skreiv i den saka. Likevel fremja ein forslag om bompengar på prosjektet som etter dagens kroneverdi er ca. 10 mrd. kr. Det er det som er utgangspunktet for den saka vi har til behandling her i dag.

Som fleire har nemnt, var det lokalpolitisk oppslutning i 2017 om opplegget for bompengar, og det var det òg i 2023. Så har det kome eit nytt initiativ frå Agder fylkeskommune, og det er veldig forståeleg med tanke på både nivået på takstar og korleis ting fungerer lokalt, og behovet for ei ny vurdering. Som statsråden har vist til, har han jo òg bedt Statens vegvesen, før vi kom til behandling av denne saka, om å gjere ei vurdering av bompengane, og statsråden seier i replikkvekslinga at ein vil fortsetje å gjere dei vurderingane. Det er viktig at bompengar ikkje vert ei for høg belastning, verken i enkeltprosjekt eller strekningar, og det er òg viktig at ein sørger for vidare framdrift med tanke på utbygging av vegar.

Til det som gjeld prosjekt i Nye vegar sin portefølje: Det som har skapt nye vilkår for Nye vegar, er ikkje finansieringa frå dagens regjering, men at den førre regjeringa la inn stadig nye prosjekt i Nye vegar sin portefølje – utan finansiering inne. Det betyr at nokre av dei prosjekta som i utgangspunktet låg der, i Agder, har vorte skovne lenger ut i tid.

Presidenten [12:54:31]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [12:54:33]

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkning av styresmaktene sitt arbeid med å redusere forseinkingar og innstillingar på jernbanen (Innst. 108 S (2024–2025), jf. Dokument 3:14 (2023–2024))

Presidenten [12:54:47]: Etter ønske fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vil presidenten ordne debatten

slik: 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Svein Harberg (H) [12:55:10] (ordfører for saken): Denne rapporten fra Riksrevisjonen om forsinkelser og innstillinger i togtrafikken er en oppfølging av tidligere rapportering, slik Stortinget har anmodet om. Rapporten omfatter perioden 2016–2023. Dette er derfor en viktig rapport, i den forstand at den følger opp og ser om tidligere rapportering og påpekning fra Riksrevisjonen og Stortinget har gitt resultater.

Riksrevisjonen konkluderer i denne rapporten bl.a. med at omfanget av forsinkelser og innstillinger har økt. Iverksatte tiltak har hatt liten effekt på måloppnåelsen. Jernbaneinfrastrukturen har manglet fornyelse. Samordningen av aktører og virkemidler har vært for dårlig, og ruteplanen har ikke vært robust.

Riksrevisjonen mener det er kritikkverdig at det på tross av økte investeringer ikke har blitt resultater på måloppnåelsen, og anbefaler at Samferdselsdepartementet nå følger opp med flere tiltak som kan bidra til å redusere forsinkelser. De anbefaler at Bane NOR bruker bevilgede midler til å gjennomføre vedlikeholds- og fornyelsestiltak som har størst effekt på driftsstabiliteten, at de fremmer en punktlighetskultur i jernbanesektoren, at styringen og samordningen blir bedre, og ikke minst at de sørger for en robust ruteplan.

Komiteen ser at statsråden i sitt svarbrev slutter seg til Riksrevisjonens funn. Statsråden peker videre på at det nå – altså da han svarte, våren 2024 – er satt i gang en rekke tiltak som skal bedre togtilbudet og øke både punktligheten og regulariteten, og bekrefter at han vil følge dette tett videre. Det er bra.

Rapporten peker på at feil ved infrastrukturen står for de fleste hendelsene. Dette gjelder feil ved sporet, feil i signal- og sikringsanlegget eller feil ved strømforsyningen. Samordning av ressursene og målrettet innsats på vedlikehold må til for å snu utviklingen.

Det er en samlet komité som slutter seg til Riksrevisjonens konklusjoner, kritikk og anbefalinger. Jeg tar for gitt at de som har mindretallsmerknader og forslag, selv kommenterer disse. Jeg vil avslutte med noen kommentarer fra Høyre.

I 2017 kom den første rapporten som så på forsinkelser og innstillinger i togtrafikken. Den var tydelig på at noe måtte gjøres. I 2021 påpekte Riksrevisjonen i den årlige kontrollen av selskapene at det fortsatt pekte i feil retning. I fjor kom rapporten som tok for seg togtrafik-

ken fram til og med 2023, som understreker at det går i feil retning. Ja, i 2023 var punktligheten tilbake på nivået fra 2010, 81 pst. punktlighet for persontrafikken og enda dårligere for godstrafikken. Målet er 90 pst. punktlighet. Når vi så gjentatte ganger i 2024, og ikke minst gjennom alvorlige hendelser nå ved årsskiftet, opplever fortsatt store forsinkelser og innstillinger, tror vi at nye øyne må se på hva som skjer, og hva som kan gjøres. Forslaget som Rødt fremmer i dag, ser derfor ut til å være nødvendig. Noen eksterne må se på dette.

I kontrollkomiteen vil det være naturlig å følge dette tett videre og om nødvendig starte egen oppfølging. Det vil jeg ta opp med komiteen på neste møte.

Kirsti Leitrø (A) [12:59:41]: Om man spør de ansatte i jernbanesektoren om hva problemet er, svarer de: jernbanereformen, manglende samordning og manglende handlingsrom for den enkelte virksomhet. Vi husker ordene som ble brukt av regjeringsmedlemmer i 2015 om oppstyking og privatisering av jernbanesektoren: Vi skal presse så mye ut av tuben at det blir umulig å få det tilbake igjen.

I krise- og beredskapssammenheng ser vi at oppstyking, med mange aktører, med anbud og internfakturering, ikke fungerer når det ikke er samsvar mellom ansvar og myndighet. Vi ser det i Forsvaret, og vi ser det i jernbanesektoren. Det tar tid å endre organisering og implementere gode systemer. Jeg har lyst til å bruke noen eksempler vi har fått fra dem som jobber i jernbanesektoren.

Om et tog får en feil og skal inn på verksted, gjøres det av togselskapet. Vedlikeholdsselskapet vet hva feilen er og kan rette den med en gang, men om de skal få betalt for jobben, må de vente til det kommer en bestillingssedel på oppdraget fra en annen aktør, før de kan sette i gang. Dette kan ta tid. Kapasiteten på skinnene er så sprengt at det er vanskelig å få inn kontinuerlig vedlikehold av komponenter langs skinnegangen i den daglige driften. Alle venter på European Rail Traffic Management System, ERTMS, som altså ikke er helt på plass før i 2034.

Jernbanen har gått fra å være en arbeidsplass med godt arbeidsmiljø og samsvar mellom ansvar og myndighet, til å være en sektor hvor utrolig mye kompetanse har forsvunnet ved at folk har sluttet. Det er kanskje her den største utfordringen som må løses, ligger: Hvordan tiltrekke seg nok og riktig kompetanse?

I flere år har det vært rapportert om dårlig måloppnåelse og økt omfang av forsinkelser og innstillinger av togene, uten synlig bedring – dette til tross for at midlene til jernbanen er doblet fra 2016 til 2023. Riksrevisjonen skriver at «aktørene og bruken av virkemidler har vært for dårlig samordnet». Denne rapporten bør også ses i sam-

menheng med oppfølgingsundersøkelsen Riksrevisjonen presenterte 27. november i fjor om Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer. Den sier bl.a. at undersøkelsen i 2020 viste at driftsstabiliteten i jernbanenettet ikke var forbedret etter at Bane NOR ble etablert, og at anbefalingene og iverksatte tiltak fortsatt pågikk, men at Samferdselsdepartementet har forbedret sin styring og oppfølging av Bane NORs virksomhet de siste årene. Forsinkelser og kanselleringer koster den enkelte og samfunnet mye. Det så vi da broen på Dovrebanen stengte banen i månedsvis.

Forebyggende arbeid tar tid, inkludert endringer i organisering for å få bedre samordning av ansvar og myndighet i en så oppstykket sektor. Komiteen slutter seg til Riksrevisjonens konklusjoner, kritikk og anbefalinger, mens flertallet mener undersøkelsen med fordel kunne ha gitt Stortinget et mer helhetlig bilde av forholdet mellom investeringer, kostnadskontroll og tilbudet til de reisende på jernbanen.

Så vil nok statsråden selv ta opp sine svar til Riksrevisjonen og de tiltakene som er igangsatt fra departementets side, som også Arbeiderpartiet og Senterpartiet i komiteen peker på i merknadsform i innstillingen.

Det er de ansatte som kjenner best hvor skoen trykker, og deres forslag til løsninger kommer nå på bordet.

Jeg vil til slutt takke saksordføreren for godt arbeid og Riksrevisjonen for en viktig rapport og for oppfølging av tidligere rapporter.

Ingrid Fiskaa hadde her teke over presidentplassen.

Nils T. Bjørke (Sp) [13:04:30]: Eg vil takka Riksrevisjonen og saksordføreren for eit godt arbeid.

Dette er ein viktig rapport. Arbeidet med å redusera forseinkingar og innstillingar er viktig, og noko eg personleg kjenner på rett som det er. Seinast i natt sat eg to timar på Voss og venta og måtte til slutt køyra buss i staden for å få ei seng på toget, så viss eg er litt ufokusert i dag, veit Stortinget no grunnen til det.

Ikkje minst når det gjeld informasjonen frå togselskapa, er det mykje å gå på. Når ein har billett og app og alt dei ber ein om, burde dei klara å informera om korleis situasjonen er, sjølv om han er uføreseieleg.

Eg vil òg peika på at dokumentet hadde vore endå betre om ein hadde vurdert omfanget av samhandlinga mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og departementet, som oppfølging av Dokument 3:2 for 2020–2021. Eg meiner at dette trekantsamarbeidet burde vore sett nærmare på. Eg trur denne måten å organisera det på gjer at ein får ei ansvarspulverisering. Ein seier heller ikkje noko om oppfølginga av forventata resultat av jernbanereforma. Eg vil visa til kva statsråd Knut Arild Hareide sa i brevet til kontroll- og konstitusjonskomiteen i

2021. Han sa at departementet sine krav til avtalestyringa i Jernbanedirektoratet og oppfølginga av større investeringsprosjekt skal verta betre. Han sa vidare:

«Jernbanedirektoratet må sørge for at Bane NOR varsler direktoratet raskt dersom de pågående investeringsprosjektene ikke når, eller ikke ser ut til å nå, de mål og forutsetninger som er avtalefestede og/eller fremgår av budsjettproposisjonene.»

– Det verkar ikkje på meg som om dette har vorte noko betre etter den tid.

Eg meiner at den tidlegare direktelinja mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR hadde vore ei betre løysing. Eg forventar at samferdselsministeren tek tak i dette vidare og klarer å sjå kva som eigentleg skjer.

Eg ser at somme vil ha ei ekstern gransking. Me har eit jernbanetilsyn, og viss dei skal gjera jobben sin, burde dei òg kunna sjå på dette. Eg meiner det må handling til. Det viktigaste er at ein får ein tydeleg, klar definisjon av ansvaret. Eg klarer ikkje å sjå noko anna enn at den oppsplittinga som vart gjort av den førre regjeringa, faktisk har ført til det motsette. Det er mange som skuldar på kvarandre, det er lite fart, og det er lite ansvar ute.

Ein ser at mange av forseinkingane skjer på grunn av infrastrukturen, men at ganske mange av dei mindre forseinkingane skjer på grunn av materiellet og måten jernbaneselskapa driv på. Å få fordelt og samordna dette ansvaret trur eg er viktig, slik at ein veit kven som gjer jobben.

Samordninga av aktørar og verkemiddel har rett og slett vore for dårleg. Eg har òg eit spørsmål om iveren etter å få pressa mest mogleg inn på banen har gjort at ruteplanen ikkje er robust lenger. Den toler ikkje mindre endringar, og difor vert forseinkingane forsterka. Når ein ser punktlegheta til godstrafikken, vil eg stilla spørsmål ved om det er strenge nok krav til dei som står for denne. I alle fall på den strekninga som eg reiser oftast, mellom Voss og Oslo, er det ofte godstog som skapar forseinkingar og problem. Då er det viktig at ein leitar etter kva som er problemstillingane og får forbetra dette, for me treng gods på jernbanen, og me treng eit system som fungerer, slik at jernbanen kjem fram.

Morten Stordalen (FrP) [13:08:53]: La meg først takke saksordføreren og Riksrevisjonen for arbeidet.

Når vi i dag behandler Riksrevisjonens undersøkning av styresmaktene arbeid med å redusere forsinkelser og innstillinger på jernbanen, er det flere interessante funn. Det er ingen tvil om at det har vært brukt betydelige midler på jernbanenettet de siste ti årene. Bevilningene til drift, vedlikehold, fornying og investering på jernbanen er nær doblet siden 2016.

Særlig økte bevilningene til investeringer som i seg selv har vært riktige når vi ser at Riksrevisjonen, i tråd

med mange av oss andre, påpeker at det i stort er feil og mangler på infrastrukturen som er hovedårsaken til de mange forsinkelsene og innstillingene på jernbanen. Noe skyldes også dårlig planlagt vedlikehold av togsett. Dette kjenner vi igjen fra senest sist vinter, der Vy innrømmet å ha vært for dårlig til å sette sine togsett inn for vedlikehold i løpet av vinteren, noe som resulterte i at en rekke avganger gjennom senvinter, vår og sommer har kjørt med redusert materiell og kapasitet.

Likevel: Det er betenkelig at Bane NOR, som har en viss frihet til å disponere sine midler innenfor drift, vedlikehold, fornyinger og investeringer, sitter med betydelige ubrukte midler på grunn av manglende fremdrift i investeringsprosjektene. Hele 9 mrd. kr har Bane NOR som likviditetsreserve, og disse er i liten grad blitt omfordelt. Dette skjer samtidig som det er et skrikende behov for å vedlikeholde og fornye betydelig mer.

En av hovedmålsettingene for de økte bevilgningene har vært høy driftsstabilitet. Denne målsettingen er dessverre ikke nådd. Det viser seg at feil på infrastrukturen koster togkundene mer enn 600 mill. kr i året. Dette bekrefter at tilstanden for norsk jernbane er uholdbar, og at den negative utviklingen som oppleves, utvilsomt er regjeringens ansvar.

Det har over lengre tid vært rapportert om dårlig måloppnåelse for jernbanen, med flere forsinkelser uten tilstrekkelig oppfølging fra departementet. Tidligere var det store utfordringer med strukturen i jernbanesystemet, der det var uklart hvem som hadde ansvaret for de ulike oppgavene i sektoren. Jernbanereformen ryddet opp i dette og laget en ny struktur med en klar ansvarsfordeling. Det er derfor Samferdselsdepartementets oppgave å sørge for helheten i sektoren. Fremskrittspartiet mener at jernbanens manglende troverdighet som stabil transportaktør viser at regjeringen og departementet har sviktet sitt oppdrag.

Samtidig er det Jernbanedirektoratets oppgave å sørge for samordning i sektoren, og at det blir lagt et grunnlag for god kapasitetsutnyttelse, stabil drift og et kundesvennlig transporttilbud. Jeg kan med dette ikke se at Jernbanedirektoratet har fulgt opp sin oppgave om samordningsansvar etter jernbanereformen. Videre har Samferdselsdepartementet sviktet i sin oppfølging av direktoratet.

Det var i sin tid gode grunner til å opprette Jernbanedirektoratet som en del av jernbanereformen. Praksis viser imidlertid at Jernbanedirektoratet framstår som noe overflødig, og at oppgavene bør ivaretas av departementet. Ved å overføre Jernbanedirektoratets oppgaver til departementet vil man sørge for både en nødvendig ansvarliggjøring og en frigjøring av ressurser som kan brukes på andre oppgaver i sektoren.

Dette kan man finne igjen i flere hendelser innenfor jernbanen. Man kan gå tilbake til Follobanen. Da sto Bane NOR, direktoratet og departementet og pekte på hverandre. Ingen tok egentlig et klart ansvar, til tross for at det er Samferdselsdepartementet som har det øverste ansvaret. Senere har vi hatt hendelser nå i romjulen, første juledag, der Bane NOR egentlig tok en avgjørelse, mens direktoratet var fraværende og departementet totalfraværende. Til tross for at Bane NOR har sin klare ansvarliggjøring i utgangspunktet, hvor de kan disponere mye fritt. Her svikter det fullstendig. De tre – Bane NOR, direktoratet, departementet – peker alltid på hverandre, og befolkningen og kundene står i skvis.

Derfor fremmer da også Fremskrittspartiet forslag om å legge direktoratet under departementet, og en tydelig ansvarsfordeling mellom departementet og Bane NOR – ingen tvil om hvem som har ansvar for hva.

Fremskrittspartiet tar med dette opp sine forslag i saken, og vi har også varslet at Fremskrittspartiet vil støtte Rødts forslag om en ekstern gransking av sektoren.

Presidenten [13:13:29]: Representanten Morten Stordalen har teke opp dei forslaga han refererte til.

Audun Lysbakken (SV) [13:13:47]: Det går alltid et tog, er faktisk et norsk uttrykk. Det stammer fra en episode av Fleksnes og ikke fra passasjerenes opplevelse med den norske jernbanen, dessverre. I går så jeg en vitig tunge på det sosiale mediet Bluesky foreslå at togselskapene kunne begynne å sende ut melding om når togene går, i stedet for om når de ikke går. Som daglig bruker av lokaltog i Oslo må jeg si at jeg er fristet til å være enig. I år har vi sluttet å regne med at toget går.

Hvorfor har det blitt slik? Hvorfor øker omfanget av forsinkelser og innstillinger til tross for at sektoren har fått økte midler, som riksrevisjonsrapporten peker på?

Slik jeg leser rapporten, er den aller viktigste grunnen til det, det som Riksrevisjonen kaller for dårlig samordning av aktører og virkemidler. I rapporten kan vi lese:

«Nokre mindre feil hos ein eller fleire aktørar kan få konsekvensar for jernbanesystemet samla sett.»

Og videre:

«Undersøkinga viser at fleire av aktørane i sektoren manglar tydelege insentiv til å handle til det beste for jernbanesystemet samla sett.»

Dette er en knusende kritikk av den borgerlige regjeringens jernbanereform. Jeg synes at ansvarsfraskrivelsen fra høyresidens partier, som sto bak den organiseringen av jernbanen vi har i dag, er lett komisk. Det er oppsplittingen som har gjort det vanskeligere å plassere ansvar, vanskeligere å drive politisk kontroll og vanskeligere for de reisende og de folkevalgte å vite hvem som

har ansvaret. Det er en utdatert markedsliberal tenkning som passer ekstra dårlig i jernbanen, fordi konkurranse ikke fungerer der det ikke finnes virkelige markeder – og i en tjeneste som jernbanen gjør det ikke det.

Jernbanereformen var en fiasko. Den ga oss en jernbane som er organisert slik: Når man går inn på et tog, er det ett selskap som har arbeidsgiveransvar for de ansatte, et annet som eier togene, et tredje som driver skinnene, et fjerde som driver med vedlikeholdet – til og med kaffeautomatene har et eget selskap som er ansvarlig. Slik kan vi ikke ha det hvis vi skal få en effektiv jernbane i Norge.

I innstillingen er regjeringspartienes kritikk av denne organiseringen veldig god, og den er den samme som SV og Rødt står bak. Men spørsmålet om hvorfor samferdselsministeren og regjeringen ikke har gjort mer for å samle Jernbane-Norge, står igjen. Denne rapporten er en tydelig underbygging av at det er det som trengs. Det er ikke først og fremst penger som er problemet; det er en samling av ressursene, slik at vi kan få en samlet, sterk og statlig eid organisasjon, hvor den ene hånden vet hva den andre hånden gjør, og hvor det er tydelig for både folkevalgte og de som tar toget, hvem det er som har ansvaret. Det burde være bestillingen.

Det er fremmet forslag fra Rødt om en gransking. Det har vi i utgangspunktet sympati for, for spesielt togstansen den første juledag må det ses nærmere på. Nå skal Jernbanetilsynet granske det. En mer generell gransking, som er det jeg opplever er Rødts forslag, er jeg redd blir en hvilepute i stedet for det vi trenger, nemlig handling.

En gransking er selvfølgelig behagelig for høyresiden, som håper at de snart skal ta over makten. Da kan de utsette det å komme med egne løsninger til den er ferdig. Jeg er også redd for at det kan være en hvilepute for regjeringen, som burde handle for å samle jernbanen før valget.

Granskinger har ofte en tendens til å sørge for at lite skjer mens de pågår, så en generell gransking, i en situasjon hvor vi vet så mye om hva som er problemet i jernbanen, er vi skeptisk til. Riksrevisjonsrapporten bør være det viktigste grunnlaget for å gå videre, og den gir en tydelig marsjordre om at vi må gjøre noe med de store samordningsproblemene i jernbanen. Da er det ikke tid for gransking – det er tid for handling. Utfordringen går til regjeringen om å levere de endringene i jernbanesektoren som nå trengs, raskest mulig.

På det grunnlaget kommer ikke SV til å stemme for en gransking, men vi kommer til å forvente, kreve og presse på for handling fra statsråden.

Seher Aydar (R) [13:19:01]: Rapporten fra Riksrevisjonen er alvorlig. Jernbanen, som er så viktig for å løse transportbehovene våre på en miljøvennlig måte, svik-

ter. Til tross for at alle de ansatte i jernbanen hver dag går på jobb med yrkesstolthet for å få folk og varer dit de skal, er det noe som skranter. Vedlikeholdsetterslepet vokser. Det får store konsekvenser. Om vi skal få ned forsinkelsene, må jernbanen prioriteres høyere enn den gjør i dag. Framover må Bane NOR settes i stand til å planlegge for et nivå på vedlikehold og fornying som stopper forfallet på infrastrukturen. Det trengs en forpliktende plan over flere år for først å trappe opp kapasiteten og deretter trappe opp det faktiske vedlikeholdet. Disse problemene må løses gjennom statsbudsjettet.

Det er ikke bare vedlikeholdet det er noe galt med. Det handler også om organiseringen. Solberg-regjeringens jernbanereform var i realiteten en reform for oppsplitting og konkurranseutsetting av jernbanen. Konsekvensene av reformen er en stor økning i byråkrati og antall direktører, samtidig som sektoren har utviklet seg i feil retning. Jernbanen er dyrere i drift enn før, vedlikeholdsetterslepet har økt, forsinkelser og innstillinger har økt, det er blitt vanskeligere å orientere seg for reisende, gjennomgående reiser er blitt dyrere, og rabattordninger er blitt mer uoversiktlige.

Anbudsmodellen svekker både departementets og Stortingets styringsmulighet og de ansattes medvirkningsmulighet. Å vurdere konsekvensene av reformen faller utenfor formålet til Riksrevisjonens undersøkelse, men Riksrevisjonen skriver bl.a. at jernbanesektoren har fragmentert organisering med mange aktører, og videre at det er kritikkverdig at aktørene og bruken av virkemidler har vært for dårlig samordnet.

Vi i Rødt ser de mange problemene Riksrevisjonen påpeker i undersøkelsen, i direkte sammenheng med jernbanereformen et tiår tilbake. Riksrevisjonen peker på at mindre feil hos én eller flere aktører kan få konsekvenser for jernbanesystemet samlet sett, og at undersøkelsen viser at flere av aktørene i sektoren mangler tydelige insentiver til å handle til beste for jernbanesystemet samlet sett.

Det er en konsekvens av regjeringen Solbergs jernbanereform og oppsplittingen av jernbanen. Organiseringen er fragmentert, og feil ett sted forplanter seg fort uten at noen sitter med den overordnede kontrollen. Siden komiteen avga denne saken, er temaet ikke blitt mindre aktuelt. Tvert imot, første juledag sto alle togene i Norge i over 13 timer. Det nye året startet også med problemer på Bergensbanen, Sørlandsbanen og Drammensbanen. Det gjentar seg gang på gang, og folk slutter snart å heve øyenbrynene når de hører om togkaos. Sånn er det bare i Norge, tenker mange kanskje, og sånn er det i dag, men sånn trenger det ikke være. Sånn skal det ikke være, og det er nok nå.

Vi har fremmet et løst forslag om at det skal igangsettes en ekstern gransking av feilen første juledag og de andre feilene som har oppstått i det siste. En intern gransking i Bane NOR er ikke tilstrekkelig. Siden vi fremmet forslaget, har Statens jernbanetilsyn heldigvis signalisert at de skal igangsette en gransking. Det er jeg glad for, men jeg mener at Stortinget bør vedta forslaget i dag, slik at det er forankret her og regjeringen må rapportere tilbake til Stortinget. Det handler om at alle kortene må på bordet. Konsekvensene av oppsplitting av jernbanen må sees på, en ny retning for jernbanen må legges, og til-liten må bygges opp.

La meg understreke: Det er ingen motsetning mellom å sette i gang med handling for å løse de problemene vi kjenner til som kan løses, og samtidig granske de feilene som er blitt gjort. Det er ikke sann at det må være en hvilepute, hvis ikke regjeringen gjør det til en hvilepute. Det er opp til regjeringen. Dette forventer jeg at regjeringen gjør. Det at Jernbanetilsynet skal granske, er jo ikke et signal om at regjeringen ikke skal gjøre noe, tvert imot.

Jeg vil understreke at vi trenger å legge en ny retning for jernbanen, og det handler om tilliten. Jeg vil også utfordre statsråden til å avklare om granskingen faktisk skal ta for seg hele bildet, og at det ses på hvilken rolle oppsplittingen av jernbanen og følgene av jernbanereformen har hatt. Det er avgjørende at vi får bygd et jernbanetilbud som folk kan stole på, og det trenger ingen å vente på i det hele tatt, men en gransking er det behov for, for her er det for mye som ikke funker, og det har konsekvenser for folk og for miljøet. Jeg tar med dette opp Rødts forslag.

Presidenten [13:23:54]: Representanten Seher Aydar har teke opp det forslaget ho refererte til.

André N. Skjelstad (V) [13:24:13]: Mange har vært innom at det er et altfor svakt vedlikehold, manglende fornying og ikke minst et stort etterslep. Innimellom er også European Rail Traffic Management System, ERTMS, blitt nevnt. Det store bildet er likevel den manglende samhandlingen. Det er litt oppsiktsvekkende å se at det i deler av vinterlandet Norge virker som vinteren kommer like overraskende på hvert år, men slik er det. De dårlige måloppnåelsene er ting vi er nødt til å ta med videre.

Mange eksempler har blitt gitt her i dag, men det man sitter igjen med, spesielt fra venstresiden, er at denne perioden på nå godt over tre år har vært omkampens tidsalder. En klarer ikke å se at desto flere omkamper man tar, desto mer utydelige blir styringssignalene. Det gjelder i så måte også jernbanesektoren. Det er selvfølgelig den politiske styringen som er det overordnede – det er jo en sammenheng. En kan gå til omkamp på jern-

banereformen hele tiden, men det er uansett den politiske styringen som er overordnet.

Denne perioden har det vært to partier som har sittet i loket, og ett parti som helt tydelig har vært i sidevognen, og det har vært SV. En kan peke på andre grunner, men i denne perioden er SV like medansvarlig som de andre regjeringspartiene for at det ikke har skjedd noe.

Jeg tror uansett at en er nødt til å bli ferdig med å se på omkamper hele tiden. En er nødt til å finne ut hva slags linje – for å bruke jernbaneanalogien videre – en skal ta videre. Det har ingen hensikt å ha stadige omkamper om det som er vedtatt. En kommer ikke videre med det.

For Venstres del har vi vurdert og kommer til å støtte Rødts løse forslag. Jeg tror ikke, som Lysbakken, at det trenger å være et hvileskjær selv om en går gjennom en granskning. Jeg tror at departementet og statsråden uansett må være tydelige på hvor en skal, for det som er situasjonen i sektoren nå, er uholdbart. Det kan ikke være sånn at vi er mer vant til å vente på et tog enn at det kommer. Sånn kan vi ikke fortsette å ha det, og derfor er en nå nødt til å gjøre noe.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:27:20]: Riksrevisjonen konkluderer med at det er kritikkverdig at en høy andel av togene ikke er i rute, og at omfanget av forsinkelser og innstillinger på jernbanen har økt. Jeg er enig i at det er svært viktig at togene kommer og går når de skal, og at det har vært for mange forsinkelser og innstillinger de siste årene. Togstansen i romjulen var dessverre en ny hendelse som aktualiserer det temaet. Det er lett å forstå de reisendes frustrasjon.

Riksrevisjonen mener det er kritikkverdig at jernbaneinfrastrukturen har vært for dårlig vedlikeholdt. Den vurderingen stiller jeg meg bak. Det har bygget seg opp et stort vedlikeholdsetterslep på jernbanen over mange år. Det tar tid å snu, men vi har startet den viktige jobben. I Nasjonal transportplan, som regjeringen la fram i vår, var vår viktigste prioritering for jernbanesektoren å øke innsatsen til drift, vedlikehold og fornying for å få færre innstillinger, økt punktlighet og et bedre tilbud for dem som bruker toget. Regjeringen har fulgt opp disse prioriteringene i Nasjonal transportplan i statsbudsjettet for 2025. Vi bevilger 12,1 mrd. kr til drift, vedlikehold og fornying av jernbanen, en økning i drift og vedlikehold med 26 pst. fra fjoråret, og en økning på 38 pst. til fornying.

Riksrevisjonen anbefaler at departementet sørger for at Bane NOR bruker bevilgede midler til å gjøre vedlikeholds- og fornyelsestiltak som har størst effekt på driftsstabiliteten. Her har jeg allerede tatt grep og bedt Bane NOR om å prioritere innsatsen mot de strekningene og knutepunktene hvor trafikken er størst. Bane

NOR er også bedt om å gjennomføre en særlig innsatspakke i Oslo-området. Det vil komme hele Jernbane-Norge til gode, siden nesten all togtrafikken i Norge går gjennom Oslo. Feil i Oslo-området får ringvirkninger, og det forplanter seg til store deler av landet.

I tillegg til økt vedlikehold og fornyelse er det flere tiltak som er igangsatt, som vil få effekter lenger fram i tid. Snart vil vi få nye lokal- og fjerntog som vil ha høyere driftsstabilitet, og som vil få nærmere 40 pst. høyere kapasitet. Selv om utrulling av ERTMS nå planlegges på nytt, vil også utskiftingen av signalsystem redusere antall forsinkelser og innstillinger betraktelig når det blir ferdig. Summen av dette er en jernbane som vil gjøre reisehverdagen til pendlerne bedre. Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra departementet utarbeidet en tiltaksplan for bedre driftsstabilitet og leverte nylig en rapport med mange konkrete tiltak som vil gi resultater på kortere sikt.

Riksrevisjonen kritiserer at aktørene i sektoren har vært for dårlig samordnet, og anbefaler at styring og samordning blir bedre. Det er jeg enig i, og det har jeg tatt tak i. For å styrke den statlige styringen har jeg bl.a. ført Spordrift tilbake i Bane NOR. Rolledelingen i sektoren er gjort tydeligere, bl.a. gjennom endringer i jernbaneforskriften, og jeg har gitt flere konkrete oppdrag som følges tett opp.

Økt etterspørsel har ført til flere reisende og flere avganger. I perioden 2012–2022 økte antall togkilometer med person- og godstog med 17 pst. Pandemiårene viste at punktlighetsmålene kan nås lettere dersom man kjører færre tog og færre passasjerer. Det er likevel ikke noe godt svar, for hvis vi skal nå klimamålene og nullvekstmålene i byene våre, må jernbanen selvfølgelig ta sin del av veksten i transportetterspørselen. En av Riksrevisjonens anbefalinger er at ruteplanen er robust. Når vi presser flere avganger inn i et allerede presset system, blir systemet mer sårbart for forsinkelser. Avveining mellom punktlighet og antall togavganger er krevende, ikke minst siden vi også må balansere behovet til tid i sporet til å gjøre det nødvendige vedlikeholdsarbeidet for å forbedre driftsstabiliteten.

Avslutningsvis vil jeg si at jeg i stor grad er enig i Riksrevisjonens konklusjoner, og siden vi har sett mange av de samme utfordringene fra departementets side, er vi allerede godt i gang med å følge opp anbefalingene fra rapporten.

Jeg har lyst til å si en veldig viktig ting til slutt: Ja, vi har noen utfordringer, og det er ikke godt nok, men la oss ikke svartmale hele den norske jernbanen. Det er veldig mange som har gode reiseopplevelser hver dag med norsk jernbane. Det er veldig mange pendlere som bruker jernbanen, og det er stadig flere som gjør det. Det hadde man nok ikke gjort hvis man anså jernbanen som et helt håpløst tilbud for kundene.

Presidenten [13:32:25]: Det blir replikkordskifte.

Svein Harberg (H) [13:32:36]: I 2023 ble 19 millioner passasjerreiser påvirket av forsinkelser og innstillinger. Det er store tall. Det er faktisk et samfunnsproblem. Så var det veldig fint at da rapporten kom – og dette var altså i starten av 2024 – svarte statsråden at jo, det er satt i gang en rekke tiltak som skal bedre togtilbudet og øke både punktligheten og regulariteten. Det er nå et år siden. Er statsråden skuffet over resultatene av de tiltakene som ble satt i gang?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:33:19]: Jeg har sagt det flere ganger i denne salen: Det ville vært høyst oppsiktsvekkende hvis ikke jeg mente at vi skulle nå punktlighetsmålene. De punktlighetsmålene er vi, så vidt jeg vet, enige om i denne salen, og derfor var det selvfølgelig min og jernbanesektorens ambisjon å nå punktlighetsmålene i 2024. Det klarte vi ikke, men det betyr ikke at vi slutter å jobbe for å nå dem. Det vil vi fortsette med, og det er dessverre ingen kvikkfiks her. Det må bevilges betydelig med penger til drift, vedlikehold og fornyelse over tid. Det har dessverre over for lang tid vært bevilget for lite penger til det. Derfor har vi fått et stort etterslep.

Det er blitt bevilget veldig mye penger til norsk jernbane. Antakelig har man vektet nybygging litt for høyt og latt vedlikehold og fornyelse få for lite penger. Nå står vi i en utfordring her, og det må løses. Det må rett og slett gjøres en tydelig vridning av profil på pengebruken. Det har vi foreslått.

Svein Harberg (H) [13:34:12]: Jeg merker meg at flere har vært inne på jernbanereformen som den store grunnen til at dette ikke fungerer. Det har jo for så vidt statsråden avklart tidligere og svart representanter at det ikke på noen måte kan dokumenteres at det er jernbanereformen som er grunnen til det vi ser nå. Og i forbindelse med det: Hva er det statsråden konkret har grepet fatt i for å følge opp de mange tiltakene som han refererte til våren 2024? Hva er konkret gjort f.eks. for å få til samarbeid i sektoren, som har vært påpekt gjennom flere rapporter?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:35:05]: Jeg tror det er å tolke meg for langt å si at ikke jernbanereformen kan ha hatt innvirkninger. Det er jo et funn også hos Riksrevisjonen at det er manglende samordning i sektoren, at det er mange aktører, og at det ikke nødvendigvis er slik at det er optimalt organisert. Derfor har vi tatt grep – to hovedgrep. Vi har avsluttet konkurransen innenfor persontogtrafikk, og vi har tilbakeført bl.a. Spordrift til Bane NOR. Så jobber vi hele tiden med å forbedre og optimalisere hvordan vi er organisert, og hvordan vi styrer sektoren. Vi har gjort en gjennomgang av jernbane-

forskriften og strammet den opp. Vi har strammet opp styringslinjene, vi styrer tydeligere overfor direktorat, og vi styrer tydeligere overfor Bane NOR gjennom at det også er innført oppdragsbrev. Dette er viktige justeringer. Det høres kanskje ikke stort ut, men oppdragsbrev kjennetegner vel salen fra hvordan man styrer helseforetakene. Det er en modell vi har adoptert inn i jernbanesektoren.

Svein Harberg (H) [13:36:00]: Jeg spurte om å bedre samordningen og samarbeidet. Riksrevisjonen peker på at det er mangelfullt. De peker ikke på at disse selskapene må slås sammen. De peker på samordning blant de selskapene som er der, og da må det jo være det som er statsrådens oppgave – å få dem til å jobbe bedre sammen. Jeg vet ikke om jeg fikk noe helt konkret svar på hva, hvordan og hvilke rutiner statsråden nå legger opp til for å følge det opp kontinuerlig, slik at de samarbeider godt om de oppgavene de har.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:36:37]: Vi har også fått etablert et styre, et programråd for driftsstabilitet, hvor aktørene sitter sammen og hele tiden jobber med å prøve å finne kontinuerlige forbedringspunkter. Vi har for kort tid siden fått lagt fram en rapport som mer handler om de kortsiktige tiltakene man kan gjøre for å øke punktligheten. Det handler bl.a. om ting som bedre togvedlikehold, bedre grep rundt togparkering, presisjonskultur – det er mange ting man kan gjøre for å få til bedre resultater innenfor den nå-situasjonen vi har. Vi kommer likevel ikke unna at det kommer til å ta tid å få gjort de grepene som bedrer tilstanden på norsk jernbane. Vi kan ikke få omsatt de tolv milliardene nå. Vi bruker ett år på det, og så må vi fortsette opptrappingen, slik vi har foreslått i NTP, i de neste budsjettårene. Først da kommer vi til å få de gode resultatene, som kommer til å gi tydelige forbedringer.

Morten Stordalen (FrP) [13:37:47]: Statsråden sier i sitt innlegg at en del av de funnene som er gjort i Riksrevisjonens rapport, er kvittert ut. Blant annet refererer han til at Spordrift og Bane NOR er slått sammen. Det skulle gjøre dette til gull, ifølge det statsråden sa her tidligere. Så tar statsråden for seg manglende vedlikehold, som også Riksrevisjonen peker på at er en del av årsaken – kanskje den viktigste. Statsråden sier at man viser til dette i Nasjonal transportplan. Da repeterer jeg, som jeg har gjort flere ganger i denne salen: Vedlikeholdet skal i regjeringens nasjonale transportplan øke fra 30 mrd. kr til 39,5 mrd. kr de seks første årene. Deretter skal det gå litt ned igjen og tilbake til de samme 30 mrd. kr som i dag.

Hva er egentlig statsrådens løsning for at dette skal bli bedre? Hvordan er det riktig å si at vedlikeholdsetter-

slepet går ned, når det virkelig går betydelig opp de seks første årene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:38:51]: Da svarer jeg som jeg har gjort ved flere anledninger tidligere, at representanten må lese hele teksten. Det står veldig tydelig i Nasjonal transportplan hvordan vi skal håndtere det i hele tolvårsperioden. Det står at vi kommer til å få en reduksjon i antall innstillinger og forsinkelser på 30 pst. i løpet av planperioden. Vi skal selvfølgelig hele tiden jobbe for å få resultater så raskt som mulig, men det er ingen kvikkfiks – det er ikke det. Hele salen må selvfølgelig ta med seg at det over tid har vært bevilget for lite penger til drift og vedlikehold.

Audun Lysbakken (SV) [13:39:31]: Jeg hørte at representanten Skjelstad utnevnte SV til regjeringsparti, men jeg mener bestemt å huske å ha reist fra Hurdal før det ble enighet om regjering, så jeg drister meg til å ta en replikk på dem som faktisk sitter i regjering. Jeg er enig med statsråden i at en ikke skal svartmale, men en skal heller ikke skjønnmale. Jeg synes at statsråden egentlig er veldig lite kritisk til det systemet han administrerer, og som han i stor grad arvet etter den forrige regjeringen. Derfor er mitt første spørsmål: Er samferdselsministeren enig i at de borgerliges jernbanereform var fullstendig feilslått? Og hvis han er enig i det, vil han nå slutte bare å lappe på et system som ikke fungerer? Er han klar for å gjennomføre større endringer i systemet og å gjøre mer for faktisk å samle jernbanen til én større organisasjon og en samlet struktur?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:40:32]: Det står veldig klart i Hurdalsplattformen hva vi mener om jernbanereformen, og det mener jeg som statsråd. Derfor satte vi ganske tidlig i gang en gjennomgang av hvordan jernbanen er organisert, ganske tidlig avsluttet vi konkurranseutsettingen på jernbanen, ganske tidlig tilbakeførte vi Spordrift til Bane NOR, og vi har fortsatt med ulike tiltak og grep for å stramme opp hvordan vi styrer sektoren. Så betyr ikke det, sett fra mitt ståsted, at vi må tilbake til noe som var før. Det går an å forbedre og hele tiden se framover – hvordan får vi et best mulig jernbanetilbud til landets innbyggere? Det må jo være det aller, aller viktigste.

Seher Aydar (R) [13:41:22]: Da frister det å si at det gjenstår å se hva regjeringen planlegger å gjøre for faktisk å løse de problemene som er i dag, spesielt hvis man ikke har tatt tak i de store organiseringsproblemene vi ser.

Jeg vil også utfordre statsråden til å avklare om granskingen Statens jernbanetilsyn har signalisert at de skal gjennomføre, kommer til å ta for seg hele bildet, og

at det også ses på hvilken rolle oppsplittingen av jernbanen som følge av Solberg-regjeringens jernbanereform har hatt.

Jeg vil legge til et spørsmål om det er sann at en gransking, f.eks. den Jernbanetilsynet har varslet, kommer til å være en hvilepute for regjeringen, eller om regjeringen uansett – helt uavhengig av granskingen – kommer til å følge opp anbefalinger fra Riksrevisjonen, i tillegg til nødvendige forbedringer av jernbanen.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:42:20]: La meg begynne med det siste. Vi er godt i gang med alt det Riksrevisjonen peker på. Det var derfor jeg i hele mitt innlegg sa at jeg er enig i den kritikken som kommer. Derfor har vi helt fra NTP-prosessen vært veldig tydelige på hva som skal til for å fikse norsk jernbane: bevilge mer penger til drift, vedlikehold og fornyelse. Det er to streker under det svaret. Så er det selvfølgelig ting man gjør på det organisatoriske. Selvfølgelig skal vi se hvordan vi kan optimalisere og få mest mulig ut av den strukturen vi har her og nå. Selvfølgelig skal vi hele tiden jobbe med punktlighetskultur og alt det, men det er det å bruke mer penger på disse formålene som kommer til å virke.

Når det gjelder granskingen og tilsynet Jernbanetilsynet skal ha, har jeg oppfattet at det skal være et bredt anlagt tilsyn knyttet til denne hendelsen, men hvor de også skal se på noen andre hendelser som har vært i nyere tid. Det er det jeg har forstått så langt. Jeg instruerer ikke Jernbanetilsynet. De er et uavhengig tilsynsorgan, og de vil selv utforme sitt mandat, men sann jeg har hørt det til nå, virker det som de særlig kommer til å se på den hendelsen som var første juledag, men også på noen andre hendelser som har vært i nær fortid.

Presidenten [13:43:28]: Replikkordskiftet er avsluttet.

Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Jone Blikra (A) [13:43:47]: Det er flere regjeringer som kan ta hverandre i hendene når det gjelder den situasjonen vi nå har med tanke på forsinkelser og innstillinger på jernbanen.

Riksrevisjonen har gjennom forvaltningsrevisjoner i både 2016 og 2020 pekt på mangler i arbeidet med drift, vedlikehold og fornyelser. Ja, bevilgningene til jernbanen er nesten fordoblet siden 2016. Økningen har i stor grad dreid seg om nyinvesteringer. De utfordringene vi nå ser, og har sett over tid, er, som Riksrevisjonen påpeker, det kritiske behovet for midler til drift og vedlikehold.

Ikke før i budsjettene for 2022, 2023 og 2024 så vi en vesentlig økning i bevilgningene til drift, vedlikehold og

fornyelser, og det tar tid før vi ser resultater av de satsingene fra regjeringen. Det er ingen kvikkfix, som statsråden har nevnt, for å forbedre situasjonen, men det er slike prioriteringer som må til. Derfor prioriterte regjeringen i sitt forslag til Nasjonal transportplan å satse på drift og vedlikehold og innførte begrepet «ta vare på det vi har». Det ble utfordret ved at SV og Rødt i et forlik med de borgerlige partiene fikk flertall for å legge inn store investeringsprosjekter i Nasjonal transportplan.

Vi må se på alle virkemidlene som kan være aktuelle for å gi de reisende en bedre hverdag. Dette innebærer også at vi må gå gjennom selskapsstruktur og organisering av norsk jernbane. Riksrevisjonen påpeker at jernbanesektoren har en fragmentert organisering med mange aktører, og at det er kritikkverdig at aktørene og bruken av virkemidler er for dårlig samordnet. Det er jeg enig i.

Dagens organisering, der ulike mer eller mindre selvstendige selskaper, de fleste eid av staten, skal levere tjenester til hverandre og tidvis konkurrere seg imellom, er både kostnadskrevende og nærmest umulig å styre. En slik type organisering bygger opp under en organisasjonskultur der det er lønnsomt å la ansvaret for helheten ligge. Når hver lille enhet skal maksimere inntekten og minimere ansvaret, blir konsekvensen at ansvaret for helheten pulveriseres. Det er en stor fare for at hensynet til kundene blir borte i selskapenes egen interesse.

Arbeiderpartiet er opptatt av å sikre en enklere hverdag for de reisende. Dette innebærer at vi i tillegg til å øke bevilgningene til drift og vedlikehold også må se ytterligere på selskapsstruktur og organisering av jernbanesektoren. Den selskapsstrukturen og AS-ificeringen av jernbanen den forrige regjeringen sto i spissen for, må endres, for å sikre en mer kostnadseffektiv, oversiktlig og effektiv jernbane i Norge.

Trond Helleland (H) [13:46:52]: Takk til Riksrevisjonen og kontroll- og konstitusjonskomiteen for grundig arbeid.

Jeg hadde gleden av å sitte i transportkomiteen også fra 2005 til 2009. Da var det én aktør i jernbanen, og det var Statsbanene og Jernbaneverket. Jeg tror jeg var i debatt nesten hver tredje eller fjerde uke med statsråd Navarsete, i NRK og i andre redaksjoner, om forsinkelser, kaos og trøbbel på jernbanen. Det var ikke gjort nyinvesteringer på jernbanen på mange år. Gardermobanen var unntaket. Matz Sandman, som har vært fylkesrådmann i Buskerud og tidligere statsråd, pleide alltid å si at Vestfoldbanen er svært populær blant europeiske veteranotentusiaster. For det var det som var tilstanden den gangen – det var gamle banelegemer etc. Nå høres det ut som om det at det er bygd noe nytt, er

det som er grunnen til problemet, for da har vi ikke fått vedlikeholdt alt det gamle.

Vi har snakket om ERTMS siden 2005. Fortsatt er det i det uvisse. Nå er det 2034 som er datoen. Vi har snakket om drift og vedlikehold, vi har snakket om Oslostunnelen, vi har snakket om mange problemer. Statsråden holdt sin første jernbanetale i fjor, og der er kanskje noe av forklaringen på hvorfor det nå står litt dårlig til. Der snakket statsråden om «dirigenten i jernbanesektoren, Jernbanedirektoratet». Hvem er dirigenten i jernbanesektoren, i en statlig sektor? Det er statsråden, det er Samferdselsdepartementet, det er Jon-Ivar Nygård, men han har altså gitt fra seg dirigentstokken til Jernbanedirektoratet.

Jeg forventer at statsråden tar ansvar. Det er han som er dirigenten. Det er ikke sånn at det er Go-Ahead eller Vy Bergensbanen eller SJ som er skyld i de problemene vi ser nå. Nei, det er nesten alltid den statlige giganten Bane NOR, som har ansvaret for infrastrukturen, som er ansvarlig for de forsinkelsene, for det kommunikasjonsbruddet vi så første juledag, for de ulike hendelsene som skjer innenfor jernbanesektoren.

Hvis regjeringen hadde vært litt mindre opptatt av å snakke ideologi og å skylde på forgjengerne, som vi fikk et veldig godt eksempel på i siste innlegg fra Jone Blikra, og vært litt mer opptatt av å gripe tak i problemene fra dag til dag, og hatt en dirigent som dirigerte sektoren, tror jeg vi hadde hatt en bedre jernbanesektor.

Kathrine Kleveland (Sp) [13:50:14]: Tog er smart. Tog som går som de skal, er enda smartere. Med flere tog, mer gods på toget og enda flere som tar tog, oppnår vi en positiv samfunnsgevinst for klimaet og tryggere veitrafikk. Det er dit vi vil. Det er dit vi skal.

Jeg er togpendler og har kun brukt tog fra Sande til Oslo og tilbake – togtur etter togtur i min periode på Stortinget – fordi tog er smart. På Nationaltheatret stasjon står en plakat som hver dag forteller meg og alle togpassasjerene at ett tog erstatter 600 biler på veien. Det er smart.

Regjeringen forventer punktlighet, og for å oppnå enda bedre punktlighet har vi i Nasjonal transportplan og i konkrete statsbudsjett satt av store midler til å forbedre drift og vedlikehold, fordi togene må gå.

Linda Hofstad Helleland ble kjent for sitt mål om å «skvise så mye tannkrem ut av tuben at Arbeiderpartiet ikke får puttet det tilbake» og for å ville knuse NSBs jernbanemonopol. Oppsplittingen av jernbanen i jernbanereformen vil flere av oss si førte til oppsmuldring av ansvar og oppgaver – til det verre, ikke til det bedre.

Gjennomføringen av jernbanereformen i 2015 skulle gi mer konkurranse, billigere billetter, flere tog og bedre regularitet. I stedet fikk vi for dårlig samordning

av aktører og virkemidler, slik Riksrevisjonen påpeker. Dette advarte Senterpartiet imot. Jernbanereformen henger tett sammen med tilknytningen til EUs jernbanepakke IV, som Senterpartiet også stemte imot.

Regjeringen vil nå ta tilbake kontroll over norsk jernbanepolitikk, si nei til konkurranseutsetting og oppsplitting, og har vist det allerede – fordi tog som går, er smart.

Bård Hoksrud (FrP) [13:52:41]: Etter å ha hørt foregående taler er det nesten sånn at jeg drømmer tilbake til da vi var i Japan og så på shinkansen, og sosialistene kom tilbake til Norge og skulle bygge høyhastighetsbane på Vestfoldbanen. Det ble med Holmestrandtunnelen, som kan håndtere 250 km/t, og som nok kostet noen milliarder kroner mer enn det den burde gjort. Man kunne hatt en bane som gikk i 230 eller 220 km/t, i stedet for 250 km/t, som den aldri kommer til å komme opp i. Da hadde man kanskje hatt noe mer penger til vedlikehold – hvis man hadde villet – men det var nok entusiasmen fra Japan som slo inn for transportkomiteens flertall, og de fikk gjennomslag i regjeringen, den rød-grønne den gangen.

Det høres også ut som det var med endringene i strukturen og organiseringen alle problemene på jernbanen kom. Da tror jeg man må stikke fingeren litt i jorda og se på historikken, for det var, som representanten Helleland sa, mange debatter i perioden fra 2005 til 2013, da jeg satt i transportkomiteen, der vi diskuterte problemer med jernbanen. Det var vel sånn at Magnhild Meltveit Kleppa sto på togperrongen etter at man hadde hatt vedlikehold på jernbanen, og så gikk det noen timer før det var full stopp igjen, og hun slo vel egentlig bare ut med armene og hadde ikke noe mer å si. Det sier noe om utfordringene vi har på dette området, og som skjedde lenge før organiseringsendringen.

Jeg blir også litt oppgitt når jeg hører statsråden si at ja, vi tar tak i vedlikeholdsutfordringene og jernbanenettet. Representanten Stordalen sa at når det gjelder vedlikeholdet, skal det man bruker de seks første årene, øke fra 30 mrd. kr til 39 mrd. kr, og så skal det gå litt ned igjen, tilbake til der vi er i dag. Det betyr altså at til tross for den såkalt ambisiøse og fantastisk flotte nasjonale transportplanen som de rød-grønne skrøt av, skal folk fortsette å ha utfordringer, slik som i 2024. Det er konsekvensene når man ikke tar mer tak i det. Det er derfor Fremskrittspartiet da vi satt i regjering, var tydelige på at noe av det som var hele hensikten med å gjøre endringene, var å være mye tydeligere på hvem som skal gjøre hva, og hvordan vi skal få mer ut av pengene – ikke som denne regjeringen, som er en tilbakeskrittregjering, som skal gå tilbake på alt, og bruke mer penger for å få færre tjenester. Det er nemlig konsekvensene.

Så håper jeg representanten Lysbakken tenker seg om en gang til før han stemmer imot forslaget til Rødt, for da vil det bli flertall. Hvis representanten Lysbakken og SV besinner seg, kan vi sørge for å få på plass den eksterne granskingen, og se hvorfor det som skjedde, skjedde.

Frank Edvard Sve (FrP) [13:56:00]: Når eg sit og høyrer på denne debatten om jernbaneproblema, er det spesielt å høyre på statsråden, som på mange måtar forsøker å rose måle situasjonen. Saksordføraren sa, så vidt eg hugsar, at ca. 19 millionar passasjerreiser vert påverka av alle forseinkingane – 19 millionar! Kvar er dei som er veldig fornøgde med dagens jernbane? Det lurar eg verkeleg på. Dei høyrer ikkje eg noko frå.

Eg har spurt folk som tidlegare har brukt jernbanen ein del, også folk frå mitt område. Sjølv om vi i Møre og Romsdal ikkje akkurat bur i noko jernbanemekka, er det nokre få som reiser ein del. Det var nokon som sa til meg, seinast for nokre få dagar sidan, at det er totalt uaktuelt å bruke jernbanen til Oslo. Dette var eit ektepar som er litt opp i åra, og dei likar ikkje å køyre til Oslo på vinters-tid – det er dårleg føre – men no må dei berre gjere det, for det umogleg å ta toget. Sist dei tok toget, gjekk det ti timar før dei kom seg heim igjen. Dei kom seg heim langt utpå natta og måtte ha andre til å kome og hente dei. Det var eit skikkeleg kaos. Gongen før kom dei seg ikkje heim igjen før dagen etterpå. Det er umogleg å planleggje, og då er det umogleg å ta toget. Det er verkelegheita i dag – at det ikkje fungerer.

Det er tydelegvis ikkje pengar som er utfordringa. Bane NOR sit vel med 9 mrd. kr i likviditet. Det ein treng, er handling. Det er ikkje behov for meir tomt prat. Det ein treng i denne saka, er konkret handling, og då trengst det ein høvding som tek fatt i det og faktisk gjer noko med problemet. Det nyttar ikkje med «flasketuten peikar på» og å lure på kven som skal ha ansvaret. Her er det nokon som har ansvaret, som må ta ansvaret, og som må vise at det går an å setje ned foten og gjere noko med det. Det er utgangspunktet.

Framstegspartiet har vore tydeleg på at vi ønskjer reformer. Vi ønskjer å effektivisere samferdselssektoren, og det ville vore rart om det ikkje var mogleg å gjere det med jernbanesektoren når suksessen med Nye vegar vart så stor som han vart. Førre regjering gjennomførte reformar, organiserte på andre måtar og sparte milliardbeløp på å få auka konkurranse og meir fokus på gjennomføring. Nye vegar er eit veldig godt døme på det. Difor ønskjer vi at Nye vegar også skal få moglegheit til å byggje jernbane i framtida. Det håpar vi verkeleg at vi kan få til, men det må heilt sikkert ei ny regjering til, for i dagens regjering er det handlingslamming som rår.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:59:16]: Brukarane av norsk jernbane, både togpassasjerar og dei som har ansvar for godstransporten, fortener openbert betre enn det vi har sett. Det handlar om fleire ting. Det handlar om ei for dårleg prioritering av drift og vedlikehald over tid, som har gjort at vedlikehaldsetterslepet har bygd seg opp. Difor har dagens regjering med Senterpartiet og Arbeidarpartiet gjort ei tydeleg prioritering av det. Det er samtidig viktig å sjå på andre faktorar som handlar om korleis jernbanen kan fungere betre.

Representanten Sve viser til at ein sit og ser på det som skjer. Vel, statsråden har jo nettopp teke konkrete initiativ og kalla inn sentrale aktørar innanfor jernbanesektoren både for å ta tak i dei situasjonane som har vore nyleg og i romjula, og for å diskutere korleis ein kan få ting til å fungere betre. Eg må seie eg er særdeles glad for at Jernbanetilsynet har varsla ein ekstern gjennomgang, både av det som skjedde i romjula, og av andre hendingar.

Det som skjedde i romjula, handla ikkje om verken ras, store mengder snø eller køyreleidningar som hadde falle ned. Det handla om system for togradio, som gjorde at alle tog i heile Noreg stod i over eit halvt døgn. Det å få ein ordentleg gjennomgang av det er særdeles viktig, ikkje minst når ein opplever at sentrale aktørar på jernbanen openbert har manglande tillit seg imellom, slik dei uttaler seg i media når det gjeld togselskapa opp mot Bane NOR. Det aller største tillitsproblemet er sjølv sagt knytt til dei som skal bruke jernbanen – at regularitet og punktlegheit må opp på dei målsetjingane ein har.

På høgresida er det nokre som openbert har problem med og synest det er ubehageleg at ein nemner jernbanereforma i denne debatten. Det var representantane frå høgresida som sjølv argumenterte med at jernbanereforma skulle vere ein del av svaret på dei utfordringane som var, eksempelvis representanten Helleland – ikkje den representanten Helleland som er i salen her no, men representanten Linda Hofstad Helleland. Ho sa i 2015:

«Jernbanen trenger ikke bare mer penger, men endring. Snart kommer jernbanereformen. Da skal toget bli til å stole på.»

Det var høgresidas svar på korleis ein skulle verte kvitt problema på jernbanen, og dei er altså vortne større. Difor er det behov for å rydde opp, ta tak i dei utfordringane som Riksrevisjonen har vist til, og sørgje for at vi får ein betre fungerande jernbane i framtida.

Svein Harberg (H) [14:02:26]: Jeg kom på mens jeg satt her, at jeg på starten av 2000-tallet var medlem i Jernbaneforum Sør. Da var vi på studietur til Spania for å se hvordan de fikk det til, og hvorfor de fikk til. Jeg har glemt akkurat minuttantallet – det var ett, to eller tre minutter – men hvis toget var forsinket to–tre minutter,

fikk alle passasjerene pengene igjen. De hadde punktlig tog. Riksrevisjonen etterlyser insentiver. Kanskje det skulle være noe å se på. Så skal ikke jeg si noe om minuttene.

En diskuterer jernbanereformen. Jeg har stor sans for Lysbakken i de fleste argumentasjoner, men jeg må innrømme at jeg sliter når han leser av denne rapporten at selskapene må slå sammen igjen. Det greier ikke jeg å lese. Ja, det er utfordringer med samordningen, og statsråden sier det har vært vanskeligheter med å få til samordningen, men det betyr jo ikke at en skal løse det ved å slå dem sammen igjen. Da må en få samordningen til å fungere. Det er vel poenget. Dersom en skulle gå tilbake til sånn som det var før, tror ikke jeg at et stort, samlet selskap ville gjøre at det plutselig ville fungere. Det eneste en vet med sikkerhet, er at det ville koste mye mer, for vi har sett hva det kostet da det var sånn.

Så til dette med ekstern gransking. Først må jeg presisere at Jernbanetilsynet ikke har varslet gransking. De har varslet tilsyn, og det er noe helt annet. Bane NOR har varslet en intern gjennomgang. Jernbanetilsynet har varslet tilsyn. Hvis en går inn på deres nettside, ser en at det står:

«Kjernen i tilsynsrolla er å sjå til at verksemdene etterlever regelverket.»

Det er vel ikke akkurat det som er problemstillingen i det vi ser på i dag. De skal se på risikobaserte tilsyn. Det er altså sikkerhet og regelverk som er deres kompetanseoppgave. Det betyr at Jernbanetilsynet ikke løser det vi snakker om når vi vil ha en ekstern gjennomgang eller en ekstern gransking – bare så det er oppklart. Det er bakgrunnen for at Høyre er med på at vi kanskje må få noen eksterne til å se på dette.

Statsråden høres ut som han leter etter en kvikkfiks. Robust ruteplan er åpenbart noe som kan gripes fatt i. Jeg synes statsråden, som nå tar dette i tildelingsbrevene med Bane NOR, kan si at en skal sette seg ned, samtale med aktørene og få til en robust ruteplan – folk kan forholde seg til de togene som ikke skulle gå, men ikke dem som de lurar på om kommer.

Audun Lysbakken (SV) [14:05:46]: Siden jeg er blant dem som kunne ha tjent mye penger på representanten Harbergs nye punktlighetssystem, synes jeg vi skal diskutere det videre.

Jeg har hørt mye interessant i dag. Jeg har f.eks. for første gang hørt representanten Hoksrud mene at det er brukt for mye penger på et samferdselsprosjekt, og det er jo interessant. Men så til saken:

Jeg synes det er veldig tydelig at høyresiden ikke vil gå inn i en ordentlig diskusjon om jernbanereformen som de innførte. Det er helt riktig, som representanten Gjelsvik påpekte, at dette var det store svaret på alle de

diskusjonene det her har blitt referert til gjennom mange år – og det svaret har ikke virket. Det er noen viktige og virkelige grunner til at det ikke har virket, f.eks. at man ikke kan lage fungerende konkurranse innenfor et lite og trangt nettverk, som er det den norske jernbanen er – det er begrenset hva man kan få til av konkurranse der – eller i et system hvor det er små fagmiljøer med veldig spesialisert kompetanse, eller i et sårbart system med spesielle behov for koordinering. Det ville være bra om høyresiden ville gå inn i en reell diskusjon om det, i stedet for å komme med en lang serie med bortforklaringer.

Så til oppfordringen om en gransking: Jernbanetilsynet skal se på det som skjedde 1. juledag, og vi oppfatter at forslaget som ligger på bordet, handler om en mer generell gransking. Utfordringen med det er at vi vet så mye om hva som må gjøres. Riksrevisjonsrapporten peker veldig tydelig på hva som ikke fungerer, selv om representanten Harberg og jeg kan lese den rapporten ulikt. Så dette er egentlig ikke en tid for å spørre seg om vi trenger å vite veldig mye mer om hva som skjer i norsk jernbane; dette er tiden for å gjøre noe.

Jeg tenker også at en slik gransking kan være en grei livline for høyresiden til å komme seg ut av den diskusjonen vi har nå, som handler om de systemfeilene som deres regjering har ansvaret for. Vi frykter også, som jeg sa i mitt innlegg, at en slik gransking kunne bli en hvilepute for den sittende regjeringen, for det er den sittende regjeringen som har ansvaret for å gjøre noe og levere på sine løfter om å rette opp i systemfeilene i jernbanen. Vi vet det viktigste, bl.a. fordi Riksrevisjonen har beskrevet det for oss. Derfor er dette en tid for handling, og ansvaret for det har regjeringen.

Jeg synes også at samferdselsministerens svar til meg, hvor han ikke engang valgte å bruke hele det minuttet han fikk, til å forklare hva han ville gjøre, ikke var veldig oppmuntrende, men han har flere sjanser – og de bør han bruke.

Jone Blikra (A) [14:08:57]: Nei, det er ikke jernbanereformen som har skylden for alt, men Riksrevisjonen påpeker noen ting som har med samordning og organisering å gjøre, og som har sitt utgangspunkt i jernbanereformen.

Til representanten Hoksrud, som egentlig latterliggjør kritikken av jernbanereformen: Han påpeker at det som er viktig, er å være tydelig på hvem som skal gjøre hva, at effektiviteten er i høysetet, og at det er nytenkning. Jeg skal gi et konkret eksempel fra fylket vi begge kommer fra, Telemark:

I Skien har Mantena et verksted. Der var det et Go-Ahead-lokomotiv som måtte repareres fordi det kom via Sørlandsbanen og Bratsbergbanen. På det verkstedet

hadde man ikke tilgjengelige lokførere fra Go-Ahead. Det var bare lokførere fra Vy der, selv om man hadde samme kompetanse og samme sertifikat. Man måtte altså ringe til en lokfører i Arendal og påkoste drosje for å få denne lokføreren fra Go-Ahead opp til verkstedet hos Mantena for å få flyttet lokomotivet på innsiden av gjerdet. De som var der, hadde feil logo på ryggen. Dette skjer ikke bare på dette verkstedet; det skjer på alle verkstedene rundt omkring i landet. Man må ha en beredskap for at riktige lokførere med riktig logo skal være inne på verkstedområdet og kunne flytte lokomotiver. Det er konkurranseutsetting, og det er den typen organisering som jeg håper at alle – ut fra dette eksemplet i hvert fall – hører ikke er effektiv og kostnadseffektiv.

Trond Helleland (H) [14:10:47]: Representanten Lysbakken holdt et interessant og på mange måter godt innlegg, for han etterlyste dirigenten. Hvor er statsråden? Hva vil statsråden gjøre? Det var hovedpoenget i mitt innlegg.

Vi kan godt diskutere jernbanereformen og om den var perfekt. Vi har vel erkjent at den ikke er det på alle områder. I forbindelse med Nasjonal transportplan lanserte både Fremskrittspartiet og Høyre ulike innspill om hvordan en kunne forbedre jernbanereformen. Men denne regjeringen har fra dag én prøvd å reversere jernbanereformen. De har klart å stoppe konkurranseutsettingen og vært opptatt av at Norges mest populære selskap, Flytoget, som siden Gardermobanen ble bygd, har levert tjenester i tråd med Stortingets forutsetninger – de frakter halvparten av passasjerene som skal til Gardermoen, med kollektiv transport drevet av strøm, og da uten fossile utslipp – skal legges ned. Det skal bli en del av Vy. Vy er et selskap som gjør så godt de kan, men som skårer dårlig når det gjelder kundetilfredshet, i forhold til de andre togselskapene. Hovedproblemet er, etter min mening, at denne perioden er de tapte muligheters periode. Det har gått tre og et halvt år.

Lysbakken snakker om at en nå må komme i gang med å stoppe jernbanereformen og stoppe konkurransen. Jeg deltok, sammen med Thor Gjermund Eriksen og bl.a. statsråd Nygårds statssekretær, i en debatt under Bane NORs leverandørdag. Det var en litt overraskende forsamling, for det var 400 i salen, og alle var private aktører, og alle leverer tjenester til Bane NOR for milliarder av kroner hvert år. Bane NOR er altså ikke en statlig gigant som kun leverer tjenester i egen regi. Nei, Bane NOR benytter seg av det frie markedet for å hente inn folk som kan gjøre en jobb for norsk jernbane. Så hvis Lysbakken ønsker at vi skal ha en 100 pst. statlig jernbanegigant som gjør alt arbeidet selv, vil det aldri skje. Det er private aktører som driver prosjektene fram.

Det er også gledelige meldinger: I Drammen bygges det en ny, flott tunnel under Strømsåsen. Den er snart klar. Den har det ikke vært skrevet om i det hele tatt, for det prosjektet går ikke noe særlig over budsjett – i hvert fall ikke så langt – og det går også etter tidsskjemaet. Så det fungerer her og der. Men så har vi de gangene det ikke fungerer – og det er litt for mange ganger. 19 millioner passasjerreiser ble rammet i fjor. Det er det vi må gå løs på. Det nytter ikke kun å snakke om ideologi. Vi må gjøre jobben.

Seher Aydar (R) [14:14:04]: Først til gransking: Det er jo ikke et forslag Rødt bare fant på helt selv. Det er et krav som kom fra de ansattes organisasjoner 2. januar. Det var Lokomotivførerforbundet, Jernbaneforbundet og Delta Jernbane som kom med dette kravet, og det er det vi nå tar opp på Stortinget. Her trenger også SV å lytte til fagforeningene og deres krav, og jeg er ganske sikker på at er det noen som er opptatt av handling, at man skal rette opp i de feilene som finnes i jernbanen, så er det de ansattes organisasjoner, de som står med skoene på hver dag. Jeg tror ikke at noen stortingsrepresentanter er mer opptatt av det enn de som faktisk gjør jobben, er.

Så til det som har med jernbanereformen å gjøre. Jeg synes det er interessant at representanten Helleland sa at man snakker bare ideologi. Men det gjør jo også Høyre og høyresiden. Det er ikke noe galt med det i seg selv, det er lov, men det er ikke sann at det å snakke for privatisering, konkurranseutsetting og oppsplitting ikke er ideologi, men å snakke om at man må reversere den reformen, er ideologi. Dette handler jo først og fremst om at vi har sett store feil i jernbanen etter reformen. Jernbanen er blitt dyrere i drift enn før, vedlikeholdsetterslepet har økt, antall forsinkelser og innstillinger har økt, og det er blitt vanskelig å orientere seg for de reisende. Det er mange konsekvenser av reformen, og vi er nødt til å kunne snakke om organiseringen og de utfordringene organiseringen skaper, som den reformen har bidratt til. Hvis vi skal kunne løse problemene, må vi også være ærlige om hvor de kommer fra. Det betyr ikke at det ikke finnes problemer som kan løses over statsbudsjettet, for det mener vi at det gjør, men vi kan ikke se bort fra organiseringen. Organiseringen må også den forrige regjeringen ta ansvar for, men den regjeringen som er i dag, må ta ansvar for å løse problemene, og der trenger vi både handling og gransking.

Morten Stordalen (FrP) [14:16:30]: Det er interessant å debattere Riksrevisjonens rapport. Den tar for seg og peker på – og dette må jeg kanskje minne noen i forsamlingen om – Bane NORs muligheter til å bruke midler for å øke driftsstabiliteten, med virkemidler som fremmer punktlighetskultur, en robust ruteplan, og

deretter at styring og samordning må bli bedre. Det er i korte hovedtrekk det de sier.

Fra regjeringspartienes og statsrådens side peker man på reformen – det er den som er den store utfordringen. Jeg vil minne om at før denne reformen hadde man disse gigantene og mastodontene, som både Helleland og Hoksrud har vært innom. Det er veldig lett i denne salen, etter at reformen kom på plass – hvor man kom med mer tydeliggjøring og ansvarliggjøring av de forskjellige aktørene, og det skulle være lettere å finne eventuelle feil som man kunne justere på – å bruke ord og uttrykk som direktører, og å si at det er så mange direktører nå. Det er bare å telle over og se på organisasjonskartet før denne reformen. Da var det faktisk flere direktører – de var bare litt gjemt. Det var vanskelig å finne feilen, og det var vanskelig å finne ut om man betalte riktig pris.

Jeg vil nevne at selv hos Vy, med Bergensbanen, ble det en prisdifferanse på 400 mill. kr fordi de fikk konkurranse. Under tildelingen ble de spurt av pressen – jeg var til stede på pressekonferansen – om hva det er som gjør det mulig at de kan kjøre så mye billigere nå. Da sa de at de skal få flere kunder: Vi skal levere det kundene vil ha og kjøre til den tiden kundene vil, og da mener vi at vi får flere passasjerer, og da kan vi kjøre billigere for staten. Jeg vil bare vise til at det er penger vi kan bruke på mer vedlikehold og mer investering i jernbane.

Jeg ser at det er noen som drømmer om å komme tilbake til det gamle monopolet, og det tror jeg egentlig ingen ønsker. Når vi spør togkundene, er de særs fornøyde med en del togoperatører. Det er mye som går bra, som statsråden også sier, men jeg er litt bekymret når vi har en statsråd som ikke klarer å ta opp utfordringene. Som sagt under replikkordvekslingen, skal vedlikeholdsetterslepet etter tolv år være på stedet hvil – like dårlig og like stort som i dag. Det er fakta. Statsråden ber meg lese hele Nasjonal transportplan en gang til. Det har jeg gjort mange ganger, og det tror jeg også flere enn meg har gjort, og det holder altså ikke. Spordrift og Bane NOR er slått sammen, og jeg klarer ikke å se at det har blitt noe bedre etter et år. Jeg er litt bekymret hvis det er alt man har å komme med.

Regjeringspartiene må slutte å skylde på foregående regjering. De har sittet i regjering i tre år. Riksrevisjonen peker på forbedringer og mulighetsrom som ligger der, og å ta tak i det. Det er det det handler om. Det er det vi diskuterer, og det er det jeg forventer å få svar på. Det er klart at hvis man ikke ønsker å gjøre noe med det, ønsker man kanskje heller ikke å sitte i regjering.

Mona Fagerås (SV) [14:19:37]: Både den tragiske dødsulykken på Nordlandsbanen og 1. juledag skal granskes – la det ikke være tvil om det. Havarikommi-

sjonen er inne i den tragiske dødsulykken i Nordland, og Jernbanetilsynet skal granske hva som skjedde 1. juledag. Hva de andre opposisjonspartiene skal med en gransking til, forstår jeg ikke helt. Jeg vil kalle det smør på flesk, og det er i hvert fall ikke det denne representanten trenger nå på nyåret. Rødts forslag ville i tillegg gitt regjeringen en hvilepute – en hvilepute jeg ikke har lyst til å gi dem. Da kunne regjeringen og ministeren bare pekt på granskingen, og så hadde de ikke trengt å gjøre særlig mye mer.

Vi vet hva som er problemet i norsk jernbane. Høyresidens jernbanereform har vært fullstendig feilslått, noe Riksrevisjonen ikke kunne vært mer tydelig på. Det er en kaotisk organisering, oppsplitting og altfor mange ulike aktører. Alle ressurser i jernbanesektoren burde nå brukes på å følge opp de problemene norsk jernbane har, og som Riksrevisjonen er knalltydelig på.

Nå trengs det handling. Nå kan regjeringen faktisk gjøre det som den sier i Hurdalsplattformen at den skal gjøre. Hvis de ikke vil gjøre det, kan SV gjerne foreslå det på nytt, men vi trenger altså en handlekraftig minister, for vi vet hva som er rett medisin. Det er bare å sette i gang tiltakene.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:22:05]: Som representanten Fagerås nettopp viste til, er det ei rekkje av dei hendingane som har vore på norsk jernbane, som skal verte gjennomgått grundig. Statens havarikommisjon skal inn i det som skjedde på Nordlandsbanen, og Jernbanetilsynet har varsla at ein skal ha ein uavhengig gjennomgang frå deira side av bl.a. det som skjedde i romjula. I dag behandlar vi ein omfattande og grundig rapport frå Riksrevisjonen, og eg skulle ønskje at representanten Harberg frå Høgre i større grad las konklusjonane og vurderingane i den rapporten vi har på bordet, i staden for å be om nye rapportar i dag.

Til vurderinga av jernbanereforma og tilbake igjen: Ja, det er eit poeng å vise til det i dag når det frå Høgre si side var nettopp jernbanereforma som skulle løyse dei problema ein har på norsk jernbane. Det vi iallfall må kunne konkludere med, er at i seks og eit halvt år etter utsegnene frå representanten Helleland som viste til at ein skulle løyse problema på jernbanen med jernbanereforma, var det Høgre sjølv som sat i regjering, med ansvaret. Problema vart ikkje mindre, dei vart større.

Og til Riksrevisjonen sin rapport: Nei, det handlar ikkje berre om å snakke om at ulike aktørar skal prate i hop, og at ein skal samordne seg. Eg refererer til innstillinga og at Riksrevisjonen heilt konkret peikar på at undersøkinga

«viser at fleire av aktørane i sektoren manglar tydeleg insentiv til å handle til det beste for jernbanesystemet samla sett».

Det handlar om at ein har etablert ein struktur, ei organisering, med mange ulike aktørar, som har sine insentiv og sin motivasjon til noko som ikkje i sum er det som bidreg til å gje ein betre jernbane. Difor fokuserer vi på organiseringa.

Så er det interessant å høyre representantane frå Framstegspartiet og òg lese innstillinga, for dei vel ein ganske interessant måte å nærme seg problemstillinga på. På den eine sida hyllar dei jernbanereforma og seier at ho bidrog til å tydeleggjere og oppklare ansvarsforhold. I neste vending konkluderer ein med å fremje forslag om at ein skal leggje ned Jernbanedirektoratet. Så først seier ein at no har ein rydda opp, no har ein skapt klarleik her når det gjeld ansvarsforhold, men konklusjonen i resonnementet er altså at ein skal leggje ned Jernbanedirektoratet. Eg må seie at akkurat på det punktet som Framstegspartiet her har inne, meiner eg òg at det definitivt er behov for å rydde opp vidare når det gjeld ansvarsforhold og å sikre ei tydelegare og klar politisk styring, men då må òg Framstegspartiet vise vilje til å erkjenne problema med den reforma dei sjølv var med på å føde.

Bård Hoksrud (FrP) [14:25:21]: Jeg tror det alltid er sånn at selv om man gjør endringer, kan det sikkert være ting man bør gjøre annerledes etterpå, men når jeg hører på representanten Gjelsvik, skjønner jeg at han kanskje har litt vondt for det.

Til representanten fra Rødt, som er veldig opptatt av og veldig kritisk til konkurranseutsetting, har jeg lyst til å vise til følgende om Gjøvikbanen: «Konkurranse ga bedre tilbud til lavere pris.» Det er Transportøkonomisk institutt som har kommet med den tilbakemeldingen. Det viser at man fikk mer for de samme pengene, og det er bra for passasjerene.

Det er noe av det dette handler om. Noe av grunnen til at vi ønsket å konkurranseutsette, var nettopp å se på muligheten for å få mer penger for å kunne gi enda bedre tilbud til passasjerene som bruker jernbanen. Så kom pandemien, så det gikk ikke helt bra, men det lå altså inne klart og tydelig at man skulle spare penger som man da kunne bruke på å utvide tilbudet, eller man kunne faktisk gjøre noe med vedlikeholdsforfallet som vi vet at er på jernbane.

Ja, det kommer til å ta noe tid, men da holder det ikke at statsråden prater om at vi først skal opp de første seks årene med 9 mrd. kr mer til forfallet, og så skal vi kanskje tilbake der vi er nå. For passasjerene tror jeg det er en veldig, veldig liten trøst når man vet hva man har stått i i 2024, og senest for bare kort tid siden.

Representanten Lysbakken hadde hørt at Hoksrud var litt bekymret for at man brukte litt for mye penger på et samferdselsprosjekt. Jeg er glad i å bruke penger på

samferdselsprosjekter – og gode samferdselsprosjekter – men jeg vil gjerne at man skal kunne utnytte det man bygger, på best mulig måte. Jeg kan også trøste med at det var dritkult å få lov til å trykke på knappen som gjorde at man fikk gjennomslag i tunnellopet i Holmestrand. Det var veldig gøy å være statssekretær og få muligheten til det.

Likevel, hvis man først bygger en jernbane som skal tåle 250 km/t, hadde det vært bra om noen tog kunne ha gått i 250 km/t. Det hadde vært veldig, veldig bra, synes i hvert fall jeg. Da vil jeg enten gjøre noe med vedlikeholdet, eller kanskje vi kan – i stedet for sånn som denne regjeringen og SV nå vil, å bygge mindre ordentlige motorveier med skikkelig fartsgrense – heller bruke pengene på å bygge det. Det handler om hvordan man totalt sett bruker pengene på best mulig samferdsel, og det er det jeg synes er viktig og bra.

Jeg mener at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett og sin nasjonale transportplan er tydelig på at samferdsel er noe vi satser på. Det gjelder både på vei, på jernbane og i lufta, og vi er nødt til å ta enda mer tak i dette. Jeg minner om at bare på planlegging ble det under Fremskrittspartiets tid i regjering økt med ganske mange hundre millioner kroner i forhold til hvordan det var under den rød-grønne regjeringen, som SV var en del av fra 2005 til 2013.

Frank Edvard Sve (FrP) [14:28:37]: Når eg høyrer på representanten Gjelsvik sine innlegg, fortonar dei seg nærmast som avskjedstalar. Ein kan ikkje vere veldig interessert i å sitje i regjering, eller ha framtidsvisjonar og idear om korleis ein skal styre landet, når ein brukar tre og eit halvt år på å kritisere den tidlegare regjeringa og løysinga der, i staden for faktisk å kome med løysingar og faktisk gjere konkrete grep som gjer det betre for folk flest å kunne ferdast, f.eks. på jernbanen. Det har vore ein tråd i alt innanfor samferdsel. Sånn eg kan oppfatte det, har det gått verre og verre for kvart år, og innanfor jernbane er det jo ingen tvil. Ein kan ikkje bruke tre og eit halvt år på å sitje og lure på kva ein skal gjere – og det einaste svaret er å kritisere tidlegare regjering.

Så er det jo ikkje noko jubelrop blant befolkninga og blant kundane når eit av grepa som regjeringa skal ta, er å leggje ned det mest populære togtilbodet, Flytoget. Kva for kundar er det som applauderer det? Eg har ikkje treft ein einaste kunde som applauderer å leggje ned det mest populære togtilbodet vi har i Noreg. Men det er lik som løysinga til regjeringa, som vil gjere det endå verre for innbyggjarane.

Eg må berre ærleg innrømme at det er på høg tid å få endringar i denne salen, og det er på høg tid å få gjort endringar når det gjeld kven som skal styre landet. Det

har ein moglegheit til når vi kjem til eit val til hausten. Men no må ein ha fokus på framdrift, ein må ha fokus på visjonar, og ein må ha fokus på å kunne gjere det betre for dei reisande. Det har Framstegspartiet. Det ønskjer vi også gjennom dei reformene vi gjorde då vi sat i regjering, som eg viste til, også på veg. Det vart ein suksess. Det er ingen grunn til at det ikkje skal verte ein suksess også på jernbane, men då må nokon passe på og følgje opp at dei tinga som vert bestemt at skal gjennomførast, faktisk vert gjennomførte. Det vert dei ikkje i dagens jernbanesektor.

Difor er det behov for justering også i jernbanereforma. Og, som eg sa, i tillegg håper vi inderleg at det går an å få det ytterlegare utvikla, som f.eks. at Nye vegar også kan byggje jernbane. Det vert interessant å sjå kva som skjer i fortsetjinga, men det er iallfall ikkje mykje interessant å sjå kva dagens regjering gjer, for dei er mest opptekne av å kritisere tidlegare regjering i staden for faktisk å handle sjølv.

Presidenten [14:31:26]: Representanten Morten Stordalen har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Morten Stordalen (FrP) [14:31:34]: Jeg må kommentere innlegget til transportkomiteens leder, Sigbjørn Gjelsvik fra Senterpartiet, som var meget spesielt. Han klarer å kritisere Fremskrittspartiet fordi vi har et par forslag til forbedringer på jernbanereformen. I mitt hovedinnlegg hyllet jeg jernbanereformen. Den var riktig og viktig, men Fremskrittspartiet har aldri vært redd for å være litt ydmyke og si at noe kan bli bedre. I motsetning til Senterpartiet og Arbeiderpartiet fremmer altså Fremskrittspartiet et forslag om justeringer og endringer, for vi tar litt selvkritikk på at noe kan ha truffet feil, slik det var, men Sigbjørn Gjelsviks eget parti og regjeringspartneren sitter med hendene i fanget og velger å ikke gjøre noen ting. Det er to forslag i saken: ett fra Fremskrittspartiet og et løst forslag fra Rødt. Jeg har mer sans for dem som faktisk vil gjøre noe og ta rapporten på alvor, istedenfor bare å prate.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten [14:32:29]: Representanten Seher Aydar har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Seher Aydar (R) [14:32:41]: Først og fremst er det, som jeg sa, fra fagforeningene kravet om ekstern gransking kommer. Jernbaneforbundet sier at man trenger å evaluere mer enn enkelthendelser, for man må se det store bildet. Det er bra at man både ser på og evaluerer enkelthendelsene, men kravet er å se på det store bildet.

Så til representanten Hoksrud: Det er lurt å se hva Riksrevisjonen konkluderer med. Feil hos én kan få konsekvenser for jernbanesystemet samlet sett. Det er for dårlig samordning. Jernbanen har en fragmentert organisering med mange aktører. Det vi vet, er at jernbanereformen har hatt konsekvenser, for det er den som legger grunnlaget for organiseringen. Det er forsinkelser og innstillinger, og de har økt. Det er realiteten. Det er opp til regjeringen faktisk å løse de problemene. Jeg synes regjeringspartiene poengterer problemstillingen så bra. Nå gjenstår løsningen.

Nils T. Bjørke (Sp) [14:33:55]: Grunnen til at eg teiknar meg på nytt, er at så mange seier ein ikkje må snakka om kva som har skjedd tidlegare, og at me berre snakkar om den førre regjeringa, men heile rapporten peikar jo absolutt på kva som har skjedd i åra etter den tida. Difor er det heilt naturleg at me er nøyddde til å sjå på det. Eg har lyst til å lesa opp att konklusjonane. Riksrevisjonen skriv:

«Samordninga av aktørar og verkemiddel har vore for dårleg.»

Og vidare:

«Dei økonomiske insentiva har i for liten grad bidrege til å forebygge driftsavvik.»

Det er nettopp det at det er så mange selskap som driv, og som tenkjer eigen økonomi og ikkje framkomsten totalt sett.

Vidare skriv dei:

«Ruteplanen har ikkje vore robust.»

Det er mange som tek opp at Flytoget er så effektivt. Ja, det er jo ikkje rart at Flytoget er ein suksess og er effektivt når dei har heilt eigne vilkår å driva under. Dei har fortrinn på banen. Dei har fått nedskrive kapitalen. Ein må sjå på totalen – på korleis ein skal få frakta flest mogleg på best mogleg måte. Då er jo ikkje utfordringa å drifta til Gardermoen, men å få med seg passasjerar heile vegen. Difor meiner eg det er heilt rett å slå i hop desse to selskapa. Når heile rapporten handlar om korleis ein har klart å gjera dette, må ein jo ta det med i diskusjonen. Ein må syta for at det vert betre samordning, slik at ein får gjort det beste for dei togreisande på sikt.

Presidenten [14:35:27]: Representanten Sigbjørn Gjelsvik har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:35:43]: Det falt tydelegvis Framstegspartiet tungt for brystet at eg viste til merknadene deira. Eg synest det er interessant, det som Framstegspartiet viser til og konkret fremjar forslag om når det gjeld Jernbanedirektoratet. Men det er jo ein openberr inkonsekvens i argumentasjonen frå Framstegspartiet når ein på den eine sida hyllar jernbanere-

forma og organiseringa der, og seier at det bidrar til ei klar ansvarsfordeling – jernbanereforma som bl.a. førte til at Jernbanedirektoratet vart oppretta – og i neste vending føreslår å leggje ned det same Jernbanedirektoratet. Hadde Senterpartiet føreslått det i denne saka, ville vi antakeleg ha vorte skulda for å drive med reversering. Eg synest likevel det er interessant, dei tonane som kjem frå Framstegspartiet, om korleis vi kan bidra til meir politisk styring av jernbanen.

Elles har ein gjennom debatten både frå statsråden og regjeringspartia vist til ei rekkje tiltak og prioriteringar for å skape ein betre jernbane, både ved å auke midlane til drift og vedlikehald og å sikre ei betre organisering.

Presidenten [14:36:49]: Neste taler er sakens ordfører, Svein Harberg fra Høyre. Han er foreløpig siste innregnede taler.

Svein Harberg (H) [14:36:57]: Ja – og det har jeg prøvd å være en stund! (Munterhet i salen.)

Jeg har et par korte kommentarer.

Gjelsvik mente at jeg i større grad måtte lese rapporten. Det tror jeg ikke er mulig. Den er lest nøye. Så tolker vi kanskje ting litt forskjellig – og lever godt med det.

Lysbakken utfordret høyresiden til reelt å diskutere hvordan vi skal gjøre dette. Det har både Helleland og Stordalen svart på. Vi er villige til reelt å diskutere, men det må da skje fra begge sider. Det er kanskje en invitasjon som det er greit å ta med seg.

Så har jeg lyst til å si takk for debatten – en god debatt med et stort engasjement. For kontrollkomiteen – og helt sikkert for Riksrevisjonen, som er til stede – er det jo en drøm når rapportene får så mye oppmerksomhet og engasjement, og det engasjementet kan fortsette i fagkomiteen. Det er jo noe av poenget, at disse rapportene også går videre i arbeidet i fagkomiteen.

Så er det én ting som er ganske fantastisk i denne debatten: Det er tverrpolitisk enighet i denne salen om av vi ønsker at togene skal gå til annonsert tid (munterhet i salen). Det bør gi muligheter.

Presidenten [14:38:22]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [14:38:23]

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om statsrådets protokoller for tidsrommet 1. januar–30. juni 2024 (Innst. 112 S (2024–2025))

Presidenten [14:38:37]: Ingen har tegnet seg på talerlisten.

Sak nr. 4 [14:38:42]

Interpellasjon fra representanten Hårek Elvenes til forsvarsministeren:

«Plakaten på veggen» er en kongelig resolusjon som pålegger alt befall og militære sjefer i Forsvaret å gjøre motstand mot fienden ved et væpnet angrep mot Norge. Regelverket innebærer en delegering av mobiliseringsmyndighet i Grunnloven § 25 til militære sjefer.

Hvilken gyldighet har «Plakaten på veggen» for befall som ikke inngår i Forsvarets styrkestruktur, og hvordan vil statsråden utnytte forsvarsviljen og forsvarsevnen hos totalt 11 668 personer av tidligere militært ansatte under 55 år med verneplikt?»

Hårek Elvenes (H) [14:39:41]: «Plakaten på veggen» er en stående ordre om at alt befall skal kjempe dersom Norge utsettes for et væpnet angrep. Plakatens egentlige navn er «Direktiver for militære befalingsmenn og militære sjefer ved væpnet angrep på Norge». Det er en kongelig resolusjon av 10. juni 1949 og en del av beredskapslovgivningen som ble utarbeidet etter annen verdenskrig.

Regelverket kom som en reaksjon på de erfaringene som ble gjort etter Tysklands overfall på Norge natt til 9. april 1940. Kjernen i «Plakaten på veggen» er at alt befall skal stille opp og yte motstand ved et væpnet angrep, med alle midler som står til rådighet. Det er en forhåndsordre i tilfelle Norge blir utsatt for et overraskelsesangrep og kaos råder, ordrer fra myndighetene ikke kommer fram, kommunikasjonslinjen har brutt sammen, eller falske ordrer er i omløp. Alt dette skjedde natten til 9. april 1940. «Aldri mer 9. april» innebærer at et slikt kaos ikke må få utspille seg en gang til.

Forsvarsministeren har på skriftlige spørsmål fra meg svart at «Plakaten på veggen» kun gjelder for personell som inngår i Forsvarets styrkestruktur, og at tidligere befall som ikke inngår i Forsvarets styrkestruktur, derfor ikke skal foreta seg noe etter «Plakaten på veggen».

Forsvarsministerens svar har vakt oppsikt og skapt reaksjoner. I Norge har vi et folkeforsvar basert på en grunnlovfestet verneplikt for alle. Vårt totalforsvarskonsept fanger enda bredere. Alle – både militære og sivile – forventes å bidra i forsvaret av landet med det de kan. Å utnytte vår samlede forsvarsevne er helt avgjørende for Norges forsvarsevne. Det er en av lærdommene fra krigen i Ukraina.

Forsvarsministeren skriver at «Plakaten på veggen» må tolkes i lys av de endringer av forsvarsstrukturen som har skjedd. «Plakaten på veggen» ble faktisk til mange år før Norge etablerte det store mobiliseringsforsvaret. Den er utelukkende basert på erfaringer fra kaoset 9. april 1940, da overfallet inntraff. Kommunikasjonslinjer, ordrer og planverk viste seg å ikke fungere. I dag er sårbarheten enda mer sammensatt gjennom mu-

ligheten for cyberangrep mot samfunnets infrastruktur, sabotasje og andre hybride virkemidler.

«Plakaten på veggen» gjelder alt befall, framgår det av plakatens punkt 1. Norge har i dag 11 668 befall i vernepliktig alder som ikke inngår i styrkestrukturen, har forsvarsministeren opplyst på et spørsmål fra undertegnede. Samtidig er langtidsplanen klar på at det skal satse på reservestyrken med 13 600 flere reservister i 2036 enn i dag. Da er det forunderlig at 11 668 befall ikke er styrkedisponert og ikke skal foreta seg noe ved et væpnet angrep på Norge, ifølge forsvarsministeren.

Vi trenger all forsvarsvilje som kan stables på beina, og 11 668 ubenyttede befall er en ressurs som må kunne utnyttes bedre.

«Plakaten på veggen» er en kongelig resolusjon. Skal den endres, bør det skje etter en grundig vurdering og vedtas av Kongen i statsråd, men det er ingen grunn til å endre denne, særlig ikke sett i lys av den sikkerhetspolitiske situasjon og Forsvarets faktiske behov.

Til slutt: Å kjempe for Norges frihet med det man har, vil aldri bli avleggs.

Statsråd Bjørn Arild Gram [14:44:25]: «Direktiver for militære befalingsmenn og militære sjefer ved væpnet angrep på Norge», også kalt «Plakaten på veggen», kom til som kongelig resolusjon i 1949 etter erfaringene fra april dagene i 1940. Mange ble da tatt på sengen, noen ga opp uten kamp, regjeringen var uklar i sine ordrer om mobilisering, og Quisling gjennomførte sitt såkalte radiokupp.

«Plakaten på veggen» er å betrakte som en sentral forhåndsordre til befall og offiserer om deres plikt til å yte motstand, plikt til å mobilisere og plikt til å fortsette forsvarskampen dersom kommunikasjonen blir avskåret og regjeringen blir satt ut av kraft ved et plutselig angrep på Norge. Selv om den i dag på noen punkter kan betraktes som språklig utdatert og enkelte bestemmer er foreldet organisasjonsmessig, vil jeg være helt tydelig på at «Plakaten på veggen» fortsatt gjelder, både gjennom dens symbolverdi og som en reell forhåndsordre om å ta opp forsvarskampen. Vi må sikre Forsvarets mobilisering og evne til motstand og kamp, også om det usannsynlige skulle skje.

Plakatens tekst må også forstås ut fra sin historiske kontekst og utviklingen av det norske Forsvaret. I plakaten står det bl.a. at «militære befalingsmenn» ved væpnet angrep «innenfor det kommandodistrikt der han skal møte ved mobilisering», skal komme fram til «sitt mobiliseringssted» på kortest mulig tid. Det er kun personer som inngår i Forsvarets styrkestruktur som gjennom styrkedisponering til en avdeling i Forsvaret har et forhåndsbestemt mobiliseringssted. Dette er informasjon de får gjennom sitt disponeringskort, som de får

ved styrkedisponering. Der framgår det hvilken avdeling de skal møte ved i tilfelle krise, konflikt eller krig.

Forsvarets plan i tilfelle krig inkluderer mobilisering og innkalling av personell fra styrkestrukturen, altså personell som er trent, og som vet hvor de skal møte. Styrkestrukturen består av tjenestepliktig personell inne til tjeneste i Forsvaret og reservister. Tidligere militært tilsatte som ikke er styrkedisponert, har ikke et slikt oppmøtested, og plikten plakaten oppstiller om å møte ved et forhåndsbestemt oppmøtested, er derfor en plikt det ikke er mulig for dem å oppfylle.

Imidlertid vil det være mange tidligere militært tilsatte som ikke inngår i styrkestrukturen, men som fortsatt omfattes av verneplikten, og som dermed har en tjenesteplikt etter forsvarsloven. Etter forsvarsloven § 34 plikter tjenestepliktige å gjøre tjeneste i krig eller når krig truer. De skal møte til tjeneste på kort varsel. Tjenesteplikten varer så lenge det er nødvendig, og denne tjenesteplikten gjelder uavhengig av om personellet er styrkedisponert eller ikke. Forsvaret kan også pålegge alle tjenestepliktige å til enhver tid ha med seg utlevert uniform og våpen med ammunisjon og annet utstyr, og man kan bli pålagt å til enhver tid være tilgjengelig for Forsvarsdepartementet og underliggende etater.

Regjeringen har en tydelig politikk for å styrke den norske forsvarsevnen betydelig, herunder gjennom å styrkedisponere flere og gjennom å se på hvordan frivillig innsats kan organiseres bedre i krise og krig.

La meg kort gi en oversikt over de viktigste grepene som relaterer seg til det temaet interpellanten tar opp. For det første er det mer å gå på for å styrkedisponere flere fra reserven inn i dagens struktur. For eksempel mangler Heimevernet befal og offiserer, og Forsvarssjefen arbeider med å kunne disponere flere.

For det andre skal vi øke styrkestrukturen betydelig, bl.a. ved bruk av reservister. Dette vil gi behov for å disponere flere. Langtidsplanen for forsvarssektoren legger opp til å utvide styrkestrukturen med 13 700 flere reservister. Regjeringen har tatt flere grep for å legge til rette for reservistene i Forsvaret. Vi har endret forsvarsloven slik at Forsvaret i større grad kan inngå kontrakt om tjenesteplikt med dem som ønsker å gjøre tjeneste i Forsvaret utover rammene av verneplikten. Et annet viktig grep er at vi innfører en ny godtgjøringsmodell som styrker den økonomiske kompensasjonen til reservister. Med den nye modellen sikres reservistene kompensasjon for tapte lønnsinntekter, begrenset oppad til 6 G.

Et annet forhold er at den forsvarsviljen som er i befolkningen, er helt sentral for at vi skal være i stand til å forsvare oss. Sivil og frivillig innsats er viktig for å opprettholde evne og vilje til motstand. De som ønsker å bidra, skal håndteres på en respektfull og ordentlig måte. Dette kan være mennesker som ønsker å yte både sivil

og militær frivillig innsats. En god koordinering av frivillig innsats i krise og krig er derfor viktig. I langtidsplanen har vi pekt på Heimevernets sentrale rolle innen koordineringen av frivilligheten. Dette er en del av det vi nå skal arbeide med i gjennomføringen av planen.

Hårek Elvenes (H) [14:49:31]: Jeg takker forsvarsministeren for et grundig svar. Jeg tolker svaret dit hen at plakats innhold fortsatt står ved lag, men hvem plakaten skal gjelde for, er endret siden plakaten ble skrevet. Det er der vi er ved det springende punktet. Det er hevet over enhver tvil at Forsvaret trenger større utholdenhet også hva gjelder personell. Når man sitter på en personellreserve som er ubenyttet, på nesten 12 000 befal, som har en utdanning, og som kan gjøre tjeneste, framstår det fortsatt som ubesvart hvordan ministeren skal utnytte denne reserven.

Ministeren nevnte at alt befal har en tjenesteplikt. Det er selvfølgelig riktig, men for at tjenesteplikten skal materialisere seg i aktiv tjeneste, må det jo komme en innkalling først. Så lenge den innkallingen ikke eksisterer, vil jo ikke dette befalet føle at «Plakaten på veggen» gjelder for dem.

Så spørsmålet er fortsatt: Så lenge tjenesteplikten ikke er utløst i en innkalling, hva skal da de nærmere 12 000 befal foreta seg inntil en innkalling har skjedd? Dette er mennesker som er militært utdannet, som representerer forsvarsvilje – en forsvarsvilje vi er helt avhengig av for å kunne ha en best mulig forsvarsevne. Det har vi tydelig sett i krigen i Ukraina. Vil ministeren ta initiativ til at disse 11 668 utdannede befal faktisk får et tjenestekort, slik at de har en forståelse av at de har en plikt til å utføre motstand skulle det bli en skarp situasjon?

Statsråd Bjørn Arild Gram [14:52:03]: Representanten Hårek Elvenes sier nå at det står ubesvart hvordan reserven skal utnyttes, men det var jo det jeg brukte mye av innlegget mitt på å svare på. For det første viste jeg til at det i dagens struktur er rom for å kunne styrkedisponere flere, bl.a. fordi deler av Forsvaret mangler befal, som er basert på reservister. Det andre er at vi skal ha et større forsvar, hvor vi skal ta inn flere reservister, og det blir da også behov for å styrkedisponere flere fra den så langt udisponerte reserven.

Men så sier representanten Elvenes noe annet viktig. Ja, skal det nå komme et tjenestekort? Da er vi ved sakens kjerne, nemlig diskusjonen om hvor stor styrkestrukturen skal være. Det er jo en ærlig diskusjon, men da diskuterer vi noe annet enn innholdet i «Plakaten på veggen», for da diskuterer vi rett og slett hvor mange vi skal ha styrkedisponert. Det var jo det som var mitt poeng, nemlig at de som er styrkedisponert, har et disponeringskort, det vi tidligere kalte krigstjenestekort, hvor

det står hvor man skal møte opp, akkurat slik det er referert til i «Plakaten på veggen».

Så må jeg si en annen ting, for Elvenes sa i sitt første innlegg at jeg mente at man ikke skal foreta seg noe ved et væpnet angrep på Norge. Det er en veldig upresis, for ikke å si feilaktig, framstilling av det jeg har sagt. Jeg har svart på spørsmål jeg har fått fra representanten Elvenes, som handlet om hva «Plakaten på veggen» sier. Men det er klart at i en situasjon med et overraskende overfallsangrep mot Norge, er det vanskelig for oss å spå om hvordan en motstandskamp vil utspille seg. «Plakaten på veggen» er ikke ment å regulere ulike former for sivil motstandskamp, det er kun en forhåndsordre til tjenestepliktig personell som inngår i Forsvarets styrkestruktur. Men det er klart at et nasjonalt nødverge kan komme til å ta mange former, og krigens folkerett åpner også for sivile deltakere i spontan motstand mot invasjon, omtalt som «levée en masse». Det er kun relevant i starten av en konflikt hvor det ikke er tid til å organisere seg eller skaffe til veie de nødvendige kjennetegn.

Jeg har altså svart på spørsmål fra representanten, og det er ikke behov for å utlegge det på en annen måte og å så tvil om plakatsens gyldighet, eller det at vi alle har en plikt til – med utgangspunkt i vår posisjon i samfunnet – å yte motstand hvis det verste skulle komme til å skje.

Presidenten [14:54:47]: Stortinget ringer da inn til votering, og interpellasjonsdebatten fortsetter etter voteringen.

Votering

Presidenten [15:01:38]: Stortinget går da til votering over sakene nr. 1–3 samt sak nr. 5 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 7. januar 2025

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand (Innst. 74 S (2024–2025), jf. Dokument 8:11 S (2024–2025))

Presidenten: Under debatten har Liv Kari Eskeland satt fram et forslag på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengefinansieringen for E39 Mandal–Kristiansand og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag som vil redusere bompengebelastningen i veiprojektet.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:11 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Alf Erik Bergstøl Andersen om å redusere bompengebelastningen på E39 Mandal–Kristiansand – vedtas ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet ble innstillingen vedtatt med 65 mot 34 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.32)

Votering i sak nr. 2, debattert 7. januar 2025

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkning av styresmaktene sitt arbeid med å redusere forseinkingar og innstillinger på jernbanen (Innst. 108 S (2024–2025), jf. Dokument 3:14 (2023–2024))

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Morten Stordalen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Seher Aydar på vegne av Rødt

Det voteres over forslag nr. 3, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en ekstern granskning av den siste tidens alvorlige feil på jernbanen i Norge.»

Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 55 mot 45 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.03)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å overføre Jernbanedirektoratets oppgaver til Samferdselsdepartementet.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 86 mot 14 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.21)

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

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Bane NOR får rammebetingelser til å kunne planlegge for et nivå på vedlikehold og fornying som stopper forfallet på jernbaneinfrastrukturen.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 19 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.38)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 3:14 (2023–2024) – Riksrevisjonens undersøking av styresmaktene sitt arbeid med å redusere forseinkingar og innstillingar på jernbanen – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Votering i sak nr. 3, debattert 7. januar 2025

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om statsrådets protokoller for tidsrommet 1. januar–30. juni 2024 (Innst. 112 S (2024–2025))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Statsrådets protokoller for tidsrommet 1. januar–30. juni 2024 vedkommende:

- Statsministerens kontor
- Arbeids- og inkluderingsdepartementet
- Barne- og familiedepartementet
- Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet
- Energidepartementet
- Finansdepartementet
- Forsvarsdepartementet
- Helse- og omsorgsdepartementet
- Justis- og beredskapsdepartementet

- Klima- og miljødepartementet
- Kommunal- og distriktsdepartementet
- Kultur- og likestillingsdepartementet
- Kunnskapsdepartementet
- Landbruks- og matdepartementet
- Nærings- og fiskeridepartementet
- Samferdselsdepartementet
- Utenriksdepartementet

– vedlegges protokollen.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Sak nr. 5 [15:05:16]*Referat*

1. (113) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i folketrygdlova og enkelte andre lover (oppfølging av forslag i statsbudsjettet 2025 m.m.)
 2. lov om endringer i kontantstøtteleven (retting av endringer med utilsikta konsekvensar)
 3. lov om endringer i midlertidig lov om stønad til husholdninger som følge av ekstraordinære strømutgifter (justering av terskelverdi og varighet)
 4. lov om endringer i petroleumsskatteloven
 5. lov om endringer i folketrygdloven
 6. lov om endringer i skatteloven
 7. lov om endringer i skattebetalingsloven
 8. lov om endringer i merverdiavgiftsloven
 9. lov om endringer i skatteforvaltningsloven
 10. lov om endringer i folkeregisterloven
 11. lov om endring i vareførselsloven
 12. lov om endringer i suppleringskatteloven
 13. lov om endringer i forsikrings- og finansmarkedslovgivingen (samleproposisjon)
 14. lov om endringer i folkeregisterloven (bostedsregistrering av NATO-personell og husstandsmedlemmer)
 15. lov om endringer i matloven mv. (forskriftshjemmel for å fremme helse)
 16. lov om abort (abortloven)
 17. lov om endringer i legemiddeloven og lov om medisinsk utstyr (forskriftshjemler for mindre vesentlige endringer av forordninger)
 18. lov om endringer i rettsgebyrloven (nedjustering av gebyr)
 19. lov om endring i svalbardmiljøloven (retting av inkurie)
 20. lov om endringer i konkurranseloven (innføring av markedsetterforskning)

21. lov om endringer i sanksjonsloven (taushetsplikt)
– er sanksjonert under 20. desember 2024
2. (114) Innberetning fra valgkomiteen om endringer i de faste komiteers sammensetning (Innberetning 3 (2024–2025))
Enst.: Nr. 1 og 2 vedlegges protokollen.
3. (115) Endringer i folketrygdlova m.m. (medlemskap i folketrygda for personar tilsette i hotell- og restaurantverksemd på turistskip registrerte i norsk internasjonalt skipsregister) (Prop. 40 L (2024–2025))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
4. (116) Dyrevelferd (Meld. St. 8 (2024–2025))
Enst.: Sendes næringskomiteen.

Sak nr. 4 fortsatte [15:05:34]

Interpellasjon fra representanten Hårek Elvenes til forsvarsministeren:

«Plakaten på veggen» er en kongelig resolusjon som pålegger alt befal og militære sjefer i Forsvaret å gjøre motstand mot fienden ved et væpnet angrep mot Norge. Regelverket innebærer en delegering av mobiliseringsmyndighet i Grunnloven § 25 til militære sjefer.

Hvilken gyldighet har «Plakaten på veggen» for befal som ikke inngår i Forsvarets styrkestruktur, og hvordan vil statsråden utnytte forsvarsviljen og forsvarsevnen hos totalt 11 668 personer av tidligere militært ansatte under 55 år med verneplikt?»

Presidenten [15:05:35]: Stortinget går da tilbake til behandlingen av dagens kart. Neste taler er Bård Hoksrud fra Fremskrittspartiet.

Bård Hoksrud (FrP) [15:05:59]: «Plakaten på veggen» har i mange, mange år vært en viktig påminnelse og inspirasjon for befal og offiserer. Plakaten er en påminnelse om at man ikke skal komme i den samme situasjonen som man gjorde 9. april 1940 – og utover annen verdenskrig. Alle skal være klar over at ved en invasjon stiller man klar til kamp – uansett. I dag har vi ikke et invasjonforsvar av den typen vi hadde tidligere. Alle skal ikke bare møte opp; de som skal møte, vet hvem de er, og hvor de skal.

«Plakaten på veggen» representerer noe mer enn bare en påminnelse om hva som var krevet tidligere. I dag er det mange tusen tidligere befal og offiserer som er villige til å stille seg til disposisjon i tilfelle det skjer et angrep på Norge. Mye av den motivasjonen ligger i «Plakaten på veggen» og hva den står for.

Reserveoffiserer er en betydelig ressurs for Forsvaret og samfunnet for øvrig. Det er viktig å forvalte denne ressursen på en god måte. Forsvaret må søke å benytte seg

av denne gruppen. Det vil tjene Forsvaret og gi reserveoffiserene en anerkjennelse og et formål.

Betydningen av å kunne trekke på ressurser utover de som mobiliseres, ser vi tydelig i Ukraina. Uten et bredt engasjement fra personell utenfor forsvarets styrker hadde det ikke vært mulig å starte forsvarskampen så raskt og effektivt som de gjorde. Frivillige og tidligere tjenestegjørende stilte opp og var villige til å gjøre en innsats for å forsvare landet.

For å kunne benytte reserveoffiserer og andre i krigsinnsats for Norge må det etableres systemer for mottak av personellet, og det må bygges opp materiellressurser. Mange reserveoffiserer er aktive skyttere, og de deltar på aktiviteter med militære disipliner. Dette gjør dem til gode og kunnskapsrike ressurser for Forsvaret.

Bevisstheten rundt behovet for et forsvar er høyere i dag enn på flere år. Dette skyldes selvfølgelig Russlands ulovlige angrep på Ukraina. Den økte bevisstheten resulterer også i at folk flest ser behovet for at Forsvaret må styrkes.

Styrkingen av Forsvaret skjer nå gjennom den vedtatte langtidsplanen for Forsvaret. Samtidig som denne styrkingen skjer, må samfunnet bevisstgjøres på at hele sivilsamfunnet også må forberede seg på endrede sikkerhetspolitiske situasjoner og muligheten for krig.

Med dagens sikkerpolitiske situasjon og økt fare for hybride trusler er det viktig å ivareta holdningene som ligger i «Plakaten på veggen». Regjeringen må derfor verdsette dem som fortsatt holder på holdningene som ligger i «Plakaten på veggen».

Erlend Larsen (H) [15:08:55]: Hvem skal forsvare landet vårt? Det er svært uheldig at det skapes usikkerhet om hvem som skal forsvare landet vårt i en tid hvor det er krig i Europa. En av mange erfaringer krigen i Ukraina har vist oss, er at Norge har for få soldater til å motstå et russisk angrep. Da bør vi tenke oss veldig godt om før vi avviser at stridsdyktige innbyggere med motstandsdyktighet og kløkt, slik som Gunnar Sønsteby, skal engasjere seg i en kommende krig. Gunnar Sønsteby var ikke i en mobiliserbar styrke og var en av dem som møtte frivillig. Et forsvar av landet vårt er en nasjonal dugnad hvor alle skal delta i en eller annen form – «også vi, når det blir krevet», som det står skrevet i nasjonalsangen vår. «Direktiv for militære befalingsmenn og militære sjefer ved væpnet angrep på Norge» ble trykt opp i store opplag for å unngå enhver tvil: Det er ethvert befals ansvar å ta opp kampen mot en invasjonsstyrke. Det er vår plikt å yte motstand, selv om alt synes tapt.

Gjennom hele den kalde krigen hang direktivet på veggen til nær sagt alle militære kontorer som en tydelig påminnelse om hvilket ansvar vi hadde. For veldig man-

ge av oss er «Plakaten på veggen» hellig. Vi har vokst opp med den og generasjonen som formet direktivet. Vi er opplært til å ta vårt ansvar dersom vi igjen blir kallet til strid. Det står at befalingsmenn «skal uten videre gjøre motstand mot et vepnet angrep med alle midler som står til rådighet». Det står også at de «skal gjøre motstand selv om de blir stående alene (...)». Noe klarere kan det ikke sies – av folk som hadde støvlene på og tok kampen da det gjaldt.

Noe av det farlige ved å undergrave «Plakaten på veggen» er at den tar høyde for at militære sjefer også ved neste krig kan velge å la være å yte fienden motstand, slik sjefen for Telemark regiment gjorde i april dagene 1940. For Telemark regiments del var det altså en sekondløytnant på 49 år som samlet frivillige til kamper i Vinjesvingen, hvor et par hundre motstandsmenn stanset to profesjonelle tyske bataljoner. Eller det kan være at en framtidig regjering er handlingslammet og ute av stand til å gjennomføre en nødvendig mobilisering, slik regjeringen var i april dagene 1940.

Plakaten har en dypere mening. Den er skrevet på vonde erfaringer for å unngå at vi skal gjøre den samme feilen om igjen. Vi skal vokte oss vel fra å avskrive de erfaringene som ligger bak direktivet, for de erfaringene har ikke vi fått del i – heldigvis.

Hårek Elvenes (H) [15:11:53]: Nei, forsvarsminister, dette er ikke en diskusjon om hvor stor strukturen skal være. Vi kjenner strukturens størrelse, og vi har vedtatt hvor stor strukturen skal bli. Faktum er at dagens struktur trenger større utholdenhet også på personellsiden. Vi sitter altså på en offiserreserve på 11 668 tidligere utdannede befal, som er en ressurs som man bør utnytte på en mer aktiv måte enn man gjør i dag.

«Plakaten på veggen» er en instruksjon om hvordan man skal opptre når kommandolinjer og informasjonskanaler har brutt sammen, og hvilken plikt man har til å gjøre motstand selv om ordren ikke er der. Da må jeg bare konstatere at disse befalene i dag ikke har noen plikt – etter «Plakaten på veggen» – til å gjøre motstand på egen hånd, skal jeg tolke forsvarsministeren rett. Det er et annet budskap enn det «Plakaten på veggen» formidler.

Når man har tatt seg den rett å tolke plakaten inn i den nye tid, med en ny konklusjon, blir det naturlige spørsmålet: Vil man da ta et initiativ til å endre plakaten innhold og oppdatere den i henhold til ministerens tolkning? Det er spørsmål nummer én.

Spørsmål nummer to er: Vil forsvarsministeren ta et initiativ overfor forsvarssjefen om at de 11 668 befalene så langt som mulig kan bli styrkedisponert? Hva akter man å foreta seg når man sitter på et slikt potensial, og

man har et behov som er så til de grader godt beskrevet i langtidsplanen?

Statsråd Bjørn Arild Gram [15:14:10]: Da bruker jeg dette siste innlegget til å kommentere de tre innleggene som nå var før meg.

Først til Hoksrud: Jeg er enig i det Hoksrud sa i innlegget sitt, og han peker på at frivillige og sivile på ulik måte vil ønske å bidra hvis det verste skulle skje. Det er litt av bakgrunnen for at vi også i langtidsplanen nettopp har pekt på at vi skal utrede nærmere hvordan vi skal kunne håndtere det. Det var faktisk en utfordring som kommanderende general Ruge pekte på i 1940, at det meldte seg folk som man ikke uten videre var i stand til å håndtere, og vi har pekt på at Heimevernet skal ha en sentral rolle i nettopp det arbeidet.

Erlend Larsen er inne på ulike ting, og han viser bl.a. til Gunnar Sønsteby. Han er uten tvil en av våre største krigshelter, men det blir likevel litt spesielt å trekke «Plakaten på veggen» inn i den diskusjonen. Gunnar Sønsteby var jo ikke utdannet befal eller offiser, så diskusjonen om «Plakaten på veggen» når det gjelder Gunnar Sønsteby, er helt meningsløs. Derimot var det mange som tok opp motstandsarbeid og gjorde heltmodig innsats, og nettopp det kommenterte jeg i mitt første innlegg.

Til det at Larsen i et debattinnlegg snakker om «noe av det farlige ved å undergrave Plakaten på veggen»: Jeg vet ikke hvem som undergraver «Plakaten på veggen»; jeg har jo nettopp vist at den gjelder, slik den har gjeldt hele veien. Han fortsetter setningen med: «er at den tar høyde for at militære sjefer også ved neste krig kan velge å la være å yte fienden motstand». Dette er en påstand som er helt urimelig, og som ikke vil være i tråd med «Plakaten på veggen», som nettopp legger til grunn at alle styrkedisponerte har denne plikten.

Til slutt vil jeg si til representanten Elvenes at selv om «Plakaten på veggen» er språklig utdatert og ikke stemmer overens med dagens organisering, mener jeg at det ikke er noen grunn til å gjøre en revisjon av «Plakaten på veggen». Dens symbolverdi er stor, og dens reelle betydning som en forhåndsordre ligger der fortsatt.

I mitt første innlegg sa jeg at forsvarssjefen systematisk jobber med å styrkedisponere flere, for det er rom for å trekke flere inn i dagens forsvarsstruktur. Så skal vi ha en større struktur, for vi har behov for å styrkedisponere enda flere.

Helt til slutt vil jeg vise til noe som ledelsen i Norsk Reservistforbund, NROF, de som organiserer disse reservistene vi nå snakker om, skrev for snaut et år siden. Man viser til den militære undersøkelseskommisjonen av 1946 som noe av bakgrunnen for at «Plakaten på veggen» kom, og skriver videre at

«plikten primært ble forventet oppfylt av de som hadde mobiliseringsplass og som var tatt med i mobiliseringsoppgjøret enten de var fastlønnet eller reservister (ulønnet). I vår forståelse tilsvarer disse det personell som i dag er en del av styrkestrukturen».

Det er altså ingen nytolking av «Plakaten på veggen» som sådan, men vi har en annen organisering av Forsvaret i dag, og det må vi forholde oss til.

Presidenten [15:17:21]: Med det er interpellasjonsdebatten i sak nr. 4 avsluttet.

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

Møtet hevet kl. 15.18.

