



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 83 · 19. mai
Sesjonen 2019–2020

Møte tirsdag den 19. mai 2020 kl. 10

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 83):

1. Stortingets vedtak til lov om endringer i pasient-skadeloven (forskriftsheimel om meinerstatning mv.) (Lovvedtak 91 (2019–2020), jf. Innst. 248 L (2019–2020) og Prop. 36 L (2019–2020))
2. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19) (Innst. 285 L (2019–2020), jf. Prop. 109 L (2019–2020))
3. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i utlendingsloven (tilpasninger som følge av utbruddet av covid-19) (Innst. 286 L (2019–2020), jf. Prop. 110 L (2019–2020))
4. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i introduksjonsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 284 L (2019–2020), jf. Prop. 103 L (2019–2020))
5. Innstilling fra justiskomiteen om Lov om midlertidige endringer i straffegjennomføringsloven (tiltak for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19) (Innst. 287 L (2019–2020), jf. Prop. 111 L (2019–2020))
6. Innstilling fra justiskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i prosessregelverket som følge av utbruddet av covid-19 mv. (Innst. 275 L (2019–2020), jf. Prop. 94 L (2019–2020))
7. Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Endringer i folkehøyskoleloven, barnehage-loven og voksenopplæringsloven m.m. (samleproposisjon) (Innst. 274 L (2019–2020), jf. Prop. 96 L (2019–2020) endringer i friskolelova § 3-1 og utdanningsstøtte-loven)
8. Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i barnehage-loven, opplæringslova og friskolelova for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 273 L (2019–2020), jf. Prop. 102 L (2019–2020))
9. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Midlertidige endringer i helseberedskapsloven (endringer for å avhjelpe negative konsekvenser av utbrudd av covid-19) (Innst. 282 L (2019–2020), jf. Prop. 104 L (2019–2020))
10. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i regelverket for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19 (Innst. 289 L (2019–2020), jf. Prop. 112 L (2019–2020))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 (Innst. 290 L (2019–2020), jf. Prop. 114 L (2019–2020))
12. Innstilling fra næringskomiteen om Midlertidig lov om unntak fra krav til fysisk møte mv. i foretakslov-givningen for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 283 L (2019–2020), jf. Prop. 115 L (2019–2020))
13. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Marit Knutsdatter Strand, Ole André Myhrvold og Per Olaf Lundteigen om å respektere lokaldemokratiet og utrede fortsatt sykehusdrift på Ullevål i tråd med Oslo bystyres vilje (Innst. 268 S (2019–2020), jf. Dokument 8:72 S (2019–2020))
14. Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Geir Pollestad, Sandra Borch og Ole André Myhrvold om virkemidler for å ta i bruk Norges viktigste klimabidrag – skogen (Innst. 280 S (2019–2020), jf. Dokument 8:62 S (2019–2020))
15. Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes, Arne Nævra og Lars Haltbrekken om bærekraftig turistfiske (Innst. 279 S (2019–2020), jf. Dokument 8:21 S (2019–2020))
16. Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 27/2020 av 7. februar 2020 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/2436 (nytt varemerkedirektiv) og samtykke til tiltredelse til Singaporetraktaten 27. mars 2006 om varemerkerett (Innst. 270 S (2019–2020), jf. Prop. 43 LS (2019–2020))
17. Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i varemerkeloven og tolloven mv. (gjennomføring av nytt varemerkedirektiv mv.)

- (Innst. 269 L (2019–2020), jf. Prop. 43 LS (2019–2020))
18. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Geir Pollestad, Marit Knutsdatter Strand og Sigbjørn Gjelsvik om styrking av norsk anleggsbransje
(Innst. 263 S (2019–2020), jf. Dokument 8:38 S (2019–2020))
19. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om fergealternativ på E39
(Innst. 265 S (2019–2020), jf. Dokument 8:42 S (2019–2020))
20. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om større bruk av to- og trefelts veier i stedet for firefelts motorveier
(Innst. 272 S (2019–2020), jf. Dokument 8:83 S (2019–2020))
21. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norge-banen
(Innst. 187 S (2019–2020), jf. Dokument 8:14 S (2019–2020))
22. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Nils T. Bjørke, Ole André Myhrvold og Marit Knutsdatter Strand om endring av Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg
(Innst. 185 S (2019–2020), jf. Dokument 8:23 S (2019–2020))
23. Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marit Arnstad, Marit Knutsdatter Strand, Sigbjørn Gjelsvik, Heidi Greni og Kjersti Toppe om at de selvforvaltende universitetene og høyskoler fortsatt skal eie egne bygg og eiendommer
(Innst. 266 S (2019–2020), jf. Dokument 8:66 S (2019–2020))
24. Referat

Presidenten: Representantene Jenny *Klinge* og Trond *Giske*, som har vært permittert, har igjen tatt sete. Representanten Une Bastholm vil framsette et representantforslag.

Une Bastholm (MDG) [10:00:25]: Jeg vil framsette et representantforslag om å opprette en stortingsoppnevnt granskningskomisjon for å granske Equinors utenlandsinvesteringer og eierstyringen av Equinor.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Valg av settepresidenter

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Svein Roald Hansen og Hans Andreas Limi. – Andre forslag foreligger ikke, og Svein Roald Hansen og Hans Andreas Limi anses enstemmig valgt som settepresidenter for dagens møte.

Presidenten vil gjøre oppmerksom på at sak nr. 5 på dagens kart ikke har ligget ute i den reglementsmessige tid, dvs. 48 timer, jf. forretningsordenens § 46. Presidenten vil likevel foreslå at saken tas under behandling. – Ingen innvendinger er fremkommet, og det anses vedtatt.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at møtet i dag fortsetter utover kl. 16.

Sak nr. 1 [10:01:31]

Stortingets vedtak til lov om endringer i pasientskadeloven (forskriftsheimel om meinerstatning mv.) (Lovvedtak 91 (2019–2020), jf. Innst. 248 L (2019–2020) og Prop. 36 L (2019–2020))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:01:55]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19) (Innst. 285 L (2019–2020), jf. Prop. 109 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen 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 tre 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.

Olemic Thommessen (H) [10:02:40] (ordfører for saken): Denne saken dreier seg om midlertidige endringer i plan- og bygningsloven med sikte på å gjøre

det enklere for kommunene å håndtere noen av de utfordringene som covid-19-epidemien gir oss.

Forslaget, som komiteen gir sin tilslutning til, går i korthet ut på å frita private og offentlige aktører, innenfor nærmere definerte helse- og omsorgstjenester, fra vanlig saksgang når det gjelder midlertidige bruksendringer og oppføring av midlertidige bygg. En samlet komité ser at dette er nødvendig, noe det også later til å være allmenn tilslutning til fra høringsinstansene.

Det er også enighet om at loven kan tre i kraft straks.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og SV mener imidlertid at loven ikke behøver å gjelde lenger enn til 1. november 2020 – dette til forskjell fra regjeringens forslag, som angir en varighet frem til 1. januar 2021. Jeg antar at noen fra de partiene vil fremme sitt eget forslag om dette.

Fra regjeringens partienes side er det ikke noen stor prestisje i hvor lenge denne loven i og for seg skal vare. Tidspunktet 1. januar er fastsatt ut fra en antakelse om hvor lenge loven vil være nødvendig å ha. Det er jo ikke verre enn at om tidsfristen blir for kort, eller om 1. januar, som anslått, ikke er lenge nok, må vi behandle det på nytt her i salen.

Iallfall: Det er bred enighet om forslaget, og jeg vil takke for godt samarbeid og konstatere at vi i hovedsak får tilslutning til dette.

Heidi Greni (Sp) [10:04:46]: Som saksordføreren har gjort rede for, gjelder dette midlertidig unntak fra krav til søknad og tillatelse for bruksendring og plassering av midlertidige byggverk som skal brukes til helse- og omsorgstjenester, barnehage, skole, krisesentre, familievernkontor, innkvartering av asylsøkere osv. Departementet sier at de har mottatt innspill fra kommunene, som har avdekket behov for endringer, så disse unntakene er det nødvendig å ha en mulighet for også framover. Senterpartiet støtter det forslaget. Vi mener imidlertid at unntaksloven har en unødvendig lang varighet. Det bør være tilstrekkelig med unntak fram til 1. november 2020. Da er Stortinget samlet, og hvis det skulle være nødvendig å videreføre loven, kan vi behandle et sånt forslag da.

Vi støtter innholdet, men vi ønsker en kortere virketid for loven. Jeg vil med det ta opp forslaget fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og SV.

Presidenten: Da har representanten Heidi Greni tatt opp forslaget hun refererte til.

Karin Andersen (SV) [10:06:01] (komiteens leder): Det er ikke noen tvil om at det er behov for en slik lov, men det er også viktig at Stortinget ikke har slike kriselover lenger enn høyst nødvendig. Jeg tenker særlig på situasjonen i skolene der elevene ikke kommer på sko-

len. Der kan det absolutt være behov for at kommunene må rigge skolelokaler med brakker o.l. Så får vi håpe at det innen 1. november har normalisert seg, og at man da kan bruke skolebygningene slik de er.

Vi mener at slike midlertidige lover skal ha så kort varighet som overhodet mulig, derfor legger vi opp til denne behandlingen. Stortinget har sagt seg villig til å behandle lover raskt når det er nødvendig i disse tidene. Derfor mener vi dette er tilstrekkelig tid til Stortinget er blitt samlet igjen til høsten og eventuelt kan forlenge en slik lov hvis det skulle vise seg nødvendig.

Statsråd Nikolai Astrup [10:07:17]: Koronakrisen har skapt mange utfordringer i alle deler av samfunnet. Det er derfor grunn til å glede seg over at smitten ser ut til å være under kontroll, slik at vi gradvis kan åpne samfunnet igjen. Samtidig vet vi at smittefaren ikke er over. Vi må fortsette å overholde smittevernreglene om fysisk avstand, karantene og isolasjon.

For å kunne oppfylle kravene til avstand har sykehus, asylmottak og skoler fått et akutt behov for mer plass. Dette er bakgrunnen for at regjeringen har foreslått å gjøre midlertidige endringer i plan- og bygningsloven med mål om å gjøre det enklere for kommunene å fatte raske avgjørelser om tiltak for å begrense smittespredning, og jeg er glad for at forslaget får bred tilslutning i Stortinget.

Plan- og bygningsloven er laget for normalsituasjoner. Det tar for lang tid å bygge nytt, og behovet for mer plass må derfor løses enten gjennom endret bruk av eksisterende bygg eller gjennom utplassering av brakker og telt.

Etter plan- og bygningsloven skal endret bruk av bygg og midlertidig plassering av bygg saksbehandles av kommunen. Ordinære prosesser betyr at saksbehandlingen kan ta opp mot tolv uker. I en akuttsituasjon er det avgjørende med raske avklaringer, noe som er vanskelig å få til innenfor rammene av dagens lov.

Jeg er kjent med tilfeller der koronakrisen har ført til at kommuner har vært nødt til å bryte plan- og bygningsloven for å kunne gi tillatelser raskt nok. Jeg har også fått tilbakemeldinger fra kommuner om at både koronakrisen og flyktningkrisen i 2015 viser at plan- og bygningsloven er lite egnet til å kunne håndtere akuttsituasjoner, og at det er behov for en unntaksbestemmelse. Selv om det er kommet signaler om at det er behov for en varig unntaksbestemmelse, foreslår regjeringen i første omgang at bestemmelsen skal vare frem til 1. januar 2021, men som også saksordføreren sa, er det ingen prestisje knyttet til denne dato. Etter forslaget kan kommunene gi unntak for midlertidige tiltak med varighet i inntil ett år. Er det behov for unntak som varer lenger enn dette, må de ordinære prosessene i plan- og

byggningsloven følges. Det kan videre bare gis unntak for bygg som skal brukes til helsetjenester, barnehage, skole, barnevernsinstitusjon, krisesenter og krisesentertilbud, familievernkontor, innkvartering av asylsøkere og plassering av innsatte i fengsel. Avgrensningen i formål sikrer at bestemmelsen er praktisk håndterbar for kommunene, og siden det i utgangspunktet kun er offentlige myndigheter som kan be om unntak, er det liten fare for at bestemmelsen blir misbrukt.

Det er enkelte grunnleggende krav i plan- og byggningsloven som må ligge fast. Kommunene kan derfor ikke gi unntak dersom dette vil føre til fare for brukerne av bygget eller skade på miljø eller kulturminner eller til tap av naturmangfold eller matjord. Det er heller ikke gjort unntak fra retten til å klage. Rettssikkerheten til bl.a. naboer og andre som blir berørt av kommunens vedtak, er dermed ivaretatt ved at de kan få prøvd kommunens vedtak.

Vi har, så langt det er mulig innenfor stramme tidsrammer, sørget for medvirkning og involvering i forkant av høringen. Vi har hatt god dialog med Advokatforeningen, KS og flere kommuner i forkant av høringen for å sikre at bestemmelsene er mulige å håndtere rent praktisk, og at hensynet til rettssikkerhet er tatt vare på. Lovforslaget fikk støtte under høringen.

Jeg vil takke komiteen og Stortinget for en svært rask behandling av proposisjonen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2

Sak nr. 3 [10:10:22]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i utlendingsloven (tilpasninger som følge av utbruddet av covid-19) (Innst. 286 L (2019–2020), jf. Prop. 110 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen 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 replikkordskifte på inntil tre 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.

Ove Trellevik (H) [10:11:02] (ordfører for saka): Først må eg få lov til å takka komiteen for rask behandling av saka.

Denne proposisjonen inneheld forslag til mellombelse endringar i utlendingsloven som følgje av utbrotet av covid-19. Forslaget inneber bl.a. at Utlendingsnemn-

da skal kunna halda nemndsmøte som fjernmøte, og at den delen av nemndsmøtet der utlendingen elles ville ha delteke og forklart seg munnleg, kan forkortast og gjennomførast skriftleg.

Utbrotet av covid-19 har fått alvorlege negative konsekvensar for saker som vert behandla i nemndsmøta i UNE. Føremålet med lovforslaget er å leggja til rette for at UNE framleis kan avvikla saker i nemndsmøta innanfor rammene av dei anbefalte tiltaka frå myndighetene for å hindra eller avgrensa smittespreiing. Lovforslaget vil bidra til at utlendingar får saka si behandla raskare, og at UNEs restansar ikkje byggjer seg opp unødvendig.

Det er ein samla komité som stiller seg bak innstillinga. Det er berre SV som har eigne merknadar, og dei vil sikkert gjera greie for desse sjølve.

Karin Andersen (SV) [10:12:22] (komiteens leder): Det er nødvendig med disse endringene, så det er SV enig i, men vi mener det er viktig å understreke at også denne loven må benyttes i så liten grad som mulig. Forutsetningene for loven er ikke en hjemmel for en aksept for å redusere antall nemndsmøter med personlig frammøte og erstatte det med nemndsmøter uten frammøte og kun skriftlig behandling. Det er viktig at regjeringen nå påser at denne midlertidige loven blir brukt skjønnsomt og forsiktig.

Det er positivt med det lovframlegget som kom fra regjeringen nå, for det var klare forbedringspunkter i det høringsutkastet som ble sendt ut. Det er også en kortere varighet i det som foreslås nå, enn det var i høringsutkastet, og det er SV veldig glad for.

Vi mener det er positivt at det foreslås å lovfeste en rett for utlendingen til å uttale seg både før fjernmøtet besluttes, og før den muntlige delen. Det må være en forutsetning at de deler av møtet som nå kan kortes ned, gjelder sider av saken som uansett ikke ville vært behandlet i nemndsmøtet med personlig frammøte, og at kortere møter ikke må gå på bekostning av klagers mulighet til å forklare seg om forhold som kan ha avgjørende betydning for utfallet.

Dette er vanskelige saker, og det er veldig viktig at regjeringen påser at rettssikkerheten blir ivaretatt også i unntakssituasjoner.

Statsråd Monica Mæland [10:14:22]: Utbruddet av covid-19 har fått negative konsekvenser for UNEs muligheter til å avvikle saker i nemndsmøter. Jeg er glad for at komiteen støtter forslaget om tilpasninger i UNEs saksbehandling, slik at nemndsmøter kan avholdes som fjernmøter. Det bidrar til kortere ventetider og at UNEs restanser ikke bygges opp.

Ordinære nemndsmøter i UNE gjennomføres i dag med en nemndleder og to nemndmedlemmer fysisk til stede, og ofte gis klageren adgang til å møte personlig

sammen med advokat og tolk. Helsemyndighetenes anbefaling om å begrense reisevirksomhet og holde avstand kan være uforenlig med at nemndmedlemmer, klager og advokat er tilreisende og møtes fysisk i UNE. Lovforslaget åpner for at nemndsmøter kan gjennomføres som fjernmøter. Det betyr at klageren deltar via video- eller lydlink sammen med sin advokat.

Jeg er glad for at komiteen også støtter forslaget om at klagerens muntlige deltakelse i et nemndsmøte kan begrenses. Det betyr at nemndsmøtet kan avgjøre saken med grunnlag i saksdokumentene.

Klagerens rettssikkerhet er svært viktig. Det er et absolutt krav at smittevern hensyn må gjøre det nødvendig å benytte en løsning med fjernmøte og delvis skriftlig saksbehandling, og at en slik løsning er ubetenkelig. Lovforslaget legger derfor opp til at klageren skal gis rett til å uttale seg, og at uttalelsen skal tillegges vekt når nemndleder vurderer hvordan nemndsmøtene skal gjennomføres. Andre hensyn, som bl.a. sakens karakter og klagerens sårbarhet, kan også vektlegges. Lovforslaget legger opp til fleksible ordninger som kan anvendes når smittevern hensyn gjør det nødvendig og klagerens rettssikkerhet ivaretas. Hovedregelen er at nemndsmøter fortsatt skal gjennomføres på ordinær måte.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [10:16:20]

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i introduksjonsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 284 L (2019–2020), jf. Prop. 103 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen 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 tre 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.

Olemic Thommessen (H) [10:17:04] (ordfører for saken): Denne saken er også en midlertidig lovendring som følge av covid-19-epidemien. Dette gjelder videreføring av bestemmelser som tidligere er gitt som midlertidig forskrift om opplæring i mottak, introduksjonsprogram og opplæring i norsk og samfunnskunnskap. Bakgrunnen er at noen av smitteverntiltakene er uforenlig med det å få gjennomført de programmene som introduksjonsloven anviser, på en tilfredsstillende

måte. Det er bred enighet, og en samlet komité slutter seg til regjeringens forslag.

Likevel synes jeg det er grunn til å si at det er en forventning om, og vi tror også, at kommunene vil gjøre sitt ytterste og faktisk gjennomføre introduksjonsprogrammet så langt som overhodet mulig. Jeg har stor tiltro til at alle de som jobber i kommunene med disse tingene, vil strekke seg langt for å imøtekomme behovene som ligger der. Det er viktig at de som har krav på introduksjonsprogram, faktisk får et tilbud og ikke blir satt tilbake i tid når det gjelder utviklingen de skal ha for å nærme seg det norske samfunnet.

Som sagt, i en situasjonen som det vi er i, må vi ha tillit til at kommunene bestreber seg på dette, og det har jeg. Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV har, i tillegg til å slutte seg til regjeringens forslag, også fremmet et eget forslag om at kommunene må kompenseres fullt ut for ekstrautgifter til introduksjonsstønad og introduksjonsprogram som følge av covid-19-epidemien. Regjeringspartiene har forståelse for at kommunene skal holdes økonomisk skadesløse, men vi mener at dette spørsmålet er et av dem som bør trekkes inn i det arbeidet som samarbeidsutvalget, som skal nedsettes mellom KS og regjeringen om kommuneøkonomien etter covid-19, skal gjennomføre, og vi forutsetter at dette bringes inn i den sammenheng og ses i en større helhet.

For øvrig vil jeg nok en gang takke for et godt samarbeid og en effektiv behandling.

Karin Andersen (SV) [10:19:49] (komiteens leder): Ja, det er en nødvendig endring for å håndtere situasjonen nå, slik at man kan ta nødvendige smittevern hensyn også når man gjennomfører introduksjonsordningen. Jeg har i likhet med saksordføreren stor tiltro til at kommunene ordner dette på beste måte, og at man ikke stenger ned mer enn høyst nødvendig. Det er viktig, for alle vet at det å være i aktivitet og få del av slike programmer er veldig viktig, både for den enkelte i hverdagen og ikke minst for vellykket integrering i samfunn og arbeidsliv.

Grunnen til at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV har funnet det nødvendig å fremme et eget forslag, som jeg fremmer, om at kommunene må få full kompensasjon for ekstrautgifter til introduksjonsstønad og introduksjonsprogrammet i forbindelse med covid-19-situasjonen – for her kan det være snakk om forlengelse – er at departementet mener at en økning i kommunenes utgifter i en periode som følge av covid-19-pandemien vil kunne finansieres innenfor dagens økonomiske rammer. Det står det i proposisjonen, og det er litt annerledes enn det saksordføreren sa nå, om at man skal se på

dette i det utvalget som skal komme med en innstilling til neste år.

Men disse utgiftene påløper nå. Mange utgifter påløper nå. Mange inntekter svikter nå, og det er veldig alvorlig i mange kommuner. Det er ingen grunn til at Stortinget ikke allerede nå skulle slå dette fast når regjeringen sjøl sier at dette skal dekkes innenfor de økonomiske rammene som allerede er der. Derfor er dette nødvendig, og jeg oppfordrer Stortinget til å stemme for dette forslaget. For det er denne type forsikringer som kommunene ber om nå for å slippe å sitte og være urolig for at ekstrautgiftene de får, ikke skal bli kompensert videre. Det siste vi trenger nå, er at kommunene må begynne å snu på kronene, kutte ut tiltak, legge seg på et annet kvalitetsnivå fordi de ikke har penger til å gjennomføre disse tiltakene på en god måte og all den andre aktiviteten som kommunene har nå. Der må vi sørge for at flest mulig er i arbeid, både i kommunal virksomhet og i det som er tilknyttende virksomhet, og som kan få en del hjul til å snurre rundt.

Det er viktig at flertallet stemmer for dette forslaget.

Presidenten: Presidenten vil bare bemerke at forslaget i innstillingen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti nå er tilråding til B i innstillingen.

Statsråd Guri Melby [10:22:53]: Asylsøkere og nyankomne innvandrere deltar i opplæring i introduksjonsprogram etter introduksjonsloven. Disse ordningene påvirkes så lenge undervisningssteder enten er stengt eller må drive med begrensninger på grunn av utbruddet av covid-19. Ordningene påvirkes også så lenge det er andre restriksjoner i samfunnet som påvirker arbeidslivet og andre arenaer for deltakelse.

I den situasjonen som har oppstått, er det utfordrende for både kommunene og deltakerne å oppfylle alle plikter og rettigheter som følger av loven. Regjeringen vedtok derfor en midlertidig forskrift om tilpasninger i lovgivningen om opplæringen i mottak, introduksjonsprogram og opplæring i norsk og samfunnskunnskap med hjemmel i koronaloven.

Denne loven skal om kort tid oppheves, og selv om det lempes på restriksjonene i samfunnet, påvirker smittevernbegrensninger fortsatt gjennomføringen av opplæring og av introduksjonsprogram. Derfor foreslår vi å videreføre disse reglene.

Lovforslaget inneholder midlertidige tilpasninger i introduksjonsloven. Formålet er at deltakerne i ordningene etter introduksjonsloven i størst mulig grad skal kunne få et tilbud etter loven når utbruddet av covid-19 påvirker gjennomføringen. Vi foreslår tilpasning i reglene om opplæring i mottak, introduksjonsprogram og opplæring i norsk og samfunnskunnskap. Kommunen

skal sørge for opplæring og introduksjonsprogram med mindre det ikke er mulig via digitale hjelpemidler eller på andre måter.

Jeg foreslår at fravær fra introduksjonsprogrammet som følge av utbruddet legges til programmets varighet, og at det utbetales introduksjonstønad for deltakelse på fulltid. De som ikke får opplæring i norsk og samfunnskunnskap under utbruddet, får forlenget fristen for rett til gratis opplæring. Dette er viktig for å sikre et godt opplæringstilbud til alle sammen på tross av dette utbruddet.

Jeg foreslår at loven skal gjelde til 1. november. Det vil gi forutsigbarhet for kommunene og deltakerne og tid til å fremme nytt lovforslag for Stortinget dersom det skulle være behov for det.

Bestemmelsene er knyttet til at ordningene påvirkes av utbruddet. Når situasjonen normaliseres, vil disse unntakene ikke lenger kunne brukes, selv om loven som sådan fortsatt gjelder.

Når det gjelder forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti angående finansiering, mener jeg det er verdt å påpeke at kommunene har hatt gode økonomiske forhold for integreringsarbeidet de siste årene. Vi kan informere om at det er flere kommuner som melder om bekymring for ikke å få bosatt nok flyktninger i 2020. Det kan gi en indikasjon på at den økonomiske kompensasjonen som kommunene mottar, er god. Selv om det åpenbart er noen økte utgifter knyttet til den måten man er nødt til å organisere tilbudet på nå, mener vi det ikke er behov for å vedta noe spesielt angående kompensasjon i dag, men vi vil selvsagt, som komitélederen også påpeker, se på kommunenes utgifter som helhet som en del av covid-19-utbruddet og vurdere om det er behov for kompensasjon på sikt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Stein Erik Lauvås (A) [10:26:07]: Jeg hører statsråden gjenta nå at kommunene har gode økonomiske forutsetninger – nå snakket hun om dette feltet, men hun har sagt at det har de rent generelt. Da lurer jeg på: Følger ikke statsråden med i det hele tatt? Følger ikke statsråden med på de signalene som kommer fra Kommune-Norge om den usikkerheten som hele Kommune-Norge nå har for den økonomiske situasjonen, ikke bare for 2020, men også for 2021? Derfor er det forslaget som fremmes her, der vi ber Regjeringen sørge for full kompensasjon, veldig viktig. Det er viktig at Stortinget nå fjerner alle de usikkerhetsmomentene vi kan. Derfor vil jeg spørre statsråden: Vil hun bidra til å fjerne den usikkerheten kommunene har i denne saken, som kommer på toppen av all annen usikkerhet som regjeringen også har bidratt til at kommunene nå har?

Statsråd Guri Melby [10:27:07]: Da jeg omtalte finansiering i mitt innlegg, handlet det om finansiering av kommunenes bosettings-, kvalifiserings- og integreringsarbeid. Det er ingen tvil om at dette er et arbeid som har hatt veldig god dekningsgrad. Den siste kartleggingen viser at integreringstilskuddet dekker 99,6 pst. av kommunenes gjennomsnittlige utgifter. Og som jeg også sa i innlegget mitt: Det at kommunene nå er bekymret for at de ikke får bosatt nok flyktninger i 2020, kan indikere at finansieringen av dette er god. Jeg mener at det ikke er grunnlag for at man etter noen få uker med endret organisering og endret praksis skal vedta en spesiell form for kompensasjon for akkurat dette arbeidet.

Når det gjelder kommunesektoren som helhet, er det selvsagt viktig at vi følger med på utgiftene kommunene får, som en del av håndteringen av pandemien. Det har også regjeringen ved veldig mange anledninger sagt at den gjør. Vi har satt ned et utvalg, sammen med KS, som skal vurdere hvilke utslag koronakrisen har for kommunene, og se på kommunenes utgifter til integrering som en del av det.

Karin Andersen (SV) [10:28:21]: Regjeringen sier at de følger med, men det som er viktig nå, er at det gis klare garantier for at ekstrautgifter som følger av pandemien, blir dekket. Det er runde på runde nå, der man sier: Jo, vi skal nok gjøre det, men vi skal sette ned utvalg, og vi skal betale til neste år. Kommunene trenger forsikring nå om at utgifter som følger av pandemien, blir dekket. Jeg hører i andre anledninger regjeringen si at det er en forutsetning. Men da kan det ikke være vanskelig å si at vi slår fast den forutsetningen fra Stortinget og regjeringens side, slik at den usikkerheten kan bli feid til side. Det går ikke an å sitte nå og fintelle på en oppgave her og en annen oppgave der, som er finansiert litt sånn og litt sånn. Det er en helhet nå, der kommunene må få et klart løfte fra regjering og storting om at alle ekstrautgifter skal dekkes. Er statsråden uenig i at alle ekstrautgifter skal dekkes?

Statsråd Guri Melby [10:29:24]: Regjeringen har vært veldig tydelig på at vi ikke har tenkt at kommunene skal sitte igjen med regningen for koronakrisen, og at vi skal ha en tett dialog med kommunene for å finne ut både hva man har økte utgifter for, hva man taper inntekter på, og for så vidt også hvor man sparer utgifter. Jeg mener at det å faktisk ta seg tid til en ordentlig gjennomgang for å få avdekket hva de reelle kostnadene for kommunene er, er det ansvarlige å gjøre. Det vil være veldig forskjellig fra kommune til kommune hvordan disse kostnadene slår ut. Det vil være veldig forskjellig på ulike tilbud hva behovet for tilrettelegging er, og det er altfor tidlig nå å kunne være sikre på akku-

rat hva kommunene trenger å kompenseres for. Når det gjelder tilbudet i introduksjonsprogrammet, har det akkurat kommet i gang igjen. Det har vært i drift en ukes tid, så det å slå fast bombastisk akkurat hva som skal dekkes av utgifter, mener jeg ikke er en ansvarlig måte å drive økonomisk politikk på.

Heidi Greni (Sp) [10:30:34]: Statsråden sier at regjeringen har forsikret om at disse utgiftene skal bli dekket, og at kommunene skal være trygge på det, men situasjonen der ute er noe helt annet. Nå er kommunene i gang med tertialrapport og justering av budsjettet, som de etter kommuneloven er pliktig å gjøre. Vi hører om store nedskjæringer på tjenester, vi hører om kommuner som nå legger investeringsoppgaver på vent, vi hører om kommuner som må sette til side oppgaver fordi det ikke er økonomi til det. I lokalmedia i helgen leste jeg om formannskapsrepresentanter fra Høyre i Alvdal som fremmer forslag om en reduksjon på 10 pst. for alle ansatte i kommunesektoren fordi alle må være med på dugnaden og dekke koronautgiftene. Regjeringens representanter har tydeligvis heller ikke noen tro på at dette kommer.

Hvordan skal regjeringen prøve å trygge kommunene nå, slik at de ikke kommer med nedskjæringer?

Statsråd Guri Melby [10:31:40]: Som jeg også har sagt i mine tidligere svar, har regjeringen vært tydelig på at kommunene ikke skal sitte igjen med regningen her, og at vi skal ha god dialog med kommunene for å avdekke hva de har av økte utgifter, hva de har av tapte inntekter, og hvordan dette skal kompenseres på en best mulig måte. Vi har allerede gjennom et stortingsvedtak bevilget opp mot 5 mrd. kr til kommunene, vi har bl.a. kompensert for tap av foreldrebetaling til barnehage og SFO, og som sagt har vi også satt ned en arbeidsgruppe som skal se på dette for å kartlegge hva kommunenes faktiske kostnader er. Jeg mener at både undertegnede og regjeringen som helhet har vært veldig tydelig på at dette er et ansvar som vi har tenkt å ta, og dette er også et tema vi vil komme tilbake til i forhandlinger om revidert nasjonalbudsjett og fase 3-tiltakene fra regjeringen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Karin Andersen (SV) [10:32:51]: Først er det grunn til å si at det er Stortinget som har forhandlet fram pengene som kommunesektoren har fått. Det lå ikke i forslaget fra regjeringen – der lå det 250 mill. kr til økte skjønnsmidler. De 5 mrd. kr som kommunesektoren har fått, er et resultat av forhandlinger i Stortinget, altså

ikke regjeringens utgangspunkt og forslag. Det har vist hva regjeringen nå forsøker å gjøre, og det har også kommunalministeren vært ute i media og sagt, at her ønsker man at kommunesektoren skal effektivisere. I koronatider med behov for flere lærere, flere klasserom og mye mer renhold er det kanskje ikke effektivisering som burde stå på dagsordenen. Og utydigheten blir enda større nå. Det er ingen i dag som har foreslått i kroner og øre hva kommunene skal få kompensert, men vi har sagt at de skal få sine ekstraavgifter og sine tapte inntekter kompensert. Det er dét saken handler om. Det handler om prinsippet – ikke om detaljene, men om prinsippet. Kommunesektoren etterspør dette nå, og jeg forventer at storting og regjering er tydelig, helt klar og entydig og ikke sier én ting i media, noe annet i proposisjonen og det tredje på talerstolen her. Det går ikke lenger. Nå må kommunesektoren få et klart svar fra storting og regjering: Alle ekstraavgifter og alle tapte inntekter skal kompenseres.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [10:34:27]

Innstilling fra justiskomiteen om Lov om midlertidige endringer i straffegjennomføringsloven (tiltak for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19) (Innst. 287 L (2019–2020), jf. Prop. 111 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver parti-gruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil fem 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.

Peter Frølich (H) [10:35:05] (ordfører for saken): Jeg vil starte med å takke komiteen for å ha sørget for det som må være en rekordrask behandling i justiskomiteen. Det å jobbe fort er vi blitt vant til etter hvert, og jeg vet også at velgerne der ute forventer at vi skal jobbe døgnskift i denne krisen, men samtidig må det understrekes at vi bør unngå det der vi kan. I dette tilfellet kunne det vært unngått, og det er beklagelig at det ble så pass kort tid som det ble. Ikke desto mindre er det grunn til å takke komiteen for et veldig godt arbeid på den korte tiden.

Så er det også fint å se at vi etter hvert har fått god trening i å samskrive oss der det er grunnlag for enighet. Det synes jeg er en fin tradisjon som vi må forsøke etter beste evne å ta med oss videre.

Selve saken åpner for en del ekstraordinære, midlertidige tiltak innenfor kriminalomsorgen og straffegjennomføringen, som regjeringen har åpnet for gjennom koronaloven tidligere. Det blir åpnet for soningsavbrudd. Komiteen har ikke klart å bli enig om hvorvidt det skal gå til fratrukk for straff eller ikke. Det er litt viktig for oss fra regjeringspartiene å presisere at vi ønsker ikke at det skal gå til noen avkortning av selve straffen. Straffen må gjennomføres. Men det komiteen er veldig enig og samstemt om, er at et soningsavbrudd må være langt nede på listen over aktuelle tiltak.

Vi understreker også at de som er i et behandlingsopplegg som er pågående, ikke må utsettes for soningsavbrudd.

Så er det også enighet i komiteen om at det må gjennomføres besøksrestriksjoner. Det er helt naturlig og nødvendig i den situasjonen vi er i. Det må selvfølgelig også forvaltes med klokskap.

Vi har også et punkt om at ubrukte lokaler bør vurderes brukt dersom det skulle bli kapasitetsproblemer. For å si det mildt: Det er en sånn type vedtak som de ulike partiene sikkert legger litt ulikt innhold og mening i. Så jeg tenker at det kan være greit å presisere fra Høyres side, og sikkert også regjeringspartienes side, at dette er ikke noe startskudd for en stor omkamp eller stor strukturdebatt innenfor kriminalomsorgen. Koronasituasjonen er alvorlig, men den er forbigående. Dette er ikke noen god anledning eller arena for en større strukturdebatt om hvilke fengsler som skal bestå, og hvilke som ikke skal bestå.

Maria Aasen-Svensrud (A) [10:38:03]: Som saksordføreren sier, har justiskomiteen på rekordtid behandlet denne proposisjonen om midlertidige endringer i straffegjennomføringsloven. Jeg vil understreke at ikke bare har komiteen vært rask, de har også funnet sammen i noen svært gode tiltak som styrker regjeringens proposisjon til Stortinget.

Jeg vil også få takke Advokatforeningen, NFF og Jussbuss, som på kort tid rakk å komme med gode og konkrete tilbakemeldinger i den skriftlige høringsrunden.

Jeg vil gjerne også løfte fram noen særlig viktige presisjoner gjort av komiteen.

Først vil jeg gjerne berømme komiteen for å ha samlet seg rundt forslaget:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå samtlig av de nedlagte fengslene og vurdere gjenåpning av disse for å kunne avvikle den stadig økende soningskøen».

Kritikken fra opposisjonen og Arbeiderpartiet som omhandler den systematiske nedbyggingen av kriminalomsorgen, er godt kjent og har mange ganger vært

framsatt i denne salen. Arbeiderpartiet har særlig i forbindelse med nedleggelsen av de åpne fengslene bemerket at dette er en nedbygging av offentlig sektor som vil gjøre tjenestetilbudet sårbart for svingninger og vanskelige tider, noe vi særlig erfarer nå under krisen knyttet til covid-19.

Selv om, som saksordføreren også presiserer, argumentene til de forskjellige partiene helt sikkert er varierende, er det likevel gledelig at det ser ut til at vi kan få et samlet storting som ser behovet for flere fengselsplasser og gjenåpning.

Arbeiderpartiet vil likevel presisere at dette på ingen måte må føre til at ansatte og innsatte igjen blir stående i uvisshet og midlertidighet. Regjeringen må sørge for tydelige rammer og forutsigbarhet ved eventuelle gjenåpninger. Arbeiderpartiet vil også anbefale statsråden på det sterkeste å lytte til de ansattes organisasjoner i dette arbeidet.

Videre peker komiteen på at vi i størst mulig grad må unngå å bruke soningsavbrudd. Soningsavbrudd er i utgangspunktet en uting og setter innsatte i en vanskelig situasjon dersom de blir pålagt dette. Komiteen har også konkludert med at det er svært uheldig dersom en som er i gang med et behandlingsopplegg, blir avbrutt og således ikke får gjennomført rehabiliteringen. Dette må også statsråden hensynta, slik at det vil skje i minst mulig grad.

Ellers har vi konkludert med at fotlenke kun skal være aktuelt dersom prøveløslatelse ellers ville blitt nektet. Dette er for å sørge for at vi følger loven om minst mulig inngripende straff for den innsatte.

Jeg tar til slutt opp forslaget fra Arbeiderpartiet og SV.

Presidenten: Representanten Maria Aasen-Svensrud har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Petter Eide (SV) [10:41:09]: Som tidligere har det gått veldig, veldig fort i svingene, og jeg vil vel nesten mene at det har gått litt for fort. Det er klart at det har kommet forslag her som vi ikke har hatt mulighet for å gjøre gode og grundige vurderinger av. Men jeg har forståelse for den situasjonen vi er i, og kan til en viss grad akseptere det.

I dag tidlig hørte vi assisterende helsedirektør Espen Nakstad si til nyhetene at det knapt er smitte igjen i det norske samfunn, eller han brukte formuleringen nesten ikke smitte igjen – det er full kontroll, det er heller ikke mange som dør av denne pandemien. Med det perspektiv skal Stortinget være veldig kritisk til nye midlertidige lover, i hvert fall når de nye midlertidige lovene for å bekjempe dette strekker seg ut over lang tid. Min første impuls da jeg så dette forslaget, var at denne loven var unødvendig, for spesielt endringene knyttet til

endringer i kriminalomsorgen og straffegjennomføringsloven kunne man nå greid å håndtere med – på en måte – normal drift, man trenger ikke nødvendigvis midlertidige lover for å håndtere dette nå som ting egentlig er så veldig, veldig godt i rute. Det har ikke vært et rush av ny kriminalitet, det har ikke vært sprenge fengsler, det har ikke vært betydelig mye smitte i fengslene, man har knapt registrert noen dødsfall i fengslene heller.

Men vi har jobbet oss sammen, og jeg har blitt med på at vi likevel skal kunne levere dette forslaget til regjeringen.

Mest kritisk har jeg kanskje vært til begrensningene som fortsatt er foreslått når det gjelder besøk til fengslene. Retten til besøk i fengsel er for så vidt hjemlet i Den europeiske menneskerettskonvensjon – det er retten til familieliv. Regjeringen overlater nå til hvert enkelt fengsel på individuelt grunnlag å nekte innsatte besøk, med andre ord på hvert enkelt grunnlag å nekte dem en helt grunnleggende menneskerettighet. Det kommer ikke klart fram hvordan dette skal gjøres, heller ikke hvilke kriterier som skal stilles for å nekte besøk. Jeg tror nok at de innsatte vil oppleve dette som en slags tilleggsstraff, og de vil oppfatte det som uforståelig i en tid da samfunnet stadig åpnes opp.

Min frykt er at dette kan bli brukt og også oppfattes som et disiplinærtiltak i fengslene. Hvis man ikke oppfører seg ordentlig, risikerer man å nektes besøk. Derfor har vi laget et forslag hvor vi mener at nekting av besøk skal være godt skriftlig begrunnet. Det skal også loggføres slik at det kan etterprøves, og slik at nekting av besøk ikke brukes til noe annet enn smittevern hensyn – ikke til disiplinærtiltak – i hvert enkelt fengsel.

Solveig Schytz (V) [10:44:20]: Med hjemmel i koronaloven er det gitt en midlertidig forskrift om straffegjennomføring for å avhjelpe konsekvensene av utbruddet av covid-19, og i denne proposisjonen foreslås det å videreføre fram til og med 31. oktober 2020 de bestemmelsene i den midlertidige forskriften som gjelder besøk i fengsel, elektroniske kontrolltiltak som vilkår ved prøveløslatelse fra fengselsstraff og straffeavbrudd.

De reglene som foreslås, skal bidra til å sikre forsvarlige forhold i fengslene under covid-19-pandemien. Nektelse av besøk og straffeavbrudd mot den domfeltes egen vilje er svært inngripende, men reglene er utformet på en måte som innebærer at tiltakene bare skal benyttes dersom det foreligger forhold som krever det. Venstre mener at den terskelen bør være høy. Besøk kan bare nektes dersom besøket vil innebære en særskilt smitte- eller helsefare, eller det på grunn av sykefravær i fengselet vil bli uforholdsmessig krevende å gjennomføre besøket.

Jeg er glad for at en samlet komité er tydelig på at det i størst mulig grad må unngås å bruke soningsavbrudd som virkemiddel for å imøtekomme smittevern hensyn og kapasitetshensyn. Soningsavbrudd har svært negativ konsekvens ved at den straffedømte i liten grad vil kunne gjenoppta et slags normalt liv i avbruddstiden med tanke på skole og arbeid, og andre tiltak må alltid vurderes før soningsavbrudd iverksettes.

For å avhjelpe situasjonen med økende soningskøer går også en samlet komité inn for å be regjeringen om å vurdere å gjenåpne fengslene som nylig ble lagt ned, der bygningsmasse og eiendom ikke er solgt, og der de kan tas i bruk på kort varsel.

Jeg vil takke komiteen for godt samarbeid i en viktig sak med svært korte frister, og en særlig takk til saksordføreren for god ledelse i arbeidet.

Statsråd Monica Mæland [10:46:26]: I medhold av koronaloven ble det 27. mars 2020 gitt en midlertidig forskrift om straffegjennomføring. Forskriften regulerer bl.a. besøk i fengsel, elektroniske kontrolltiltak som vilkår for prøveløslatelse fra fengselsstraff og straffeavbrudd. Med noen justeringer følger lovproposisjonen opp bestemmelsene om dette. Det midlertidige kapittel 3 A i straffegjennomføringsloven er foreslått å skulle vare ut oktober måned.

Utbruddet av covid-19 har betydelige konsekvenser for kriminalomsorgen. I fengsel lever de innsatte tett på hverandre, og den enkelte har begrensede muligheter til å beskytte seg mot smitte. Hensynet til både innsatte og ansatte krever at kriminalomsorgen forebygger smitte. Et av tiltakene har vært å nekte besøk i fengsel. Videre har det vært viktig å sikre at kriminalomsorgen har en viss fleksibilitet med hensyn til hvor mange innsatte fengslene skal ha, slik at belegget kan tilpasses kapasiteten.

Situasjonen er heldigvis nå mer oversiktlig enn den var i mars, men kriminalomsorgen må fortsatt forebygge smittespredning og kunne tilpasse virksomheten til kapasiteten, også om situasjonen skulle endre seg til det verre. Det er disse behovene som ligger til grunn for forslaget i proposisjonen.

Etter forslaget skal spørsmålet om innsatte kan ta imot besøk, undergis en konkret vurdering. Kriminalomsorgen har lagt til rette for at innsatte kan ha kontakt med familie gjennom fjernkommunikasjon, og er innstilt på at spørsmål om fysiske besøk nå vil måtte vurderes mer konkret enn i den første fasen.

Straffeavbrudd av kapasitetshensyn, slik det ligger i forslaget til § 45 c, er ikke ideelt, men er likevel foreslått som et verktøy for å sikre at det ikke er flere innsatte i en situasjon med smitte og smittefare enn det kriminalomsorgen kan håndtere. Opp mot viktigheten av smittevern og forsvarlige forhold i fengslene mener jeg at for-

slaget til lovbestemmelse er forsvarlig, og jeg takker komiteen for godt samarbeid og veldig hurtig behandling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Maria Aasen-Svensrud (A) [10:48:50]: Hvor raskt ser statsråden for seg at departementet vil kunne komme i gang med sine vurderinger og eventuelle gjenåpninger av fengselsplasser for å kunne avhjelpe soningskøen, som nå er på godt over 1 000 mennesker?

Statsråd Monica Mæland [10:49:04]: Soningskøen var i prinsippet nede på 500. Kapasiteten var stor, og vi ville få en overkapasitet hvis vi ikke la ned fengselsplasser. Situasjonen er kraftig snudd på hodet, men vi jobber nå sammen med kriminalomsorgen for å få opp kapasiteten. Det kalles nå igjen inn til soning etter at det har vært stopp en stund. Vi har også bedt om at dublering av fengselsceller vurderes. Vi har jo hatt 200 – altså 400 har sonet sammen, for å si det sånn, slik at det ligger kapasitet der. I tillegg åpnes nye Agder fengsel i juni – i slutten av juni etter planen. Så vi jobber nå med å få opp kapasiteten, slik at alle som står i kø, skal bli kalt inn til soning så raskt det lar seg gjøre i den situasjonen vi er i.

Maria Aasen-Svensrud (A) [10:50:00]: Jeg har respekt for at vi har litt forskjellig forståelse av både virkelighetsbeskrivelsen og argumentene for å gjenåpne fengsler. Men nå nevner statsråden at dubleringer vil være aktuelt. Mener statsråden at man ønsker å gå inn for dubleringer framfor gjenåpning av plasser i de fengslene som man nå mer eller mindre kan skru på lyset i og slippe innsatte inn i?

Statsråd Monica Mæland [10:50:26]: Svaret på det er ja. Det er koronakrisen som er årsaken til at vi avviklet dubleringer. Hvis situasjonen nå kommer under kontroll, og man kan ivareta dette på en smitteforsvarlig måte, kan man bruke de plassene som man tidligere dublerte, til fortsatt dublering. Det er besluttet av Stortinget å avvikle plasser. Den planen er nå forstyrret av en koronasituasjon, men det er det som er motivet, ikke den generelle debatten knyttet til våre helt sikkert ulike standpunkt når det gjelder kriminalomsorgen. Men dette må gjøres på en smitteforsvarlig måte, og det er ikke aktuelt å gjøre det før det er forsvarlig – selvsagt ikke.

Maria Aasen-Svensrud (A) [10:51:14]: Jeg registrerer at statsråden sier at man ønsker dublering framfor gjenåpning av plasser som er klare til å settes i gang.

Jeg går videre til et annet spørsmål. SV, Senterpartiet, Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet understreker i våre felles merknader i denne saken at kriminalomsor-

gen bør gis fullmakt til å styrke friomsorgen på ansatte-siden dersom det er nødvendig for å gjennomføre de foreslåtte tiltakene. Dette er en flertallsmerknad fra komiteen. På hvilken måte vil statsråden følge opp dette?

Statsråd Monica Mæland [10:51:45]: Vi følger selv-sagt opp flertallsmerknader. Dette er en merknad som krever at vi får informasjon fra kriminalomsorgen. Det gjør vi fortløpende, vi har tett dialog med dem. Skulle det komme behov og uttrykk for det, som gjør at vi må gå til Stortinget for å få økte bevilgninger – dette er jo et budsjettspørsmål – skal vi selv-sagt gjøre det.

Petter Eide (SV) [10:52:18]: Besøk av familie i fengsler er en grunnleggende rettighet. Det betyr at å nekte folk besøk av familien i fengslene vil være brudd på en grunnleggende rettighet.

Hvordan vil justisministeren legge til rette for at dette ikke vil bli vilkårlig vurdert fra fengsel til fengsel og av fengselsledelse, fengselsbetjenter osv., slik at de på et personlig og privat grunnlag bryter en rettighet? Hva slags kriterier er fengslene nå utstyrt med for at de skal ha en lik, ens og korrekt vurdering av besøksnekt?

Statsråd Monica Mæland [10:53:03]: Vi er jo i en fortvilt situasjon. Akkurat nå har vi veldig lite smitte, men vi er opptatt av å holde kontrollen. Det har vi et ansvar for overfor alle landets innbyggere. Derfor er vi i en situasjon hvor barn ikke er på skolen – mitt barn er ikke på skolen og har fullverdig uke – veldig mange er ikke det. Beboere på sykehjem får ikke besøk, og innsatte i fengsler får heller ikke besøk. Det er smittevern-faglige råd som gjør dette. Det er ikke et spørsmål om straff eller vilkårlighet, det er rene smittevernhensyn. Det kriminalomsorgen gjør, er å sende ut felles retningslinjer. Det ble gjort i går, slik at fengslene skal kunne forholde seg til veiledning – slik vi gjør innenfor mange sektorer i denne situasjonen – som gjør at der man kan legge til rette for besøk, skal man gjøre det. Men hvis man ikke kan, har man grunnlag for å ikke gjennomføre besøk, på grunn av smittefaren.

Petter Eide (SV) [10:53:55]: Til forskjell fra skoler og sykehjem osv., hvor det nå er laget regler med tanke på den situasjonen vi er i nå, legges det opp til en individuell vurdering i fengslene. Med andre ord: Det er fengselsledelsen, på individuelt grunnlag, som skal ta en beslutning. Det kom fram i en pressemelding som statsråden hadde for noen dager siden, at det er på et individuelt grunnlag. Jeg er da opptatt av hvordan vi skal unngå at dette blir vilkårlig håndtert, og hvor presise de retningslinjene som er sendt ut, er, slik at vi unngår all type vilkårlighet rundt nekting av besøk.

Statsråd Monica Mæland [10:54:34]: Jeg tror vi er helt enige om at dette er inngrepene tiltak. Men når det skal gjøres en individuell vurdering, er jo det nettopp for å styrke den innsattes rettigheter og nettopp for at man ikke skal ha generelle betraktninger. Man skal altså gå inn og vurdere helt konkret: Kan det la seg gjøre? Utgangspunktet er at rettigheter til innsatte skal ivaretas, men jeg har tillit til både kriminalomsorgen, fengslene og Kriminalomsorgsdirektoratet, at de foretar gode vurderinger, og at det sendes veiledere nå, slik at fengslene kan følge opp dette på best mulig måte. Dette er en midlertidig situasjon. Jeg håper vi kommer gjennom den så fort som mulig, men akkurat nå er det nødvendig med denne lille fleksibiliteten.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [10:55:22]

Innstilling fra justiskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i prosessregelverket som følge av utbruddet av covid-19 mv. (Innst. 275 L (2019–2020), jf. Prop. 94 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra justiskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver parti-gruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil fem 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.

Peter Frølich (H) [10:55:59] (ordfører for saken): Jeg vil selvfølgelig takke komiteen for et veldig godt samarbeid også i denne saken. Jeg har også lyst til å føye til høringsinstansene på listen over dem som fortjener en ekstra takk, for både i denne saken og for så vidt den forrige viste de en helt utrolig evne til å kaste seg rundt på kort tid og gi gode innspill, og da er det kjekt også å kunne kvittere dem ut og ta til følge mange av de innspillene som har kommet.

Vi har én jobb i denne komiteen, og det er å forhindre kø akkurat nå, i domstolene, i politiet, i påtalemyndigheten, rett og slett for å kunne håndtere den situasjonen som kommer etterpå, og sørge for at vi ikke står igjen med altfor store restanser.

Tiltakene etter koronaloven har hjulpet veldig bra i den tiden som har gått. Nå må vi få den formalisert og lovfestet, og det gjør dette forslaget, som i all hovedsak får full støtte fra komiteen og Stortinget.

Så har vi gjort en liten presisering, og det gjelder saksbehandling i Høyesterett. Der har vi gjort det sånn

at i noen av sakene gjør vi det opp til den enkelte part å vurdere om det er hensiktsmessig med skriftlig behandling eller ikke. Det tror vi er en fornuftig måte å sørge for at partene føler seg tilstrekkelig godt ivaretatt i den rettslige behandlingen. Vi må samtidig sørge for at påbegynte saker i Høyesterett ikke må påbegynnes på nytt, så vi lager en overgangsregel for dette. Nå blir det veldig teknisk, men i innstillingen står det at regjeringen bes komme tilbake igjen til dette i en proposisjon. Det skulle stått «i forskrift» – bare så det er sagt.

Til slutt vil jeg igjen takke komiteen for at vi klarer å skrive oss sammen og få til bred enighet. Jeg tror det har sin egenverdi i saker som dette.

Lene Vågslid (A) [10:57:58] (leiar i komiteen): Eg vil takke saksordføraren for eit godt samarbeid. Noko av det første me gjorde før me begynte å behandle saka, var å sende eit brev til Justisdepartementet, der me bad om ei oppdatert covid-19-grunngeving. Det fekk me, og den legg me til grunn for kvifor me går inn for denne mellombelse lova.

Eg har lyst til å begynne med å takke høyringsinstansane, men også dei som arbeider i domstolane. Det er ei krevjande tid å stå i no. Sorenskrivarar og tilsette i domstolen viser ei stor evne til å hive seg rundt og bruke mange kreative løysingar for å få gjennomført det som er viktig – at rettssakene blir gjennomførte.

Det var også ein litt for lang kø mange plassar før denne krisa. Det er no ei forsterka utfordring både for dei som står som tiltalte, og for dei som er offer for kriminalitet.

Eg vil berre nemne eit forhold som saksordføraren ikkje nemnde. Det er at komiteen samla går inn for kortare varigheit. Me går inn for at den mellombelse lova skal gjelde i fem månader. Det er eg glad for at me blei einige om. Me er også tydelege på at om ein skal forlengje den mellombelse lova, må regjeringa kome til Stortinget med ei ny sak. Alt i alt – eit godt samarbeid, gjort på veldig kort tid, men eg synest alle saman i komiteen strekte seg langt for å gjere dette på ein god måte, slik at me fekk ei samrøystes tilråding.

Solveig Schytz (V) [10:59:51]: Det er en krevende tid også for domstolene, og formålet med denne midlertidige loven er å gjøre det enklere for domstolene og for andre aktører i justissektoren å få avviklet saker i den situasjonen som er oppstått etter utbruddet av covid-19. Med dette lovforslaget utvides domstolens adgang til å holde fjernmøte og gjennomføre fjernavhør. Det åpnes for mer bruk av skriftlig behandling av straffesaker og straffeprosessuelle tvangsmidler, og det foreslås midlertidige løsninger for signering og avsigelse av rettslige avgjørelser.

En samlet komité anerkjenner behovet for mer effektiv saksavvikling, og jeg er glad for at en samlet komité går inn for denne tilretteleggingen og forenklingstiltak for å sikre at saker blir avviklet raskt, og at ikke køene øker enda mer i denne situasjonen som vi er i. Det er utrolig viktig for å opprettholde rettssikkerheten i denne situasjonen.

Statsråd Monica Mæland [11:01:03]: Stortinget har vedtatt at koronaloven skal oppheves den 27. mai 2020. Forskrifter gitt med hjemmel i koronaloven opphører da å gjelde. Regjeringen fastsatte den 27. mars en slik midlertidig forskrift om tilpasninger i prosessregelverket for å avhjelpe situasjonen i justissektoren for domstolene, politiet og påtalemyndigheten. Tilpasningene gikk bl.a. ut på å utvide adgangen til å holde fjernmøter og behandle visse saker skriftlig i domstolene, og det ble lagt til rette for midlertidige løsninger for signering og avsigelse av rettslige avgjørelser.

Saksavviklingen i domstolene har som følge av utbruddet av covid-19 vært kraftig redusert siden 13. mars. Forskriften som ble fastsatt, bedret situasjonen og har hatt stor betydning for å få avviklet saker i domstolen siden smitteverntiltakene ble innført.

Under høringen som gjaldt forlengelse av koronalovens varighet, var det særlig de midlertidige reglene for domstolene som ble trukket fram som viktig å videreføre. Selv om smitteverntiltakene i samfunnet er blitt lempet noe siden forskriftene ble gitt, er det også i månedene framover behov for tilpasninger som gjør saksavviklingen mulig i domstolene. Ved å videreføre de tiltakene som virker, settes domstolene i stand til å utføre sitt samfunnsoppdrag, med formål om å unngå at saksbehandlingstiden blir for lang, og at det bygger seg opp enda større framtidige restanser.

I en velfungerende rettsstat og for den enkelte borgers rettssikkerhet er det et grunnleggende prinsipp at saker behandles på en betryggende måte og innen rimelig tid. For å ivareta dette ser jeg det som helt avgjørende at tiltakene videreføres, og jeg er veldig glad for at justiskomiteen støtter forslaget. Etter forslaget skal loven gjelde med de begrensninger som følger internasjonale forpliktelser. Loven vil ha en begrenset varighet, og den legger opp til forsvarlige og trygge rettsprosesser. Forslaget setter oss i stand til å ivareta befolkningens rettssikkerhet, også i denne situasjonen, og jeg takker komiteen for godt samarbeid og rask behandling også i denne saken.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Presidenten: Etter ønske fra utdannings- og forskningskomiteen vil sakene nr. 7 og 8 behandles under ett.

Sak nr. 7 [11:03:29]

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Endringer i folkehøyskoleloven, barnehageloven og voksenopplæringsloven m.m. (samleproposisjon) (Innst. 274 L (2019–2020), jf. Prop. 96 L (2019–2020) endringer i friskolelova § 3-1 og utdanningsstøtteloven)

Sak nr. 8 [11:03:49]

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i barnehageloven, opplæringslova og friskolelova for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 273 L (2019–2020), jf. Prop. 102 L (2019–2020))

Torstein Tvedt Solberg (A) [11:04:18] (ordfører for sakene): Stortinget har med dette imøtekommet regjeringas ønske om hastebehandling av Prop. 102 L for 2019–2020 og kapitlene 5 og 12 i Prop. 96 L for 2019–2020 med henvisning til koronautbruddet. Det er en samlet komité som står bak innstillinga, og jeg vil takke både komiteen og statsrådene for godt samarbeid om sakene.

La meg starte med 102 L, som er en midlertidig lov om tilpasninger i barnehageloven, opplæringsloven og friskoleloven som følge av utbruddet av koronaviruset. Lovforslaget som nå behandles, er en direkte oppfølging av de midlertidige forskriftene med hjemmel i koronaloven, og den midlertidige loven erstatter altså disse når koronaloven oppheves 27. mai 2020. Med henvisning til koronautbruddet var det helt nødvendig å innføre midlertidige forskrifter når barnehager og skoler ble stengt. Selv om skoler og barnehager igjen nå åpnes over hele landet, er vi fortsatt ikke tilbake til normalen. Det vil derfor være behov for tilpasninger av lovgivningen om barnehager og skoler utover varigheten av koronaloven.

Komiteen stiller seg samlet bak regjeringas forslag om at denne midlertidige loven bør vare og oppheves 1. november 2020. Det er for komiteen viktig å understreke at formålet med tilpasningene er at barn, unge og voksne i størst mulig grad skal kunne få ivaretatt sine rettigheter samtidig som det tas hensyn til hva som er mulig å få til når man er underlagt de begrensningene som man nå har av smittevern hensyn. Det er bra at den midlertidige loven nå tydeliggjør hvilke regler som gjelder og hvilke som ikke gjelder.

Det er verdt å vise til at departementene i den siste høringen av de midlertidige forskriftene gjorde oppmerksom på at departementet på bakgrunn av høringen også ville fremme en lovproposisjon.

Komiteens medlemmer understreker at denne type hastebehandling er unntaket, at det skal være gode grunner for å fravike normal lovbehandling i Stortinget, og at Stortinget selvfølgelig vil følge nøye med på regjeringas lovanvendelse i disse sakene.

Når det gjelder Prop. 96 L kapitlene 5 og 12, har også disse sakene vært på bred høring i forbindelse med departementets lovarbeid. Forslagene er godt belyst, så denne behandlingen mener komiteen er forsvarlig. Kapittel 5 vil gi Kunnskapsdepartementet en hjemmel til i forskrift å kunne fastsette unntak fra kravet om realkompetansevurdering ved inntak av voksne søkere til friskoler, og på den måten forenkle inntaket av enkelte grupper voksne søkere i lys av koronautbruddet.

En samlet komité legger til grunn at hastebehandlingen i Stortinget legger til rette for at regelendringen kan få virkning allerede for inntaket skoleåret 2020–2021.

Kapittel 12 vil gi Kunnskapsdepartementet en hjemmel til i forskrift å kunne fastsette unntak fra regelen om betalingsutsettelse i mer enn tre år, men at tre år fremdeles skal være hovedregelen. Denne utvidelsen vil gi adgang til å få betalingsutsettelse, noe som vil kunne avhjelpe folk som er i en vanskelig økonomisk situasjon nå, og som har brukt opp de betalingsutsettelsene som gjeldende regelverk gir adgang til.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 7 og 8.

Sak nr. 9 [11:07:42]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Midlertidige endringer i helseberedskapsloven (endringer for å avhjelpe negative konsekvenser av utbrudd av covid-19) (Innst. 282 L (2019–2020), jf. Prop. 104 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen 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 seks 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.

Sveinung Stensland (H) [11:08:22] (ordfører for saken): Dette er en lov som har gått fort igjennom i Stortinget og nå skal legges frem. I forbindelse med koronaloven fikk jo regjeringen ganske store fullmakter til å gjøre endringer. En del pasientrettigheter ble stoppet inntil videre, og når nå koronaloven går ut, er det viktig å gi regjeringen hjemmel til å fortsette dette arbeidet.

Det som er valgt gjort, er å endre dette til helseberedskapsloven, som jo også er en lov som gjelder i en beredskapssituasjon. Det mener komiteen er en ryddig måte å gjøre dette på. Komiteen er enig i at man fortsetter fullmaktene innenfor det lovverket. Det er også sånn at komiteen stiller seg bak de innstramningene som er gjort, og gir regjeringen fullmakt til å fortsette dem. Skal det gjøres ytterligere innstramninger, er komiteen enstemmig om at da må dette frem for Stortinget, og er innstilt på å ta konsekvensen av det hvis det skulle skje gjennom sommeren.

Ellers er det en viss uenighet om virketiden. To partier ønsker kortere virketid, mens et stort flertall i komiteen stiller seg bak regjeringens forslag om å la denne fullmakten gjelde ut 2020.

Statsråd Bent Høie [11:09:56]: Utbruddet av covid-19 har medført betydelige ressurs- og kapasitetsutfordringer for helse- og omsorgstjenesten. Gjeldende helseovngivning tar ikke høyde for en krisesituasjon hvor helse- og omsorgstjenesten over tid må opprettholde en beredskap for å håndtere et potensielt høyt antall smittede pasienter. Samtidig må befolkningens vanlige helseutfordringer ivaretas for å unngå risiko for forverret helse. Jeg mener at det er behov for hjemler til å gjøre tilpasninger og unntak fra gjeldende regelverk på to ulike områder.

For det første er det behov for hjemler til å kunne fastsette enkelte tilpasninger og unntak fra pasient- og brukerrettighetsloven kapittel 2 og korresponderende pliktbestemmelser. Pasient- og brukerrettighetsloven gir pasienter og brukere en rekke rettigheter, som i en krisesituasjon begrenser spesialisthelsetjenestens mulighet til en hensiktsmessig prioritering. Jeg foreslår hjemmel for Kongen til å fastsette midlertidige forskrifter som supplerer, utfyller eller fraviker pasient- og brukerrettighetsloven kapittel 2. Hjemmelen skal gjelde så langt det er nødvendig for å bidra til likeverdig tilgang til nødvendige helse- og omsorgstjenester, med en forsvarlig og effektiv utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Det kan ikke gjøres unntak for retten til øyeblikkelig hjelp og retten til nødvendige helse- og omsorgstjenester.

For det andre er det behov for hjemler til å kunne videreføre bestemmelser og ivareta tilgang til medisinsk utstyr, personlig verneutstyr og medisinske næringsmidler. Norge er avhengig av import for å dekke behovet for denne type produkter. Markedet og forsyningskjedene er globale. Produksjonen finnes i stor grad i Kina og andre lavkostland i Asia. Sett i lys av den betydelige usikkerheten knyttet til utviklingen av covid-19 er det grunn til å tro at etterspørselen etter medisinsk utstyr og personlig verneutstyr fortsatt vil være stor på verdensbasis, og at behovet for denne type produkter ikke kan

dekkes. Av den grunn vil det være nødvendig med omsetningsrestriksjoner knyttet til rasjonering og eksport for å bruke ressursene i Norge så effektivt som mulig. I tillegg er det nødvendig å ha hjemmel til unntak fra gjeldende krav til markedsføring og ibruktaking av medisinsk utstyr og personlig verneutstyr. Dette unntaket er nødvendig for bl.a. å sikre tilgang til nok smittevern-utstyr og utstyr til testing av covid-19.

Smittespredningen er på et nivå som innebærer at helse- og omsorgstjenesten kan ivareta de smittede på en god måte og samtidig foreta en opptrapping til mer normal drift. Det foreligger imidlertid stor usikkerhet om utviklingen framover. Jeg er derfor glad for at komiteens flertall slutter seg til lovforslaget som regjeringen har fremmet. Jeg har merket meg at Stortinget gir uttrykk for at når det gjelder pasientrettigheter, ønsker en ikke at fullmakten skal brukes utover det som den er brukt til til nå, men det mener jeg også, sånn som situasjonen er nå, gir en tilstrekkelig beredskap, og er det behov utover det, må jeg kontakte Stortinget for å avklare det.

Kjersti Toppe (Sp) [11:13:08]: Eg vil knyta nokre merknader til denne innstillinga. Vi støttar innstillinga som såleis. Eg er glad for at vi klarte å få til ei semje i komiteen nettopp om den avgrensinga som statsråden var inne på i sitt innlegg, nemleg at komiteen ikkje stiller seg bak endringa som gir innskrenkingar i pasientrettar utover det som vart sett fast i forskrift i medhald av koronaloVA § 2, datert 27. mars 2020 – altså det som omhandlar fritt behandlingsval osv. Det har vi gitt vår tilslutning til, men ikkje ei vid fullmakt til ytterlegare innskrenkingar av pasientrettane. Da må regjeringa i tilfelle koma tilbake til Stortinget.

Vidare meiner vi at det ikkje er godtgjort i saka at det er nødvendig at denne lova skal gjelda heilt til nyttår. Vi ser òg at dei andre sakene som Stortinget behandlar i dag, vert oppheva før. Ut frå det meiner vi at den lova kan opphevast 1. november 2020, og eg fremjar forslag om det på vegner av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Vi meiner at Stortinget har god tid til hausten til eventuelt å forlengja denne lova om det er behov for det. Det er utgangspunktet for at eg no fremjar dette forslaget. Vidare vil eg seia at om forslaget vårt fell, vil vi kunna røysta subsidiært for heile innstillinga.

Presidenten: Da har representanten Kjersti Toppe tatt opp det forslaget hun refererte til.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [11:15:23]: Vi i Fremskrittspartiet har forståelse for at regjeringen trenger mandat til å gjøre ulike tilpasninger i den koronapandemien vi fortsatt står i. Men vi setter store spørsmål ved hvordan regjeringen har tenkt å håndtere

de helsekøene som er bygd opp i denne perioden. De siste tallene vi har fått presentert, er at gjennom koronapandemien har 250 000 pasientavtaler blitt utsatt. Det er 250 000 mennesker i Norge som har fått satt sitt liv på vent i påvente av en nødvendig behandling som Helse-Norge dessverre ikke har mulighet til å gi dem.

I denne perioden har sykehusene rigget beredskap for en rekke innleggelser med covid-19-pasienter. I denne perioden har flere sykehus kjørt på halv maskin. De har hatt et belegg på 53 pst. bare ved Universitetssykehuset i Oslo. Det betyr at sykehusene hadde hatt kapasitet til å gjennomføre flere planlagte operasjoner, men valgte ikke å gjøre det. I samme periode har ikke regjeringen utnyttet den kapasiteten som finnes i privat sektor. LHL-sykehuset Gardermoen, kanskje et av Norges fineste sykehus, har permittert ansatte, redusert og nedskalert driften fordi de ikke får pasienter. Det setter Fremskrittspartiet store spørsmålstegn ved – hvorfor ikke regjeringen i denne perioden har sørget for å kjøpe all kapasitet som finnes i privat sektor for å holde helsekøene så små som mulig.

I denne perioden har regjeringen valgt å avvikle ordningen med fritt behandlingsvalg. Pasientene har altså ikke hatt mulighet til å søke seg til andre sykehus hvis de har fått beskjed om at deres pasientavtale eller operasjon er utsatt.

I den loven som nå legges fram for Stortinget, ber regjeringen om et fortsatt mandat for å videreføre en begrensning i fritt behandlingsvalg. Det er vi i Fremskrittspartiet rett og slett uenig i. Vi ønsker at fritt behandlingsvalg skal gjeninnføres. Det er viktig for pasientene, for å sørge for at de også får den behandlingen de fortjener. Det er viktig for å sørge for at helsekøene går ned.

Jeg vil med det ta opp forslaget fra Fremskrittspartiet i denne saken og be om at helseministeren redegjør for de helsekøene som nå er blitt etablert under koronapandemien. Jeg ber også om at helseministeren klargjør for oss hvordan han har tenkt å ta unna de helsekøene, hvis han ikke har tenkt å ta privat sektor mer i bruk.

Presidenten: Da har representanten Åshild Bruun-Gundersen tatt opp det forslaget hun refererte til.

Nicholas Wilkinson (SV) [11:17:56]: SV vil stemme for innstillingen, også hvis forslaget fra Senterpartiet og SV faller.

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

Statsråd Bent Høie [11:18:16]: Jeg vil først svare på begrunnelsen for 1. januar for hjemmelen. Det er sånn at regjeringen 7. mai la fram en lengre plan for håndtering av covid-19, og der er vår beste vurdering på dette

tidspunktet at vi er nødt til å leve med koronaviruset som en folkehelsestrussel i minst ett til to år fram i tid. For helsetjenesten er dette kanskje mer krevende enn for andre sektorer, knyttet til den beredskapen en skal ha i hele den tiden. Det er også noe av årsaken til at vi akkurat når det gjelder denne hjemmelen, har foreslått 1. januar. En kunne selvfølgelig gjort som Senterpartiet foreslår og hatt det til 1. november, men da mener vi det er veldig stor sannsynlighet for at vi i november måtte ha forlenget den hjemmelen uansett, og da mener vi det var mest fornuftig nå å sette 1. januar.

Når det gjelder representanten Bruun-Gundersens innlegg, er jeg i all hovedsak enig i det representanten tar opp. Det er også min intensjon å lette på noen av disse reglene så fort som mulig, spesielt knyttet til fritt behandlingsvalg. Jeg er enig i at vi må bruke ledig kapasitet hos private nå for å ta unna de køene som har oppstått, og derfor var den delen av mitt oppdrag til de regionale helseforetakene rett etter påske at de også må bruke sine private avtalepartnere for å redusere det etterslepet som nå er.

Jeg mener det var riktig å ta ned aktiviteten ikke bare i de offentlige sykehusene, men også hos de private aktørene i perioden før påske, da vi var i en beredskapssituasjon. Det er det flere årsaker til. På det tidspunktet hadde vi fortsatt utfordringer knyttet til leveranse av smittevernutstyr som forbrukes i helsetjenesten. Vi hadde store planer for å omdisponere helsepersonell, også fra private aktører. Vi gjennomførte store omdisponeringer også av private sykehus, som f.eks. Martina Hansens Hospital. Så på det tidspunktet mener jeg det ville vært feil å la den private delen av helsetjenesten drive som før, samtidig som den offentlige helsetjenesten gikk inn i beredskapen.

Jeg mener det er en styrke i Norge at vi også kan bruke den private delen av helsetjenesten inn i en beredskapstenkning, og det oppfatter jeg også at de private aktørene var positive til. Nå er vi i en ny situasjon, og da er jeg helt enig i at vi også skal bruke de private aktørene til å løse de offentlige helseoppgavene som nå også kommer til å handle om å redusere de køene som har bygd seg opp i denne perioden.

Sylvi Listhaug (FrP) [11:21:08]: Det har vært gjort en stor innsats i samfunnet og i helsevesenet for å redde liv fra å gå tapt under koronapandemien. Det som imidlertid er den store bekymringen vår nå, er hva som skjer i kjølvannet av dette. Det at hundretusener av konsultasjoner, undersøkelser og operasjoner har blitt utsatt, er bekymringsfullt. Det at vi ser at tallene for undersøkelser knyttet til kreft er gått kraftig ned, er bekymringsfullt. Da er frykten at liv kan gå tapt av andre

typer sykdommer fordi de ikke blir oppdaget, eller fordi man ikke får tidsnok hjelp.

Fremskrittspartiet er skeptisk til og motstander av å frata folk muligheten til fritt behandlingsvalg. Det er rett og slett fordi det er en rettighet som vi mener er og skal være grunnleggende i samfunnet. Men det som er det viktigste framover nå, er å få svar på hvordan man skal få helsekøene ned. Vi så i Dagbladet i dag at det ble ropt varsku om at etterslepet nå er så stort at vi snakker om år før man greier å ta det igjen. Før denne krisen oppsto, var det også mange mennesker i Norge som sto i sykehuskø. Derfor mener jeg det er svært viktig at helseministeren snart informerer Stortinget om hvordan man har tenkt å løse dette framover. Hvor er det køene er økt mest? Innenfor hvilke felt er det det har skjedd? Det mener jeg er veldig relevant for Stortinget å få informasjon om.

Jeg er veldig glad for å høre at det er planer om å ta i bruk private med ledig kapasitet. Det mener jeg er helt avgjørende framover for å få opp dampen og få opp kapasiteten i helsevesenet, men vi er nødt til å se på hva ekstra vi nå kan gjøre for å få tatt unna disse køene. Det er derfor Fremskrittspartiet har vært helt tydelig på at dette blir en viktig sak for oss i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett. Nå må vi ruste opp helsevesenet til å kunne redde liv og sørge for at denne koronapandemien i den andre enden ikke bidrar til at flere dør av andre sykdommer enn det man i utgangspunktet skulle ønske.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9.

Sak nr. 10 [11:23:53]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i regelverket for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19 (Innst. 289 L (2019–2020), jf. Prop. 112 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra familie- og kulturkomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det ikke bli gitt anledning til replikker, og de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

Kristin Ørmen Johnsen (H) [11:24:36] (komiteens leder og ordfører for saken): Først vil jeg få lov til å takke komiteen for konstruktivt samarbeid i saken.

Barnevernet skal fungere i krisetider og i ekstraordinære situasjoner og gi utsatte barn nødvendig hjelp, omsorg og beskyttelse til rett tid.

Som kjent innførte regjeringen 12. mars en rekke inngripende tiltak for å begrense covid-19-pandemien, og grunnet karantenereregler og smitteverntiltak ble det nødvendig å iverksette raske tiltak for fylkesnemndene, slik at de kunne behandle barnevernssaker på en trygg og forsvarlig måte. Midlertidige saksbehandlingsregler ble derfor vedtatt i koronaloven, og høringsuttalelsene ga en bred støtte til dette.

Komiteen støtter nå departementets ønske om å videreføre i lov regler fastsatt i midlertidig forskrift 3. april 2020 nr. 575, om forenklinger og tiltak i barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av pandemien.

Komiteen ser at smitteverntiltak fortsatt vil være til hinder for ordinær drift i barnevernet og saksavvikling i fylkesnemnda i en periode framover, og at opphopning av et stort antall saker og store restanser er svært uheldig. Lang saksbehandlingstid vil kunne bryte med den enkeltes rett til en rettferdig rettergang innen rimelig tid.

Opposisjonen vil redegjøre for sine anmerkninger til de foreslåtte tiltakene.

Jeg vil bemerke at i flere av tiltakene foreslås bruk av videokonferansesystem istedenfor personlig oppmøte. Tiltakene gjelder muligheter for fjernmøter og fjernavhør i fylkesnemnda, en kombinasjon av muntlig og skriftlig behandling i fylkesnemnda, avstemning og rådslagning i fylkesnemnda, krav til tilsynsbesøk og oppfølgingsbesøk og – til slutt – midlertidig flytting av barn fra barnevernsinstitusjon dersom det skulle oppstå smitte i institusjonen.

Medlemmene i komiteen er svært opptatt av at barnets medvirkning i alle saker som gjelder barnet, skal dokumenteres når denne midlertidige loven blir innført, og meningene deres skal vedtaksføres.

Komiteen ba også om skriftlige innspill med kort frist til sin behandling av proposisjonen, og vi vil takke både Barneombudet, Advokatforeningen og Landsforeningen for barnevernsbarn for innspill.

Når det gjelder hvor lenge denne midlertidige loven skal gjelde, har komiteen blitt enige om at departementet må komme tilbake til Stortinget dersom det er et ønske om å forlenge virketiden for hele eller deler av disse tiltakene utover 22. oktober.

Komiteen anbefaler da innstillingen.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [11:27:53]: Jeg vil rett og slett starte med å si at jeg synes at hastebehandling av en sak som dette ikke er helt enkelt. Både Senterpartiet og jeg har stor forståelse for at ekstraordinære situasjoner krever ekstraordinær innsats fra oss som lovgivere, men det er kanskje nettopp i slike situasjoner viktig at vi har grundige prosesser, med gode vurderinger og for-

svarlige beslutninger. For det handler tross alt om at det vi vedtar i dag, kan få store konsekvenser, ikke minst for sårbare barn. Men en hastebehandling i Stortinget er bedre enn slik vi behandlet så å si samme sak etter koronaloven for en måned siden, og jeg vil takke både komitélederen og kollegaer i komiteen for å ha jobbet fort og godt med saken.

Både Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV ser behovet for å videreføre flere av tiltakene som ble innført den gang – i forskrift 3. april 2020 nr. 575, om forenklinger og tiltak for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19, og støtter at det videreføres i midlertidig lov. Imidlertid har vi tre partiene innvendinger mot noen av forslagene. Paragraf 2, om fjernmøte og fjernavhør i fylkesnemnda, og § 3, om kombinasjon av muntlig og skriftlig behandling i fylkesnemnda, fastsetter at nemndleder kan foreta en rekke beslutninger alene. Fylkesnemnda består til vanlig av tre personer: nemndleder, fagperson og en lekperson. Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV mener at fagpersonen er viktig for at nemnda under slike omstendigheter skal fatte riktige beslutninger, og vi mener derfor at ordet «nemndleder» bør byttes ut med «fylkesnemnda».

Videre mener vi tre partiene at saker etter barnevernloven §§ 4-12, om omsorgsovertakelse, og 4-20, om tvangsadopsjon, ikke bør ha en kombinert muntlig og skriftlig behandling uten at partene samtykker til det. Derfor foreslår vi at det i § 3 kommer en tilføyelse om at partene må samtykke til kombinasjon av muntlig og skriftlig behandling av saker som gjelder omsorgsovertakelse og tvangsadopsjon. Dette er svært inngripende tiltak, og det er viktig for oss å sikre at barn og familiers rettssikkerhet blir ivaretatt.

Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV kommer i tillegg til å stemme imot § 5. Vi ser ingen presserende behov for å videreføre denne bestemmelsen. Midlertidig flytting av barn fra en barnevernsinstitusjon uten ordinær behandling i fylkesnemnda medfører etter vår mening en altfor stor svekkelse av barn og unges rettssikkerhet. Både Advokatforeningen og KS har innsigelser mot denne paragrafen, og det går i tillegg fram av proposisjonen at det ikke har vært noe reelt behov for den paragrafen. Det har ikke vært rapportert om noen tilfeller hvor paragrafen har kommet til anvendelse. Det er derfor vanskelig å se at det praktiske behovet for denne paragrafen er så stort at man trenger å videreføre den, ikke minst sett opp mot den svekkelsen i rettssikkerhet som den representerer, da de forhold som er beskrevet som grunnlag for paragrafen, også kan følges opp med lovregler som allerede foreligger.

Med det tar jeg opp forslagene fra mindretallet i komiteen.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Åslaug Sem-Jacobsen har da tatt opp de forslagene hun refererte til.

Statsråd Kjell Ingolf Ropstad [11:30:58]: Jeg er glad for at Stortinget i dag behandler forslaget om en midlertidig lov om tilpasning i regelverket for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19. Det er helt avgjørende at barnevern og fylkesnemnd, som jo er samfunnskritiske funksjoner, fungerer også i ekstraordinære situasjoner.

Smitteverntiltakene gjorde det nødvendig raskt å vedta enkelte unntak fra barnevernsloven for å ivareta utsatte barn og sørge for at fylkesnemndas saksavvikling ikke stoppet opp. Selv om vi nå har lempet på smitteverntiltakene, er det usikkert hvordan utbruddet av covid-19 vil påvirke samfunnet i tida framover.

Jeg foreslår at fylkesnemnda fortsatt skal ha en utvidet mulighet til å benytte fjernmøte og fjernavhør og kunne avgjøre saker etter en kombinasjon av muntlig og skriftlig behandling. Dette er egnede og nødvendige tiltak for å opprettholde saksavvikling og samtidig overholde smitteverntiltakene.

Fylkesnemndene opplyser at flertallet av hovedsakene som avholdes, er avhengig av unntaksbestemmelsene for å kunne bli gjennomført. Hvis bestemmelsene faller bort den 27. mai, vil mange saker utsettes. Dette kan bety at barn blir værende lenger enn ønskelig i akuttiltak eller under uheldige omsorgsbetingelser.

Til representanten Sem-Jacobsen, som har viktige innvendinger, vil jeg understreke at nemndas sammensetning og det at en faktisk har ulik fagkompetanse, er viktig. Men grunnen til at jeg likevel mener det er riktig fortsatt å kunne ha noen muligheter til det med nemndledere, er at dette dreier seg om saksbehandlingsformen, og det bryter med lovens system å gå vekk fra det fordi de allerede i dag også, etter dagens lov, har en rekke muligheter til å kunne fatte bestemmelser. Derfor mener jeg at intensjonen bak Sem-Jacobsens poeng likevel er ivaretatt, selv om Stortinget skal vedta det som ligger i den midlertidige loven.

Så har vi innarbeidet mange høringsinnspill, og vi har utformet bestemmelsene slik at private parters rettigheter og barnets beste er ivaretatt. For å kunne benytte saksbehandlingsreglene må det være nødvendig på grunn av covid-19 og ubetenkelig, altså et strengt krav, i den enkelte sak. Partene skal få uttale seg om behandlingsformen, og meningene deres skal tillegges betydelig vekt. Også barn uten partsrettigheter som er i stand til å danne seg egne synspunkter, skal gis anledning til å uttale seg.

Når det gjelder flytting, som representanten Sem-Jacobsen også tok opp, deler jeg bekymringen, fordi institusjonen er barnets hjem, og da skal det være veldig unntaksvis at det eventuelt skal kunne være aktuelt å kunne flytte barnet. Derfor, siden det er et inngripende tiltak, er det viktig for oss at dette kun kan skje dersom det er tvingende nødvendig for å ivareta barnets behov for omsorg og beskyttelse på grunn av utbruddet av covid-19.

Vi mener det er viktig at reglene er klare, slik at hvis det skulle skje, er det mulig, men jeg håper virkelig at dette heller ikke trenger å bli brukt i framtida.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

Sak nr. 11 [11:34:10]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 (Innst. 290 L (2019–2020), jf. Prop. 114 L (2019–2020))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 12 [11:34:32]

Innstilling fra næringskomiteen om Midlertidig lov om unntak fra krav til fysisk møte mv. i foretakslovgivningen for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 283 L (2019–2020), jf. Prop. 115 L (2019–2020))

Geir Pollestad (Sp) [11:35:02] (leiar i komiteen og ordførar for saka): Denne saka handlar om at me skal gje aksjeselskap og andre samanslutningar som har behov for å ha møte, moglegheit til å gjera det me i denne salen òg har vorte veldig glade i, nemleg å ha dei på Teams, Skype og andre digitale plattformer. Det er ein samla komité som står bak ein mellombels lov for å opna for bruk av digitale møte i desse lovane.

Undervegs i saka har det kome innspel frå nokon om at ein no berre burde gjera dette permanent. Der har komiteen sagt at det bør underleggjast ein vanleg lovprosess. Kravet om fysiske møte har nokre føremål, og ikkje minst er ein oppteken av at alle, anten det er tilsette eller aksjonærar som har rettar etter desse lovane, skal få rettane sine varetekne. Det trengst ein ordinær lovprosess før ein kan konkludera med at ein ønskjer dette.

Så er det nok ingen stor spådom at det er eit politisk ønske om at det i framtida skal vera større rom for å bruka digitale møte enn det som er i den opphavlege, gjeldande lovgjevinga.

Statsråd Iselin Nybø [11:36:50]: Jeg setter pris på at Stortinget så raskt behandler forslaget til midlertidig lov om unntak fra kravet til fysisk møte mv. i foretakslovgivningen, for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19.

Hovedregelen, som også saksordføreren og komitélederen var inne på, er jo at styremøter, årsmøter og generalforsamlinger skal holdes ved fysisk oppmøte. Pålegg og anbefalinger fra myndighetene som følge av covid-19-utbruddet hindrer nå at selskapene kan gjennomføre møter i tråd med det som er hovedregelen.

Lovforslaget viderefører midlertidige bestemmelser som er gitt i forskrift med hjemmel i koronaloven. Disse forskriftsbestemmelsene ble gitt for at selskaper kan innordne seg saksbehandlingen på en måte som forhindrer unødvendig fysisk kontakt, f.eks. ved at møter kan avholdes digitalt, og at protokoller kan signeres elektronisk. Det er det også behov for å fortsette med i en periode framover.

Forslaget, og utformingen av forslaget, skal ivareta grunnleggende krav til forsvarlig saksbehandling. Det skal bl.a. tas hensyn til ansatterepresentanter og minoritetsaksjonærer.

Jeg mener at reglene som her foreslås, og som komiteen har sluttet seg til, vil bidra til å holde hjulene i gang i norske virksomheter.

Regjeringen foreslår at loven skal oppheves 1. november 2020. Hvis det skulle vise seg at behovet for disse reglene strekker seg lenger enn det, vil jeg komme tilbake til Stortinget med det.

Til slutt: Som også saksordføreren var inne på, viser næringskomiteen i sin innstilling til at den midlertidige loven kan danne grunnlag for framtidige og mer permanente regelendringer. Det er jeg enig i, men jeg vil følge med på hvordan dette regelverket fungerer nå, og vurdere etter de erfaringene vi gjør oss, om det kan være med og danne grunnlag for mer permanente regler senere.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12.

Sak nr. 13 [11:39:06]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Marit Knutsdatter Strand, Ole André Myhrvold og Per Olaf Lundteigen om å respektere lokaldemokratiet og utrede fortsatt sykehusdrift på Ullevål i tråd med Oslo bystyres vilje (Innst. 268 S (2019–2020), jf. Dokument 8:72 S (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten ordne debatten på følgende må-

te: 3 minutter til hver partigruppe og 3 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.

Nicholas Wilkinson (SV) [11:39:56] (ordfører for saken): Jeg har den glede å være saksordfører for denne viktige saken om å respektere lokaldemokratiet og utrede fortsatt sykehusdrift på Ullevål.

Vi har hatt debatter om Ullevål, Gaustad og Aker sykehus mange ganger i denne salen, men nå er debatten litt annerledes enn før. Dette representantforslaget ble satt fram den 25. februar 2020. 16 dager etter det iverksatte helsemyndighetene de sterkeste tiltakene noensinne i fredstid. Pandemien traff Norge.

Brevet om saken fra helseministeren kom 4. mai 2020. Jeg forstår at Helse- og omsorgsdepartementet i mars og tidlig i april måtte bruke tid på andre ting enn å svare på dette, men jeg vil si at svaret kom sent. Flere andre saker i helse- og omsorgskomiteen som kom senere enn denne saken, fikk svar fra statsråden før denne saken om Ullevål.

Helseministeren mener i sitt svar at beredskap og pasientsikkerhet for en pandemi er en del av planene for alle nye sykehusbygg i Norge. Flertallet i komiteen, Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil ikke vedta forslagene i denne saken. De vil stemme imot.

Jeg fremmer to forslag fra Senterpartiet og SV.

Forslag nr. 1 handler om å sette Gaustad-planene på vent og få en god, ny utredning for drift av Ullevål sykehus.

Forslag nr. 2 handler om at det ikke skal vedtas en statlig regulering.

Jeg vil advare, på det sterkeste, mot å bygge høye tårn på sykehus. På Stortinget står det at vi må ta en for laget – ta trappene. Hvorfor det? Fordi heisene kan bli smittebobler. Syke folk kan ikke løpe opp og ned trapper. De må ta heisene. Vi trenger ikke flere smittebobler på sykehus. Vi må ikke bygge smittetårn i Oslo. Redd Ullevål sykehus!

Jeg tar opp de to forslagene i saken og vil samtidig varsle at SV vil støtte et godt, løst forslag fra Rødt.

Presidenten: Representanten Nicholas Wilkinson har tatt opp de forslagene han refererte til.

Camilla Strandskog (H) [11:43:21]: Den viktigste ressursen vi har i helsevesenet, er menneskene som jobber der. Men dyktige fagfolk trenger moderne sykehusbygg og utstyr for å skape en god helsetjeneste. In-

vesteringer i bygg og utstyr er derfor viktig for at pasienten skal få et best mulig møte med helsetjenesten.

Det pågår nå en betydelig oppgradering av landets sykehus i alle regioner. Samlet planlegger helseforetakene å investere for om lag 15,9 mrd. kr i norske sykehus i 2020. Disse investeringene ligger på et mye høyere nivå enn tidligere.

Investeringene handler ikke bare om bygg eller utstyr. Det handler om å legge til rette for forskning og utvikling av nye tjenester. Den teknologiske utviklingen går raskere enn noen av oss egentlig er i stand til å forstå. Det er ingen av oss som kan forutse hva behovene vil være i fremtiden, men vi kan legge til rette for at det kan få spillerom til å utvikle seg, enten det handler om nye måter å organisere arbeidet på eller nye digitale og tekniske løsninger.

Nå er det endelig Oslos tur, for det er et stort behov for nye bygg for både pasienter og ansatte ved Oslo universitetssykehus. Det handler om at vi må gi Oslos innbyggere et godt sykehusstilbud.

Nå får vi et nytt, stort akuttstusykehus på Aker og ny legevakt. Vi får også et samlet og komplett regionsykehus, inkludert lokalsykehusfunksjoner, på Gaustad, og i tillegg skal Radiumhospitalet videreutvikles som et spesialisert kreftsykehus.

Samlet sett betyr dette nye og moderne sykehusbygg for Oslos innbyggere, og det betyr at vi legger til rette for innovasjon og nye løsninger. Det er bra for innbyggerne i Oslo og i resten av landet.

Nye sykehusbygg har helt andre forutsetninger for smittevern enn mange av dagens sykehus, med ny teknologi og tekniske løsninger med en helt annen kvalitet og materialvalg. Byggene på Ullevål er gamle og utdaterte. De nye sykehusene som er under planlegging, vil være bedre rustet i store kriser enn dagens sykehus.

I tidligere tider var kohortisolering kun mulig ved å benytte frittstående bygg. Med moderne tekniske løsninger er adskilte bygg ikke lenger nødvendig for å forhindre smittespredning. Spredte bygninger har dessuten også andre ulemper i sykehusdrift. Det er på tide at Oslo nå endelig får nye sykehusbygg. En ytterligere forsinkelse er det kun Oslos innbyggere som taper på.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [11:46:11]: Sykehusbygget i Oslo har vakt mye engasjement gjennom de siste årene. Det har også vi i Fremskrittspartiet lagt merke til, og det er vel også derfor vi behandler en sak om det for n-te gang – jeg har faktisk kommet ut av tellingen.

Vi behandler i hvert fall en sak nå hvor SV ønsker at vi her fra Stortinget skal be om å omgjøre en rekke tidligere vedtak. Derfor har jeg behov for å minne SV om at denne saken ligger ikke her lenger, den ligger til Oslo by-

styre. Vi har i statsbudsjettet for 2020 innvilget en låneramme til OUS for bygging av nye sykehusbygg. Hvor det skal ligge, hvilken tomt det skal ligge på, og hvilke reguleringsutfordringer det medfører, er det faktisk Oslo bystyre som har planmyndighet til å avgjøre. Jeg registrerer at det er ulike meninger også i Oslo bystyre om man skal legge til rette for ny bygging på Gaustad eller på Ullevål-tomta, men det er ikke noe Stortinget kan legge seg opp i.

Så vi får se – det blir spennende å følge med på hvordan diskusjonen mellom Oslo bystyre og opp mot regjeringen blir, og hvilken tomt som blir planlagt i Oslo for bygging av nytt sykehus.

Så vil jeg presisere at også Fremskrittspartiet ønsket en full utredning av Ullevål-alternativet tidlig i fjor. Det synspunktet fikk vi ikke gjennomslag for i regjering. Men det ble gjennomført en belysning, og den belysningen konkluderer med at det er mulig å gjennomføre byggeprosjektet på Ullevål-tomten, men det vil koste 12,8 mrd. kr mer, og det vil ta syv år lenger å gjennomføre et slikt prosjekt. Med den informasjonen har i hvert fall tidligere regjering konkludert med at full utredning ikke er nødvendig, fordi svaret allerede er gitt.

Jeg tror det hadde tjent saken om man hadde hatt en full utredning, så man hadde vært helt sikker i disse diskusjonene. Men uavhengig av det er i hvert fall saken kommet dit at det er Oslo bystyre som nå bestemmer hvilken tomt dette sykehuset skal bygges på, og vi på Stortinget får bare forholde oss til det.

Ingvild Kjerkol (A) [11:48:29]: Koronaviruset er en klar påminnelse om at nye sykehusbygg må planlegges for god og effektiv sykehusdrift i en normalsituasjon – selvfølgelig – men også ta høyde for gode beredskapsløsninger i ekstreme situasjoner som dem vi har nå, med en pandemi. Arbeiderpartiet legger til grunn at statsråden sørger for at Oslo universitetssykehus og Helse Sør-Øst foretar den typen vurderinger i forbindelse med de utbyggingsplanene som foreligger for nye OUS.

Tilbudet til pasienter i andre deler av landet, og særlig i resten av Helse Sør-Øst-området, henger tett sammen med byggeprosjektet som gjelder framtidens universitetssykehus i Oslo. I Oslo-området er det nå plassmangel i sykehusene, og etter nedleggelsen av Aker sykehus ble det kapasitetsutfordringer både ved Ullevål og ved Ahus – eller Akershus universitetssykehus, som det heter. Befolkningen i Groruddalen blir i dag sendt mellom sykehusene basert på hvor det er ledig plass, noe som igjen utfordrer kapasiteten både i Oslo og i Akershus.

Selve utbyggings-saken har Stortinget behandlet gjentatte ganger. Vi mener at en videre utsettelse nå ikke vil gagne befolkningen verken i Oslo eller Akershus, og

heller ikke de andre prosjektene og de andre pasientene i resten av Helse Sør-Østs område.

Arbeiderpartiet vil minne om målbildet for framtidens sykehus i Oslo. Endelig valg av lokalisering må være tilstrekkelig utredet, og vi er positive til at man samler regionfunksjonene ett sted – det er sjelden det ligger så godt til rette for det som det gjør her i denne byen – og at man gjennom Aker har et akuttsykehus for Groruddal-bydelene, at man bruker de ideelle sykehusene godt, og at målbildet som foreligger, er økonomisk forsvarlig, slik Stortinget har forutsatt.

Kjersti Toppe (Sp) [11:51:11]: Oslo bystyre støtta ikkje planane til helse- og omsorgsminister Bent Høie om å leggja ned Ullevål sjukehus. I januar vedtok bystyret å trekkja støtta til byggjeprojektet på Aker og Gaustad. Helseministeren har ikkje sett bort frå å tvinga gjennom ein statleg reguleringsplan over hovudet på bystyret. Vi fremjar difor eit forslag i Stortinget om å hindra statleg regulering og krevja reell utgreiing av å fortsetja sjukehusdrifta på Ullevål.

I mellomtida har saka vorte ubehageleg aktuell. I eit intervju med NRK sa assisterande helsedirektør Espen Rostrup Nakstad at vi må tenkja nytt om sjukehusplanlegging etter pandemien:

«Kanskje må vi ha systemer med sykehus med mer plass, ikke bygge svære høye tårn, men på en måte ha mer smittevern hensyn inn i måten vi bygger sykehus på.»

No er det nettopp høge tårn som vert planlagde i Oslo. På Aker er det søkt om å byggja over 80 meter høgt, på Gaustad ville Helse Sør-Øst først byggja 76 meter framfor Rikshospitalet, og då planetaten åttvara om at dette var både for høgt og for tett, fekk ein høgda ned til 49 meter ved å byggja endå tettare.

Pandemien har vist at ein er sårbar med dagens avgrensa sjukehuskapasitet, fleire nye sjukehus i Noreg er for små frå dag éin. Dei vert fylte opp med korridorpatientar eller pasientar som må dela enkeltrom, og det er ikkje heldig viss ein vil hindra smittespreiing eller om sjukehusa brått må behandla mange alvorleg sjuke samtidig. Trass i kraftig befolkningsvekst i Oslo i åra framover planlegg ikkje Oslo universitetssjukehus at nye sjukehus skal ha vesentleg større kapasitet enn i dag.

Ullevål sjukehus har stor og fleksibel tomt der drifta kan spreia på fleire lågare bygningar og utvidast ved behov. Då koronaviruset sirkulerte på Ullevål sjukehus, var smitten avgrensa til augeavdelinga, som ligg i eit eige bygg. Med erfaringar frå pandemien er det desto viktigare at stortingsrepresentantar frå Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti lyttar til partifellane sine i Oslo bystyre, og at Arbeidarparti-representantane, når

saka skal vedtakast her seinare i dag, les vedtaket til Oslo Arbeiderparti om tilstrekkeleg utgreiing av Ullevål.

Eg vil varsla om at vi vil stemma for det lause forslaget frå Raudt.

Statsråd Bent Høie [11:54:20]: Det er få byggeprosjekter som er utredet like grundig som nye Oslo universitetssykehus. Planleggingen har pågått siden 2009 og har skjedd i dialog med Oslo kommune, som i flere omganger har stilt seg positive til sykehusstrukturen som ble vedtatt i 2016. Arbeidet har vært omfattende og kostnadskrevende, og det er viktig med forutsigbarhet i rammebetingelsene for arbeidet.

Oslo kommune ved plan- og bygningssetaten har nå bekreftet at planalternativet for Aker og Gaustad vil bli lagt ut til offentlig ettersyn og høring i løpet av denne måneden, og planen er til behandling i Oslo bystyre i løpet av våren 2021.

Videreføring av fortsatt sykehusdrift på Ullevål ble grundig vurdert og kartlagt før jeg fattet vedtaket om målbildet i 2016. Ullevål ble også utredet i 2019, da som et alternativ til Gaustad. Utredningen, som ble eksternt kvalitetssikret, viste at det vil koste ca. 12 mrd. kr mer og ta sju år lenger å gjennomføre. Derfor er det åpenbart at Ullevål-alternativet ikke har økonomisk bærekraft.

Oslo universitetssykehus er i tillegg til å være lokalsykehus for deler av Oslos befolkning også regionsykehus for innbyggerne i Helse Sør-Øst og har en rekke nasjonale behandlingsfunksjoner for innbyggere i hele landet. Det er behov for moderne sykehusbygg i Oslo, og det er behov for økt kapasitet for å håndtere befolkningsveksten både i Oslo og i Akershus.

Helse Sør-Øst har et ansvar for at samfunnets ressurser brukes på en best mulig måte. Det er særlig arbeidskraft som kan bli en knapp ressurs framover. Bedre bruk av helsepersonell i hovedstadsområdet var også en av hensiktene med etableringen av Helse Sør-Øst i 2007 og har vært en føring i planleggingsarbeidet for nye Oslo universitetssykehus. Oslo som vertskommune og som planmyndighet har tatt ansvar for å legge til rette for dette.

Nye sykehus som Aker og Gaustad bygges med helt andre forutsetninger for å ivareta smittevern i driften enn dagens sykehus, med en helt annen teknologisk og bygningsmessig infrastruktur. Koronapandemien har vist at den viktigste ressursen under store kriser er de ansatte. For framtidig beredskapssituasjon er det viktig at vi snarest mulig får på plass en struktur i Oslo som ikke legger beslag på uforholdsmessig mer helseressurser enn nødvendig. Dette kan vi sannsynligvis komme tilbake til i replikkvekslingen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kjersti Toppe (Sp) [11:57:14]: I svarbrevet til komiteen som var datert 4. mai, skriv statsråden:

«(...) beredskap for en kommende pandemi er en del av planene for det nye Oslo universitetssykehus. Erfaringer vi får fra dagens pandemisituasjon vil selvsagt tas med videre i planleggingen av Nye Oslo universitetssykehus».

Men når vi les planene i konseptvalrapporten, er ikke pandemi nemnd med eit ord. Knapt nok er smitte nemnd i den rapporten. Denne konseptvalrapporten var sjølve grunnlaget for avgjerda om denne sjukehusstrukturen. Så korleis kan statsråden i eit skriv til Stortinget skriva at beredskap for ein pandemi er ein del av planene for Nye Oslo universitetssjukehus?

Statsråd Bent Høie [11:58:08]: Det er fordi det er innarbeidet i planene. Jeg kan gi representanten noen eksempler på det: Når det gjelder voksne, somatikk, er dette innarbeidet bl.a. ved at alle sengerom nå innføres som ensengsrom med eget bad. Det er viktig i denne situasjonen. Døgnområdene skal utføres etter et prinsipp der ett team har ansvaret for en gruppe pasienter. Man legger til rette for nærhet og visuell kontakt mellom arbeidsstasjon og pasientrom. 10–15 pst. av ensengsrommene skal være tilrettelagt for kontakt- eller luftsmitte. Luftsmitteisolering skal ivaretas i rom som er spesielt bygd for dette formålet. Støtterom skal etableres tett på arbeidsstasjoner og pasientrom for å minimere gangavstand for personalet. På intensivavdelinger for voksne og for nyfødte er det tatt hensyn til denne typen situasjoner. Antallet isolater og type isolater er programert i samråd med avdeling for smittevern ved Oslo universitetssykehus. Det samme gjelder barneavdelingen. Akuttmottaket er også tilrettelagt for denne typen situasjoner, for å nevne noen eksempler.

Kjersti Toppe (Sp) [11:59:18]: Under pandemien har jo assisterende helsedirektør, Nakstad, fått stor merksemd og tillit for måten han har kommunisert og handtert krisa på. Når han går ut og rår mot måten ein byggjer sjukehus på, og at ein ikkje må byggja med høge tårn, ein må ha meir plass, er det forunderleg at statsråden er så sikker på at valt konsept i Oslo skal vareta pandemiberedskapen i framtida, når ein nettopp har klart å avgrensa utbrotet på Ullevål ved at ein hadde isolerte bygg. Meiner statsråden at Nakstad tok feil, eller stiller statsråden seg bak utsegna frå assisterende helsedirektør til NRK?

Statsråd Bent Høie [12:00:13]: Jeg vil også understreke at Nakstad la vekt på at dette skulle evalueres i etterkant, og at man måtte komme tilbake til erfaringer med det.

Når det gjelder dette begrepet som noen har brukt i debatten om smittetårn, er det sannsynligvis basert på den forestillingen som var riktig før, nemlig denne såkalte skorsteinseffekten – luften som stiger i høye bygg. Det er riktig når det gjelder gamle bygg, men det er ikke på samme måte tilfelle i den typen bygg som bygges i dag. Dette skal bygges som et passivhus, og man har en helt annen brannsikring i dag, som nettopp stopper den typen effekter, og som selvfølgelig tar hensyn til dette med styring av overtrykk og undertrykk mellom ulike etasjer.

I de planene som ligger nå, er det illustrert hvordan man både horisontalt og vertikalt i det nye sykehusbygget, med nettopp tårnene, kan etablere egne kohorter hvis man har behov for å isolere pasienter. Da vil det være en fordel at man i stor grad er i nærheten av det som er pasientbehandlingen i dagens bygg.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [12:01:29]: Det vi diskuterer nå, er de største planene for hele Sykehus-Norge. Det er en samlet investering som er større enn all næringslivsinvestering på fastlandet i et vanlig år. Det er altså mye større enn det vi kan forestille oss.

Som statsråden sier, har planleggingen foregått fra 2009, og det har sjølsagt vært et samarbeid med Oslo kommune. Den situasjonen vi har kommet opp i, er veldig spesiell, for vanligvis vil enhver kommune ha et nytt sykehusbygg. Det har blitt en bred folkelig debatt og en faglig debatt som har endt med at bystyret trakk støtten, og nå ikke støtter Helse Sør-Østs såkalte målbilde uten reelle utredninger – og jeg understreker: uten reelle utredninger.

Mitt spørsmål til statsråden er: Ligger det ikke i hele prosessen som departementet har bestemt, at det skal være reelle utredninger? Og bør ikke da statsråden være enig med Oslo bystyre?

Statsråd Bent Høie [12:02:32]: Svaret er ja. Det har vært reelle utredninger, og Oslo bystyre har uttalt seg på det tidspunktet da de var høringsinstans i denne saken – og da støttet de det som ble konseptet.

Nicholas Wilkinson (SV) [12:02:53]: Jeg er bekymret, og jeg bruker ordet «smittetårnet», og det gjelder ikke luften – det er heisene. På Stortinget står det at vi må ta trappene og ikke heisene, fordi heisene kan være smittebobler. Syke folk kan ikke løpe opp og ned trappene på Gaustad. Er statsråden også litt bekymret over å ha så mange heiser, og at syke folk må være sammen hele tiden når de skal reise opp og ned mellom etasjene?

Statsråd Bent Høie [12:03:34]: Det er i sykehusets nye bygninger også tatt hensyn til hvor strømmen av

pasienter går. For eksempel vil poliklinikkene ha mange pasienter som går inn og ut. De vil ligge i nærheten av hovedinngangen sånn at man nettopp slipper å ta heisen. Heisene vil i hovedsak gå til sengepostene. Ikke minst har pasient- og brukerutvalget vært veldig opp-tatt av å støtte nettopp denne utformingen, for de mener fra et pasient- og brukerperspektiv at det å ha lange korridorer og spredte bygninger skaper både utfordringer for pasientene for å komme fram til sengepostene og utfordringer med å finne fram.

Det er sagt, som jeg har vært inne på, at det er tatt hensyn til den typen forhold. Hvis man f.eks. har en pandemi, kan man både horisontalt og vertikalt etablere kohorter i sykehuset som sørger for at de smittede pasientene ikke blandes med andre pasienter. Jeg kan ikke ta ansvar for det som står på plakaten her i Stortinget, men generelt sett er jeg enig i at det er en god idé på Stortinget å bruke trappene også når det ikke er pandemi.

Bjørnar Moxnes (R) [12:04:55]: Selvsagt har nye bygg viktige fordeler når det gjelder smittevern, men det er klart at de reglene som gjelder i samfunnet, gjelder også på sykehus. Det at man har fysisk avstand, distansering, er naturligvis gode smitteverntiltak. Det sier også de tillitsvalgte ved OUS, som er mildt sagt svært skeptiske til planene om gigantsykehus på Gaustad, også når det gjelder smittevernhensyn. De sier også helt tydelig at for å kunne takle en pandemi trengs det sykehus med god kapasitet og stor fleksibilitet. Men i Gaustad-prosjektet er det ingen mulighet for utvidelse – det er snakk om kompakte, høye og lite fleksible bygg.

Ser statsråden at de samme prinsippene om både fysisk avstand og distansering har noe for seg når det gjelder sykehusbygg, for å hindre nettopp smittespredning og sikre at man ikke får farlige situasjoner på sykehusene våre?

Statsråd Bent Høie [12:05:56]: Ja, og derfor vil det være en stor fordel for beredskapen i Oslo at vi får bygd nye sykehus, som bl.a. innebærer ensengsrom for pasientene. Det gir en helt annen fleksibilitet, en helt annen mulighet for å sikre avstand – både ved vanlig sykehusdrift, der smitte også er en utfordring, og selvfølgelig også under en pandemi. De nye sykehusbyggene er på en helt annen måte tilpasset denne typen situasjoner. Det er mye mer innebygd fleksibilitet for det, samtidig som det også gir bedre driftssituasjoner. På Ullevål i dag er man f.eks. avhengig av å bruke bygninger som ligger for seg selv, for det var den gamle måten å tenke på. Det gir ganske store driftsmessige utfordringer i en pandemi. Men i et nytt sykehusbygg kan man håndtere dette på en mye bedre måte innenfor den eksisterende bygningsmassen, så det vil være en stor fordel å få realisert dette. Eksisterende sykehusbygg i Norge i dag, f.eks. på

Haukeland, har ti etasjer og håndterer dette på en god måte.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Nicholas Wilkinson (SV) [12:07:25]: SV og Senterpartiet har gått i takt for å redde Ullevål sykehus.

Å være representant er å lytte til dem som har skoen på. De andre partiene bør også lytte.

Oslo legeförening, LO i Oslo, Fagforbundet OUS, Den norske jordmorforening og Norsk psykologforening OUS vil ha Ullevål. Vi i denne salen bør lytte.

Flere partier har sagt til velgerne at de vil jobbe for Ullevål. Oslo Høyre sier at de vil at Ullevål-tomten analyseres grundig sammen med nybygging på Gaustad som grunnlag for en endelig beslutning. Er det tomme ord, eller vil representantene fra Oslo Høyre stemme for våre forslag i denne saken?

Oslo Arbeiderparti sier at de vil utrede både Ullevål og Gaustad som alternativer for et framtidig sykehus. Er det tomme ord, eller vil representantene fra Oslo Arbeiderparti stemme for våre forslag i denne saken?

Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har vedtatt at Oslo kommune skal sette Gaustad-planen på vent. SV fremmer forslagene som ligger på bordet i Stortinget i dag. Er det tomme ord, eller vil representantene fra Oslo Fremskrittsparti, Oslo Kristelig Folkeparti og Oslo Venstre stemme for våre forslag i denne saken?

Befolkningen trenger klare, konkrete svar. SV har et klart og konkret svar. Vi trenger ikke smittetårn i Oslo. Vi trenger å redde Ullevål sykehus.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [12:09:56]: Det har vært mange sykehusdebatter her, men jeg har aldri opplevd at når planene har kommet så langt, sier kommunens øverste organ nei til planene. Det er helt spesielt. Det Oslo bystyre sier, er at en ikke støtter Helse Sør-Østs planer uten reelle utredninger. Det er en gjennomtenkt setning, og det er en knusende kritikk av den prosessen som har foregått i over ti år.

Forslaget fra Senterpartiet går ut på å respektere lokaldemokratiet, altså ikke gå inn på statlig reguleringsplan, og utrede fortsatt drift på Ullevål. Hvorfor går vi inn for det? Jo, fordi de beste helsefaglige miljøene sier at det er bedre og det er billigere. Hvorfor er det billigere? Jo, fordi store deler av Ullevål sykehus kan brukes. Det framstilles her fra flertallet som at det er bare skrap. Alle kan se ved sjøsyn at det ikke er sant. Nå må vi begynne å være noe nøkterne i vår pengebruk, og det gjelder også i det offentlige. Vi kan ikke sløse sånn som det at Ullevål sykehus blir fjernet, vil innebære.

Statsråden snakker om begrepet «målbilde». Det er et abstrakt begrep – jeg greier aldri å holde ordet «målbilde» i handa. Det er et begrep som ikke er forankret i den veilederen som staten sjøl ved Helsedepartementet har utgitt for hvordan en skal gjennomføre en sykehusplanlegging. Stadig vekk i disse diskusjonene om sykehus finner en på nye begreper, nye abstrakte begreper, som ikke kan kontrolleres av oss eller av Riksrevisjonen. Dette må det bli slutt på.

Det som er saken nå, er at det legges opp til en plan som innebærer at det ikke er økonomisk grunnlag for det. Effektiviseringsinnsparingene er av erfaring sviktende. Det vil ikke skje. Det er helt gjennomgående at de forutsetningene for effektivisering ikke skjer. Nei, i tillegg kommer det store ekstra kostnader. Det er helt logisk at når en så stor virksomhet flytter fra ett sted til et annet, innebærer det betydelige omstillingskostnader i flere år. Vi snakker ikke om innsparinger. Vi snakker om økte kostnader som det ikke er tatt høyde for, og som – når det ikke er tatt høyde for det – vil føre til at pasientene lider andre steder innenfor helseforetaket.

Det er viktig at vi nå tar lærdom av det som skjedde ved Aker. Sjøl var jeg med på å stemme for at en skulle legge ned Aker. Det var en stor feil. Jeg skal ikke være med på flere slike vedtak. Vi trenger Ullevål. Vi skal ikke begå en ny feil ved å legge ned Ullevål sykehus. Denne striden kommer til å fortsette, og jeg heier på Oslo bystyre.

Bjørnar Moxnes (R) [12:13:15]: Det er mange gode argumenter for å lytte til lokaldemokratiet og Oslos folkevalgte og gå mot planene om å legge ned Ullevål sykehus. Vi vet at hvis Ullevål legges ned, blir den akuttmedisinske behandlingkjeden brutt. I klartekst vil kritisk sjuke og døende pasienter bli sendt langs Ring 3 fra Aker til Gaustad for livreddende behandling. Dette er farlig, og det er å rive opp et fagmiljø som har bygget opp livreddende kompetanse over mange, mange tiår på Ullevål.

Men det er en annen side av saken som har blitt tydelig for oss de siste månedene: Det å ha en solid beredskap, det å ha sykehus som kan håndtere store, uforutsette hendelser, er bokstavelig talt et spørsmål om liv og død.

Planene om å legge ned på Ullevål og bygge gigant-sykehus på Gaustad er den dyreste investeringen i Fastlands-Norge noen gang, og dette gjennomføres uten at smittevern hensyn er en del av planleggingen. Vi mener at pandemien bør få oss alle til å tenke gjennom både smittevern og hvordan vi rigger oss, på en helt annen måte enn før.

Assisterende helsedirektør Espen Rostrup Nakstad sa det sånn på NRKs Lørdagsrevyen 28. mars: «Kanskje må vi ha systemer med sykehus med mer plass, ikke byg-

ge svære, høye tårn, men på en måte ha mer smittevernshensyn inn i måten vi bygger sykehus på.»

Men vi vet at smittevern og funksjonsevnen under en pandemi eller epidemi ikke engang er nevnt i risiko- og sårbarhetsanalysen for gigantsjukehuset på Gaustad. Nå må Stortinget sørge for at det blir gjort.

Rødt fremmer forslag om en gjennomgang av sjukehusplanene for å avklare om smittevernshensyn er ivare tatt, og om dimensjonering av nye bygg er egnet til å ivareta befolkningens helsetilbud ved framtidige pandemier.

Vi ber også om at det gjøres en risiko- og sårbarhetsanalyse av smittevern og funksjonsevnen under pandemier for disse sjukehusplanene i Oslo, og at analysen skal kunne avklare om det er sann at kompakte høyhus er mindre egnet til å begrense smitte enn andre bygningsløsninger.

Rødt er naturligvis enig i forslagene om å respektere lokaldemokratiet, sann at drift og utbygging av Ullevål utredes, og at innvendingene fra Oslo bystyre blir besvart.

Men før Stortinget går inn for å bygge potensielle smittetårn på en trang tomt på Gaustad, må Stortinget ta ansvar. Jeg håper derfor på å få bred tilslutning til Rødts forslag og tar med det også opp forslaget vårt.

Presidenten: Representanten Bjørnar Moxnes har tatt opp det forslaget han refererte til.

Petter Eide (SV) [12:16:29]: Jeg skal ikke kaste bort Stortingets tid med å repetere de argumentene som er kommet opp for bevaring av Ullevål og kritikken mot de nye planene for Gaustad. Jeg slår heller fast at det ser ut til å være et flertall i Stortinget for planene om å legge ned – rive – Ullevål og bygge på Gaustad, samtidig som det er et flertall i Oslo bystyre for det motsatte. Oslo bystyre ønsker å bevare Ullevål til en ny utredning har blitt foretatt. Oslo er reguleringsmyndighet, og da må vi jo forvente at i tråd med flertallet i Oslo vil Oslo bystyre si nei til regulering av Ullevål-tomten til boliger når den saken kommer opp til høsten – vi regner med at den saken kommer opp til høsten.

Denne saken er kanskje den mest interessante og viktigste konflikten akkurat nå, fordi plan- og bygningsloven åpner for at staten kan bruke såkalt statlig regulering, med andre ord: overprøve Oslo kommune som reguleringsmyndighet. Med andre ord står Stortinget her opp mot bystyret. Det aksjonistene som skal møtes her ute på plassen om en time, ønsker svar på nå, er hvorvidt helseministeren vil bruke en statlig reguleringsplan for å overprøve flertallet i Oslo kommune. Det er kjerne spørsmålet både for fagmiljøet og for aksjonistene, for dem som har engasjert seg i denne saken.

Hva skjer i det politiske Norge hvis regjeringen her velger å overprøve Oslo kommune som reguleringsmyndighet? Det vil føre til stor frustrasjon, betydelig splittelse mellom det politiske miljøet i Oslo og regjeringen – en form for demokratisk tillitssvikt, kan vi kalle det. Definitivt vil også foretaksmodellen komme opp til en helt ny debatt som vi kanskje ikke har sett før.

Jeg ønsker nå på slutten av debatten å invitere helseministeren opp på talerstolen, så han kan klargjøre akkurat det spørsmålet for oss. Hvis Oslo kommune sier nei til å omregulere denne tomten, vil han da overprøve Oslo kommune ved å bruke sin statlige reguleringsmulighet?

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [12:19:12]: Gjennom denne debatten har Senterpartiet og SVs argument vært å vise til motstanden i Oslo kommune. Jeg har behov for å presisere at det er nettopp det Fremskrittspartiet har sagt. Denne saken ligger nå til Oslo kommune. Det er Oslo bystyre som skal avgjøre om Gaustad-tomten eller Ullevål-tomten skal reguleres til bygging av nytt sykehus. Det er ikke oss, det er ikke Stortinget – det skal i hvert fall ikke skje i dag.

Jeg synes for øvrig at representanten Petter Eide stiller et relevant spørsmål. Det er litt forut for sin tid, men hvis Oslo bystyre skulle komme til en konklusjon om at de ikke ønsker å regulere Gaustad-tomten til sykehusformål, og regjeringen så konkluderer med at de vil iverksette en statlig plan, blir det en debatt og noe man får mulighet til å diskutere her. Jeg synes spørsmålet fra representanten Petter Eide dermed er relevant og vil stille meg bak det. Jeg lurer på akkurat det samme: Planlegger regjeringen nå å gjennomføre en statlig plan for regulering av denne tomten? Men der er vi altså ikke i dag.

I dag behandler vi et representantforslag som egentlig ikke hører hjemme her i Stortinget. Nå avventer vi behandlingen i Oslo bystyre, som er reguleringsmyndighet, og hvordan de ønsker å avgjøre denne saken videre.

Jeg har behov for å trekke fram et moment som ingen av de andre, sosialistiske, partiene gjør – betegnende nok – og det er de private sykehusene i Oslo, Lovisenberg og Diakonhjemmet, som i dag leverer gode helsetjenester til mange innbyggere her i Oslo som er godt fornøyd med det. Det som er viktig, uansett hvordan den endelige løsningen for Oslo universitetssykehus og utbyggingsplanene blir, er at man ivaretar de private sykehjemmene og sykehusene, og at de får flere oppgaver og blir sett på som en helt ordinær del av helsetilbudet her i Oslo – ikke, som man kan få inntrykk av at venstresiden ønsker, å avvike de private eller ikke ivareta dem, og at alt handler om den nye sykehusbyggingen. Man må huske at også de private sykehusene, Lovisenberg og Dia-

konshjemmet, er kjempeviktige i det totale helsetilbudet som gis her i Oslo.

Fremskrittspartiet her i Stortinget vil stemme ned dette representantforslaget, for vi ser rett og slett ikke at det har noe her i Stortinget å gjøre. Men vi kommer til å følge situasjonen tett og er spente på hva Oslo bystyre velger å gjøre i denne saken.

Nicholas Wilkinson (SV) [12:21:38]: Jeg tror kanskje at Fremskrittspartiet har glemt hele saken om statlig regulering som er i saken. Flere representanter skyver ansvaret over fra Stortinget til kommunen. Fremskrittspartiets representant sa at Oslo kommune har reguleringsmakt. Hvis Fremskrittspartiet mener at Oslo kommune skal bestemme, bør Fremskrittspartiet stemme for forslag nr. 2, som er at staten ikke skal overstyre Oslo kommune. Vil Fremskrittspartiet stemme for forslaget, eller er det tomme ord fra denne talerstolen? Befolkningen trenger klare, konkrete svar. SV har et klart og konkret svar. Det er ikke staten som skal overstyre kommunen. Vi trenger ikke å bygge smittetårn i Oslo. Vi trenger å redde Ullevål sykehus.

Kjersti Toppe (Sp) [12:23:02]: Vi har jo to forslag i denne saka. Det eine går ut på at ein ikkje skal ha ein statleg reguleringsplan dersom Oslo bystyre gjer eit slikt vedtak som fleirtalet no har sagt at dei kjem til å gjera. Eg reagerer på at fleire parti no går frå sitt ansvar her i Stortinget, som Framstegspartiet, som i fjor vår gjekk ut i media og sa at dei var sterkt kritiske til dei planane som låg føre for Oslo universitetssjukehus, både val av tomt, lokalisering og ikkje minst at bygge-lånet føresette ei effektivisering på 2,1 mrd. kr. Det som har skjedd etterpå, er at ein har fått ei belysning som har belyst det som Stortinget ikkje har bedt om, det som Oslo bystyre ikkje har bedt om, og som heller ikkje fagmiljøet har bedt om, for belysninga gjekk ut på at ein skulle ta Rikshospitalet ned til Ullevål i ein etappe. Det er ikkje det som har vore det alternative forslaget som utgreiinga om Parksjukehuset viste til, og den utgreiinga viste at det ville vera ei billegare løysing, 20 mrd. kr. Dette har da Framstegspartiet gløymt. Når dei har kome ut av regjering, og kunne ha gått med oss som har kjempa for å bevara Ullevål sjukehus lenge, vel altså Framstegspartiet å skulda på Oslo bystyre. Det synest eg er ganske spesielt.

Det er klart at smittesituasjonen har gjort saka vår enda meir aktuell, og eg reagerer når statsråden viser til Haukeland som eksempel på eit sjukehus som byggjer i mange etasjar. Ja, det har vore ein del etasjar på Haukeland, men først og fremst har Haukeland, slik som Ullevål, hatt mange separate bygg, og ein kan jo ikkje bortforklara fysisk avstand med nye ord som kohortar – horisontal og vertikal kohort. Det er på ein måte ubegri-

peleg, og eg har inga tru på det. Det er skrive gode kronikkar no av fagfolk som påpeikar at pandemiplanar faktisk ikkje var ein del av utgreiingane før statsråden bestemte seg for struktur.

Så er det vel og bra at ein i ettertid kan seia: Nei, vi skal ha einsengsrom, og vi skal ha god ventilasjon osv. Men no snakkar vi om smittevernberedskap i det store, og bygg betyr noko for korleis sjukehus fungerer, og bygg betyr noko for korleis smittevernarbeidet faktisk fungerer. Og igjen, det hadde vore krise på Ullevål i dag dersom ikkje augeavdelinga hadde vore i eit eige bygg da pandemien kom og ein ikkje var førebudd i det heile. Ein kan ikkje bortforklara det med nye ord. Så her må fleire parti gjera som dei same partia gjer i Oslo bystyre, og støtta dei gjennom vårt forslag i dag.

Presidenten: Representanten Åshild Bruun-Gundersen har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [12:26:14]: Det er riktig at Fremskrittspartiet har vært skeptisk til den økonomiske risikoen ved prosjektet. Men når belysningen er klar og det koster 12,8 mrd. kr mer og tar sju år lengre tid å bygge på Ullevål, gir det i hvert fall noen klare indikasjoner. Det Fremskrittspartiet fikk gjen-nomslag for i regjering, var å gi bedre lånebetingelser, og at man inkluderte de private sykehusene, som totalt sett gjør prosjektet bedre. Det jeg ikke forstår, er hvordan Senterpartiet kan være så overbevist om at det ikke er noen økonomisk risiko knyttet til Ullevål-tomta. Dyrt blir det uansett, og risiko vil det være uansett.

Grunnen til at vi ikke støtter forslaget fra Senterpartiet og SV om å forby en statlig plan, er at saken ligger til Oslo bystyre. Som helseministeren sa, vil Oslo bystyre ta stilling til dette våren 2021. Skulle det bli en reell problemstilling om statlig plan, får man heller komme tilbake til det når det faktisk er en reell problemstilling.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

Sak nr. 14 [12:27:16]

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Geir Pollestad, Sandra Borch og Ole André Myhrvold om virkemidler for å ta i bruk Norges viktigste klimabidrag – skogen (Innst. 280 S (2019–2020), jf. Dokument 8:62 S (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten ordne debatten på følgende måte:

3 minutter til hver partigruppe og 3 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.

André N. Skjelstad (V) [12:28:05] (ordfører for saken): Skogen i Norge er en stor biologisk ressurs som kan gi et viktig bidrag til det grønne skiftet. Skogen kan gi energi, nye produkter og nye næringer basert på en fornybar ressurs.

Vi er nødt til å ta vare på skogen. Derfor må en satse videre på 10 pst. vern, spesielt for den mest verdifulle skogen. Men vi må også sikre at skogen forvaltes og brukes i den grønne omstillingen vi er inne i. Gjør vi ting rett, kan råstoff fra skogsindustrien fungere som et substitutt for fossile råvarer og bidra til å redusere klimagassutslippene. Det er et stort potensial for god forvaltning som gir økt bruk av skogen vår i sektorer som transport, industri og bygg, for det er bedre for klimaet at vi bygger bygninger i tre istedenfor betong. Det er bedre at vi bruker trepellets enn fossilt som innsatsfaktor i industrien, og det er bedre at vi bruker trevirke enn importert soya fra Brasil som fôr til fisk og husdyr, slik forskerne hos Foods of Norway holder på med å forske på.

Omsetningskravet for biodrivstoff er dessuten viktig for å sikre nedgang i klimautslipp for transportsektoren og representerer en stor mulighet for etablering av flere fabrikker for produksjon av biodrivstoff i Norge. Skogbruk er produksjon og høsting av en fornybar ressurs som skaper sysselsetting og verdiskaping.

Samtidig som det er et stort potensial for forvaltning og bruk av skogen vår, må vi være bevisst på skogens rolle som beskytter av biologisk mangfold og mot klimaendringer. Nesten 60 pst. av alle norske arter lever i skogen. Skogen beskytter oss dessuten mot ekstremvær som flom, vind og ras. Den renser luften og jorden vår, og den holder på jord sånn at den ikke renner vekk og ender i havet.

Ifølge FNs klimapanel er skogens opptak av CO₂ fra atmosfæren og lagring av karbon i levende biomasse og i jordsmonnet avgjørende for å begrense globale klimaendringer. I dag estimerer FNs klimapanel at hele 15–20 pst. av de globale klimagassutslippene kommer fra arealbruksendringer og hogst av skog. Vi må derfor drive et aktivt jordbruk basert på kunnskap og høste av ressursene på en forsvarlig måte.

Klimakur 2030 peker på at skog er den arealkategorien der det er størst mulighet til å øke årlig opptak eller redusere årlig utslipp av klimagasser. Nitrogengjødsling av skog, økt plantetetthet og skogplanteforedling er til-

tak regjeringen allerede har implementert, men det fulle potensialet er ennå ikke utløst.

Når vi nå forkaster representantforslaget om økt bruk av skogen som virkemiddel for å kutte klimagassutslippene i dag, er det fordi vi forventer en plan fra regjeringen til høsten. Vi er smertelig klar over at en stadig mindre del av råstoffet fra skogen foredles i Norge, og at mye eksporteres ut ubearbeidet. Det er et stort potensial for mer trebasert næringsliv i Norge, og dette bør utnyttes til økt verdiskaping og sysselsetting. Det forventer vi at regjeringen leverer en plan for til høsten.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [12:31:14]: Norge har økonomiske problemer. I fjor fikk vi det største under-skuddet vi noen gang har hatt i handelen med utlandet, korrigert for petroleum. I flere deler av landet vårt står 40 pst. av folk i arbeidsfôr alder utenfor arbeid, og forskjellene mellom folk øker. Skal vi klare å løse dette, trenger vi flere trygge, godt betalte arbeidsplasser i hele landet vårt, og der vil bygging av ny industri med skog som en råvare være et viktig og framtidsrettet bidrag for å omstille økonomien vår.

Da trenger vi å ta vare på den ressursen som skogen er som råvare, og derfor må det plantes. Arbeiderpartiet har i sitt alternative statsbudsjett dette som et av områdene vi ønsker å satse på innenfor skogpolitikken, og har derfor satt av mer midler til skogplanting og ungdomskole.

Derfor er vi også her i dag med på et forslag om å øke den langsiktige karbonbindingen i skogen. Vi håper at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en offensiv og oppdatert politikk på dette området, og selvfølgelig at det blir flertall for forslaget vårt her i dag.

Jeg ønsker å ta opp det forslaget som Arbeiderpartiet er en del av.

Presidenten: Representanten Nils Kristen Sandtrøen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Guro Angell Gimse (H) [12:32:57]: Regjeringen har over mange år lagt til rette for at skogen kan brukes mer aktivt som bidrag til opptak av CO₂ fra atmosfæren og lagring av karbon. Det er viktig å holde trykket oppe og sørge for at dette arbeidet tiltar i styrke. Derfor takker jeg forslagsstillerne for dette forslaget. Vi kan gjøre så mye mer, og det er nettopp det regjeringen også nå gjør gjennom stortingsmeldingen som skal følge opp Klimakur 2030.

Klimakur sier at skog er arealkategorien der det er størst muligheter til å øke årlige opptak eller redusere årlige utslipp av klimagasser. Skognæringen selv gir gode tilbakemeldinger på Klimakurs beskrivelse av potensialet, og sammen skal vi få til en stor satsing som utgjør en forskjell.

Igjen vil jeg påpeke at det er gjort veldig mye – som gjødsling av skog, bl.a., som bidrar til at skogen blir viktig for å løse klimaproblemene våre.

Bioindustri basert på trevirke er en spennende og framtidsrettet del av skogbruket, og mer industriell foredling i Norge har et stort potensial. Vi skal inn i det grønne skiftet og erstatte fossil energi, og dette kan bli en enda større del av omstillingen av norsk næringsliv.

Det pågår også forskning for å bruke trevirke som proteinråstoff i fôr til fiskeoppdrett og til husdyr. At vi greier å øke norskandelen blir en viktig målsetting framover for å arbeide for bærekraftig fôr på verdensbasis. Dette er et utrolig spennende arbeid.

Så blir det viktig framover å følge opp de ordningene som både Nysnø, Investinor, Enova og Innovasjon Norge har, slik at vi treffer riktig og får den utviklingen vi ønsker.

Moten Ørsal Johansen (FrP) [12:35:32]: Jeg vil først rette en takk til Senterpartiet som for en gangs skyld fremmer et godt forslag. Vi blir hele tida fortalt hva vi ikke skal gjøre for å redde klimaet; vi skal ikke kjøre bil, ikke fly, ikke kjøpe nye ting osv., osv. Her er endelig et klimatiltak som mange kan stille seg bak med god samvittighet.

Det er også bra for næringslivet. Norsk treindustri har et stort potensial – bare se på Hunton på Gjøvik som tar trevirke fra regionen og presser treflisene om til isolasjonsmateriale, et høykvalitetsmateriale for bygging av hus. I fjor sto verdens høyeste trehus ferdig. Det ligger i Brumunddal. Moelven Limtre, en lokal hjørnesteinsbedrift, hadde ansvar for produksjon og montering av den bærende limkonstruksjonen. Tre som byggemateriale kan få sin nye renessanse.

WWF sammenligner verdens skoger med jordas lunger. Som komiteen påpeker i innstillingen, kan råstoff fra skogsindustrien fungere som substitutt for fossile råvarer og redusere utslippene, f.eks. i sektorer som transport, industri og bygg. Her møter en del miljøvernere seg selv i døra, for vern av skog står noen ganger i konflikt med nyplanting av skog, som altså er nødvendig for mer opptak av CO₂. Jeg mener det er helt unaturlig å sette opp et prosentmål for vern av skog. Verdien av vern for hvert enkelt område må være det avgjørende, ikke hvorvidt en prosentandel nås.

Vi har store områder som ikke egner seg for kommersiell drift, og disse kan i så fall vernes hvis en absolutt skal verne. Det er svært interessant at denne regjeringa som er veldig opptatt av klimatiltak, har hatt et ganske så ensidig fokus på skogvern, samtidig som FNs klimapanel i sine scenarier forutsetter at det hogges og plantes langt flere trær for å imøtekomme behovet for fornybar karbon og for å nå grunnleggende klimamål.

Jeg må si jeg er spent på hvordan MDG kommer til å stemme i denne saken. For Fremskrittspartiets del kommer vi til å stemme for forslag nr. 1, der Stortinget ber regjeringa om å legge fram en plan for økning av det langsiktige opptaket av karbon på norske skogarealer, herunder en plan for skogplanting. Fremskrittspartiet kommer ikke til å stemme for forslaget om etablering av et grønt investeringsselskap for utvikling av næringsvirksomheter som baserer seg på grønt karbon. Per i dag har vi Nysnø AS og Investinor, vi har Enova og miljøteknologiordningen i Innovasjon Norge. Dette bør holde.

Ole André Myhrvold (Sp) [12:38:30]: Koronakrisen har gitt flere av oss mange muligheter til å ferdes i skogen denne våren. Det har vært en fantastisk opplevelse – fotosyntesen, en grunnforutsetning for det grønne skiftet, opplevd på nært hold. Store muligheter ligger bokstavelig talt utenfor døren vår.

I den norske klimadebatten handler det dessverre ofte mer om forbud og avgifter enn om muligheter. Jeg ser akkurat den samme tendensen når vi debatterer skog som klimatiltak – for en del er problemene langt større enn mulighetene. Enden på visa blir at det fort ikke blir gjort noen ting. Langsiktigheten i skog som klimatiltak tilsier at vi burde begynt i går, men her står vi altså i motsatt situasjon. Slik kan det ikke fortsette. Skogen er en fornybar ressurs, vi er avhengig av å høste naturens ressurser slik vi alltid har gjort, men det skal selvfølgelig gjøres på en forsvarlig måte innenfor bærekraftige rammer – noe vi vet er mulig.

Dagens krise har vist oss en ting til, at Norges avhengighet av olje og gass i Nordsjøen er svært utfordrende. I et marked med fallende oljepris og en verden der framtidens energi og verdiskaping ikke lenger skal komme fra det svarte karbonet, står Norge overfor omfattende omstillinger. Det grønne skiftet må nå faktisk fylles med innhold, tiltak og virkemidler. Skogen er et naturlig sted å begynne, og tidspunktet er nå.

Vi er heldig stilt. Norge har en unik posisjon – rikt på ren kraft, store fornybare naturressurser til havs og ikke minst til lands, ressurser som vi har lang historie for å bruke og forvalte til glede for kommende generasjoner. Det er derfor gledelig å se at komiteen stiller seg bak beskrivelsen av at skogen har en viktig rolle i klimapolitikken. Likevel er det for passivt når man ikke velger å omsette dette til konkrete tiltak, med en plan for å kunne øke det langsiktige opptaket av karbon fra skog. Nå hørte jeg likevel at det kanskje kan gå mot et flertall for det, og det er bra.

Dette hadde vist at skogen ikke får den anerkjennelsen som klimatiltak som den representerer – det til tross for at et aktivt skogbruk vil øke opptaket av karbon betraktelig og er avgjørende for å nå Parisavtalens mål. FNs

klimapanel forutsetter i sine scenarier at det hogges og plantes langt flere trær for å møte behovet for fornybart karbon og for å nå grunnleggende klimamålsettinger. Det har vi mulighet til. En satsing på skog som klimatiltak vil dessuten bidra til å legge grunnlaget for nye arbeidsplasser og verdiskaping i hele landet. Det betinger likevel en reell satsing på å bygge opp kompetansemiljøer og ny norsk industri basert på tre som råvare. Dersom det ikke skjer, vil Norge i fortsettelsen i enda større grad bli en råvareeksporterende nasjon.

Selv om forslaget om grønt investeringsselskap i dag ikke får flertall, er det gledelig å se at statsråden tar med seg innspillet videre i arbeidet med regjeringens klimaplan. Men det er grunn til å minne om at dette haster. Dagens skog- og treindustri som baserer seg på skogen, er under press. Koronakrisen har forsterket den situasjonen – vi står i fare for å tape arbeidsplasser, kompetanse, markeder og teknologi om vi ikke har nok verktøy i verktøykassen og en aktiv politikk for å videreutvikle denne industrien og disse næringene.

Jeg tar med det, på vegne av Senterpartiet, opp forslag nr. 3.

Presidenten: Representanten Ole André Myhrvold har tatt opp det forslaget han refererte til.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [12:41:52]: Nokre korte kommentarer til representantforslaget: For SV er det litt uklart kvar premissane for denne diskusjonen kjem frå, at Noregs viktigaste klimabidrag er skogen. Det er ikkje problematisert. Havet har eit langt større opptak av CO₂ enn skogen. Så det å slå fast at det er skogen som er Noregs viktigaste klimabidrag, lurer eg på kvar kjem frå. Men at skogen er eit viktig klimabidrag, er heilt riktig, og at det å la skogen stå aukar opptaket av CO₂, er òg heilt riktig.

Men så kjem spørsmålet om det å plante aukar klimabidraget. Det er ikkje sikkert, for vi veit at det kan skade vegetasjonen. Det kan også fortrenge beitemark og areal som er i bruk, som vi veit har store opptak. Spørsmålet er: Når skjer det at nyplanta skog har større opptak av CO₂ enn eksisterande beitemark? Det er det hefta stor usikkerheit ved.

Så er spørsmålet: Skal vi da ta i bruk areal som vi elles bør ta i bruk for å gjere Noreg meir sjølvforsynt, ved å plante skog der? Da er vi over i veldig alvorleg arealpolitikk for landet, og for SV er ein sånn plantestrategi for skog usikker, og vi kan ikkje utan vidare gå inn i ein strategi og ein plan for det. Det kviler på veldig uklar vitskap.

Vi synest derimot at det aller siste forslaget i representantforslaget, som handlar om investeringsselskap, er heilt på linje med det som vi tidlegare har tatt opp som parti. Det er openbert at skog og trevirke kan spele ei veldig spennande rolle i tida som kjem, både industri-

elt og på klimasida. Lignin f.eks., som ein kan utvinne av trevirke, har leiande eigenskapar som ein no ser på om kan brukast i batteri. Ein ser altså med utgangspunkt i norsk teknologi, basert på norsk skog, konturane av utvikling av biobaserte batteri. Det vil vere store framsteg for kloden, for skogen og for norsk industri framover. Så det å tenkje mykje meir offensivt enn det regjeringa til no har lagt til grunn, meiner vi er heilt på sin plass, og forslag nr. 3 kan SV slutte seg til.

Steinar Reiten (KrF) [12:44:42]: Det er hevet over tvil at skogen har en viktig rolle i klimapolitikken, både nasjonalt og globalt. Opptak av CO₂ i atmosfæren og lagring av karbon i levende biomasse og i jordsmonnet er ifølge FNs klimapanel avgjørende for å begrense de globale klimaendringene.

Klimakur 2030 peker på at skog er den arealkategorien der det er størst mulighet for å øke årlige opptak eller å redusere årlige utslipp av klimagasser.

Kristelig Folkeparti mener det bør legges til rette for et mer aktivt skogbruk samtidig som særlig verdifulle skogsområder blir vernet og hensynet til biologisk mangfold blir ivaretatt. Tilveksten i norske skoger er betydelig større enn hogsten. Det bidrar til karbonbinding, men viser også potensial for å skape større verdier basert på skogens ressurser. En mindre andel av råstoffet fra skogen blir foredlet i Norge enn tidligere, og mye skogråstoff blir eksportert ubearbeidet. Det ligger et stort potensial for mer trebasert næringsliv i Norge, og dette handlingsrommet for økt verdiskaping og sysselsetting bør benyttes.

Råstoff fra skogsindustrien kan fungere som substitutt for fossile råvarer og redusere klimagassutslipp, f.eks. i sektorer som transport, industri og bygg. Trevirke kan også brukes som proteinråstoff for fôr til fiskeoppdrettsnæringen og til husdyr, og her er behovet økende. Omsetningskravet for biodrivstoff har gitt et marked for etablering av flere fabrikker for produksjon av det i Norge. Dette er eksempel på initiativ som bidrar til mer bioindustri basert på trevirke i Norge, og som kan snu den negative trenden med mindre industriell foredling i Norge.

Nesten 60 pst. av alle norske arter lever i skogen. Skogen er derfor av stor betydning for Norges biologiske mangfold, og det er viktig at skogen blir forvaltet slik at hensynet til næringsinteresser og det biologiske mangfoldet blir balansert på en god måte. Det har vi tradisjon for i Norge, og det er også regjeringens politikk.

Stortingets mål om 10 pst. vern av skogsarealet har så langt vært vellykket, og det er trist å se at to parti, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, bruker denne anledningen til å ta avstand fra det vernemålet.

En suksessfaktor har vært at dette har vært gjort gjennom en frivillig ordning som innebærer at grunneierne selv tilbyr skogsareal for vern mot at de får utbetalt en erstatning for at de avstår retten til å drive skogbruk i de båndlagte områdene.

Selv om ordningen har vært en suksess, er det likevel viktig å understreke at det er uheldig med opphoping av vern i enkelte geografiske områder som gjør det vanskelig for lokal skogsindustri. Det har en sett i deler av Nordland, og det kan gjøre det vanskeligere å få oppslutning om målet.

Så var det ikke annet å vente enn at opposisjonen mener regjeringen er for passiv i skogbrukspolitikken, og at vernehensyn stort sett vekker større engasjement enn aktiv skogbruk. Det var ikke mitt inntrykk da landbruks- og matministeren nettopp bevilget ekstra midler til tynning i skog. Regjeringen fører en aktiv politikk på dette området, som vi står bak.

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [12:47:58]: Aktivt skogbruk er både næringspolitikk og god klimapolitikk. Jeg er glad for at mange i Stortinget er enige om dette og er opptatt av akkurat dette.

FNs klimapanel slår fast at skogens bidrag vil være avgjørende i arbeidet med de globale klimaendringene. Det viktigste er at skogen gjennom fotosyntesen suger CO₂ ut av atmosfæren. I tillegg kan vi bruke råstoff fra skogen framfor fossile råvarer og dermed redusere klimagassutslippene fra andre sektorer. Eksempler på det er biodrivstoff, energiproduksjon og økt bruk av tre i bygg og anlegg.

Hvert år står norsk skog for et netto CO₂-opptak på nesten 30 millioner tonn. Det tilsvarer mer enn halvparten av de totale norske klimautslippene. Likevel peker f.eks. Klimakur 2030 på at det er et stort potensial for å øke karbonopptaket i norske skoger gjennom aktiv forvaltning av skogen. Her er regjeringen og skogdriftseierne godt i gang. Fra 2016 har vi bevilget midler til tettere planting etter hogst, sjødsling av skog og bedre foredling av skogplanter. Dette er rimelige tiltak med stor klimaeffekt.

Miljødirektoratet og Landbruksdirektoratet har også evaluert en pilotordning for planting av skog på nye arealer, og de mener at denne ordningen kan oppskaleres fordi effekten er så god. Disse tiltakene gir betydelig økt tilvekst og dermed økt opptak. Jeg mener at vi kan gjøre enda mer av det.

I løpet av året skal regjeringen legge fram en stortingsmelding om klimasatsingen videre. Denne meldingen skal omfatte en egen plan for skog- og arealsektoren. Nå skal ikke jeg forskuttere hva innholdet i denne planen blir, men vi vurderer nå nye tiltak som kan gi større bidrag enten i form av økt opptak eller reduserte utslipp.

Men jeg registrerer også at det er flertall i salen for en egen plan, og den skal jeg levere.

I norsk treindustri har det skjedd mye spennende utvikling de siste årene. Vi har en rekke ulike selskaper og ordninger som skal støtte og stimulere til ny, grønn næringsvirksomhet. Vi har Nysnø, Investinor, Enova og miljøteknologiutviklingsordningen hos Innovasjon Norge. Det er bra, og det mener jeg vi skal bruke i det aktive skogbruket.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Geir Pollestad (Sp) [12:51:17]: Det vert snakka ofte i denne diskusjonen og òg i innstillinga om regjeringa sitt mål om å verne 10 pst. av skogen. For meg har dette vore litt uklart: 10 pst. av kva? Er det den produktive skogen? Eller er det den totale skogen? Eg håpar berre at statsråden kan klargjera: Kva er det som er vernemåla når det gjeld skog, og kva er status per i dag?

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [12:51:46]: Det er sånn at en har et mål om å kunne verne 10 pst. av skogen. Samtidig vet vi at når vi tar ut skog og planter nytt i en vekstsesong, er det da det største opptaket er. Da mener jeg at det skal være mulig å ta vernehensyn samtidig som vi skal ha et mål om å ha et større skogbruk og et aktivt skogbruk som gjør bruk av de ressursene som både er klimavennlige, som skaper industri, og som gjør at vi faktisk bruker skogen som en karbonbindingsfunksjon.

Geir Pollestad (Sp) [12:52:41]: Eg stiller spørsmålet til skogsministeren, og spørsmålet mitt er veldig enkelt og greitt: Det er et mål om vern av 10 pst. av skogen, og så lurar eg på om det er av den totale mengda skog i Noreg, eller om det er den produktive skogen. I tilfelle, kor mykje meir må ein verne før ein har nådd dette 10 pst.-målet? Regjeringa har gått høgt ut på banen med dette 10 pst.-målet – det vart haussa veldig opp i debatten. Så tenkjer eg at statsråden som er sett til å gjennomføra denne politikken, må veta kor langt me har igjen, og kor langt me har kome. Så spørsmålet mitt er veldig konkret: Er målet til regjeringa 10 pst. vern av den totale skogen eller den produktive skogen?

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [12:53:33]: Nå er det sånn at det er to statsråder som har ansvaret for dette. Den ene er klima- og miljøministeren, den andre er landbruksministeren. Jeg som landbruksminister er opptatt av at vi skal bruke skogen til næringsutvikling og til klimautvikling. Det skal bli en del av det klimaregnskapet vi har for landet vårt. Vi vet at det er akkurat som lungene, som FN sier, og jeg som intensivsykepleier er opptatt av, det binder CO₂.

Vi skal verne den delen som er verneverdig. Men det må ikke til enhver tid gå på bekostning av det som er mulig å foredle av skog, nettopp med hensyn til det som jeg opplever at representanten er opptatt av, å ta ut skogvirke også i en næringsvirksomhet.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

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

Geir Pollestad (Sp) [12:54:40] (leiar for komiteen): Senterpartiet er oppteke av klimapolitikk som verkar. Skogplanting og bruk av skogen er klimapolitikk som verkar. Det er skuffande å sjå fråveret av dei som vanlegvis liker å halda miljøfana veldig høgt – kor fråverande dei vert når me diskuterer desse tinga, for det er ikkje småting.

I 2017 var det berekna at 60 pst. av Noregs totale utslipp vart bunde i skog, vegetasjon og jordsmonn. Det er meir enn dei fleste andre tiltak som me kan gjennomføra, det er mogleg å auka, og det er ein kjempeavansert teknologi, men han er naturleg, og det er berre å planta for å oppnå dette. Difor er det veldig bra at det vert eit fleirtal i stortingssalen i dag for ein slik plan for å bruka skogen langsiktig for å auka opptaket av karbon.

Så må eg nemna ein av dei litt finurlege tinga som står i innstillinga – det er ikkje ofte ein trekkjer på smilebandet av å lesa innstillingar til stortingssaker – der Framstegspartiet og Senterpartiet skriv:

«Disse medlemmer viser til at Solberg-regjeringens siden 2013 i betydelig grad har satt vern fremfor aktiv bruk.»

Eg synest det er litt fint at Framstegspartiet er med på ein sånn merknad, og eg vil minna om at dei i denne perioden har hatt tre landbruksministrar – Bård Hoksrud, Jon Georg Dale og Sylvi Listhaug – og det er beklagelig at dei har sett vern framfor aktiv bruk.

Skal me greia å nå dei norske klimamåla, må me ha aktiv bruk av skogen, og det er ikkje sånn at det er ein motsetnad mellom biologisk mangfald og det å bruke skogen i ein klimasamanheng. Det handlar om at me må gjera det på den rette måten og den smarte måten. Det som eg for ofte opplever, er at når verneinteressene kjem på banen, seier ein ja, me er opptekne av å bruka skogen – men i realiteten er ein ikkje det.

I dag såg me at den elles så næringsorienterte SV-representanten som var på talarstolen, var litt spak, synest eg, for det er klart at her kolliderer næring, tradisjonelt miljøvern og klimapolitikk. Då trur eg det er viktig at ein våger å ha ei tydeleg røyst, og eg er glad for at iallfall Arbeidarpartiet og Framstegspartiet – saman med Senterpartiet – tek klimaansvar i dag.

Steinar Reiten (KrF) [12:57:53]: Siste taler holdt et godt innlegg, som jeg på vegne av Kristelig Folkeparti kan si meg helt enig i, og som viser at det er et nært slektskap mellom Senterpartiet og Kristelig Folkeparti som to partier som er opptatt av distriktsnæringer, herunder skogbruk.

Det er også regjeringens politikk at skogbruket skal avveies slik at en tar hensyn til både det biologiske mangfoldet og utnytting av skogen som ressurs for å kunne framstille produkter som tar oss inn i det grønne skiftet. Men jeg må likevel minne om at det på side 3 i innstillingen står følgende:

«Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, mener økt fokus på planting er positivt, og at det er en utfordring at det tar for lang tid, eller at det ikke plantes på nytt på områder der det har vært hogst, selv om skogeieren er pålagt å gjøre dette.»

Det blir interessant å se hva opposisjonen går til valg på når det gjelder en offensiv og god skogpolitikk. Er det da Senterpartiet eller SV som skal ha det siste ordet?

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Olaug Vervik Bollestad [12:59:24]: Jeg har først lyst til å takke for engasjementet for skogen. Det betyr at vi skal ha en bruk og ikke et forbruk. Bruk av skogen gjør at vi binder CO₂. Forbruker vi skogen og ikke planter nytt, har vi ikke lunger som kan ta opp CO₂. Og det å få en god skog har ikke et kort perspektiv. Det tar godt over et halvt liv, eller mer enn det, før en har tilgjengelig skog, 50, 60, ja kanskje flere år enn det.

At det er et stort engasjement i salen for dette, er bra. Men jeg har også lyst til å minne Stortinget om at denne salen har bestemt mye i denne perioden – om skogsveier, om tømmerkaier, om satsing på beplantning og om satsing på gjødsling. Det er bedrifter som ble nevnt fra denne talerstolen, som bedriften Hunton, som har flyttet hjem til Norge, nettopp fordi vilkårene for dette var blitt bedre i landet vårt. Så det er ikke slik at denne regjeringen ikke har lagt til rette for en aktiv skognæring.

Så har jeg lyst til å si til slutt: Midt oppe i debatten om bruken av norsk skog, som jeg mener er kjempeviktig, må vi også ta inn over oss alvoret, at i andre deler av verden har en misbrukt skogen til andre formål, som gjør at vi sliter klimamessig. Derfor skal vi drive en skogforvaltning som både tar ut skog, planter nytt og foredler tresorter inn i de klimaendringene vi har, slik at vi får mest mulig opptak av CO₂ og best mulig trevirke å bruke i industrien.

Morten Ørsal Johansen (FrP) [13:01:51]: Jeg er glad for at representanten Pollestad presiserte at Fremskrittspartiet har hatt landbruksministre som har vært opptatt av å bruke skogen og den ressursen som skogen er, i likhet med dagens landbruksminister fra Kristelig Folkeparti. Det er en helt annen statsråd fra et helt annet parti, nemlig Venstre, som har vært opptatt av å verne mest mulig skog, og det som oppholder seg i skogen, bl.a. rovdyr.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14.

Sak nr. 15 [13:02:20]

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes, Arne Nævra og Lars Haltbrekken om bærekraftig turistfiske (Innst. 279 S (2019–2020), jf. Dokument 8:21 S (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen 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 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.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [13:03:11] (ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteens medlemmer for et veldig godt samarbeid i behandlingen av saken.

Vi behandler i dag et representantforslag fra SV om bærekraftig turistfiske. De fremmer fire forskjellige forslag som skal styrke sikkerheten og ressurskontrollen innenfor turistfisket og sørge for at turistfisket i større grad bidrar til lokal verdiskaping.

Turistfiskerier har vært gjennom en betydelig vekst i flere år og bidrar til viktige arbeidsplasser og verdiskaping langs kysten. For å styrke og sikre denne næringen er det viktig at aktiviteten foregår på en sikker og bærekraftig måte. Turister etterspør reiselivsprodukter der det å fiske sin egen fisk er en del av opplevelsen. Turistfiske er blitt et attraktivt produkt som det er høy etterspørsel etter, først og fremst fra utenlandske aktører og gjester.

Komiteen er samstemt om at turistfiskerier har potensial til å bidra til ytterligere verdiskaping langs kysten, men ser også at det finnes enkelte uheldige konsekvenser av økt turistfiske, og at det vil være hensiktsmessig med reguleringer innenfor næringen.

Fra 1. januar 2018 ble det, med fiskeri- og sjømatminister fra Fremskrittspartiet, innført nye regler for tu-

ristfiskevirksomheter. Tidligere fantes det i mindre grad oversikt over næringsvirksomheten og ressursuttaket som fulgte med. De viktigste elementene i det nye regelverket var krav til registrering av turistfiskevirksomheter og fangstrapporteringsordning for turistfiskevirksomheter, utførselskvoten ble endret til 20 kg for gjester ved registrerte bedrifter og 10 kg utførselskvote for alle andre, ordningen med troféfisk ble fjernet, og utførselskvoten ble endret til å gjelde innenfor en periode på syv kalenderdager.

Riksadvokaten ga i tillegg i brev datert 25. april 2019 instruks om at de gjeldende bøtesatsene med umiddelbar virkning skulle dobles, slik at minstesatsen fastsettes til en bot på 8 000 kr og deretter økes med 200 kr per kilo fisk eller fiskevare.

Daværende fiskeriminister, Harald Tom Nesvik fra Fremskrittspartiet, sendte 6. januar i år ut på høring forslag til endring av forskrift om turistfiske, med en rekke tiltak. Forslagene nr. 2 og 3 i representantforslaget inngår delvis i regjeringens forslag til tiltak. Høringsfristen var 17. februar i år.

Fremskrittspartiet har tatt utfordringene innenfor turistfiskerier på alvor. Vi iverksatte flere tiltak mens vi satt i regjering, og igangsatte høring, slik at næringen kunne være med og komme med forslag til hvordan man best kan regulere turistfisket.

Forslag nr. 1 i representantforslaget ivaretas i Meld. St. 30 for 2018–2019, og arbeidet med om det bør stilles strengere krav til utleiende og leietakere av fritidsbåter, er allerede igangsatt av Sjøfartsdirektoratet. Høringen viser at det jobbes aktivt med problemstillingen rundt turistfisket, og Fremskrittspartiet mener det ikke vil være naturlig å gjøre vedtak i Stortinget mens regjeringen gjennomgår høringssvarene.

Fremskrittspartiet vil derfor ikke støtte forslagene på det nåværende tidspunkt, men vil avvente regjeringens oppfølging av høringen.

Cecilie Myrseth (A) [13:06:36]: Fiskerier er en av våre fineste ressurser. Den skal det ikke være mulig å stjele, ta for mye ut av eller bedrive miljøkriminalitet med. Derfor er det viktig å ha en balanse når vi utvikler turistfiskerier, for det er en næring som skaper viktige arbeidsplasser og aktivitet langs kysten vår – fine aktiviteter. Det er også en næring som over tid har hatt vekst. Det er mange som gjør en kjempeviktig og god jobb, og som er seriøse. Utfordringen er at det er for mange som ikke er seriøse. Derfor må vi drøfte det i Stortinget og komme med tiltak.

Det vil komme en tid etter koronakrisen. Selv om denne sesongen kommer til å være annerledes, vil det være behov for turistnæring også innenfor turistfiskerier. Reiselivet er nå i stor krise. Det betyr at det er man-

ge aktører som har det vanskelig, og det gjelder også aktørene som driver med turistfiske. Det kommer ikke utenlandske turister hit denne sommeren, og da må vi gjøre alt det vi kan for disse bedriftene, men også for hele reiselivet, for å sørge for at vi har mange oppegående bedrifter i reiselivet når vi kommer på fote igjen.

Når det gjelder turistfisket, diskuterte vi det senest for bare et år siden. Det har vært flere fiskeriministre på den tiden enn det har vært tiltak fra regjeringen. Det er en utfordring, og jeg synes det er beklagelig. Vi er nødt til å gjøre det sånn at det ikke blir lett, ikke blir mulig å drive med juks i denne næringen. Det skal være en seriøs, ordentlig næring som behandler råstoffet vårt på en skikkelig måte. Da må vi styrke kontrollen. Vi må ha hyppigere kontroller for å få avdekket det som skjer som er ulovlig.

Arbeiderpartiet har sammen med Senterpartiet foreslått å utrede en ordning hvor turistfiskere kan pålegges å levere fisk til lokale mottak. Det er viktig, og jeg hadde håpet at hele næringskomiteen kunne ha støttet det, og dermed også hele Stortinget. Vi har også bedt om å få på plass en tiltaksplan for å hindre ulovlig turistfiske. Det er også noe jeg tenkte vi kunne stå sammen om, for det er viktig å ta dette på alvor, og det går for sakte. Det er for lite, og det er for sent. Jeg tenker at nå har opposisjonen – i hvert fall deler av opposisjonen, den delen som kanskje er opposisjonen i Stortinget – fremmet konstruktive forslag. Jeg hadde håpet at vi kunne stått sammen om dem.

Med det tar jeg opp de forslagene Arbeiderpartiet står inne i.

Presidenten: Da har representanten Cecilie Myrseth tatt opp de forslagene hun refererte til.

Tom-Christer Nilsen (H) [13:09:51]: Jeg kan i stor grad slutte meg til siste talers bemerkninger knyttet til virksomheten i turistfisket. Alle i denne salen ønsker at vi skal sikre verdiskaping og arbeidsplasser basert på de lokale ressursene vi har, og skape aktivitet og sysselsetting i hele landet. Samtidig skal dette foregå innen bærekraftige rammer. Dokument 8-forslaget som vi debatterer i dag, kommer samtidig med at Nærings- og fiskeridepartementet er i ferd med å gjennomføre innstramninger i regelverket for turistfiske.

Sånn sett er jeg glad for at forslaget kommer, slik at vi igjen kan diskutere det og sette søkelys på det, og gjøre det klart at det er et samlet storting som ønsker at dette skal foregå, men at det skal foregå i ordentlige former. Det er et verdifullt bidrag til lokal aktivitet og reiseliv basert på lokal kompetanse. Samtidig har vi også hatt svært mange uheldige utslag. Likevel er dette ofte drevet på den skikkelige måten – den dyreste fisken som landes i Norge – og bidrar til lokal verdiskaping. Departemen-

tet gjør nå et arbeid her, og sentralt i det ligger regulering av utførsel, det kontrollpunktet som er enklest å regulere for å holde fisket innenfor naturlige rammer.

Det høres tilforlatelig ut at man skal kunne kreve levering til fiskemottak. Det er imidlertid i praksis ikke mulig i store deler av landet. Avstanden mellom turistbedriftene og et lokalt fiskemottak er i mange tilfeller altfor lang til å kunne gjøre dette i praksis, uten at reiselivsbedriften selv blir fiskemottak og skal utferdige sluttседler for sine egne gjester. De fleste ser at det kan by på en viss utfordring.

Det er bedt om en tiltaksplan for å hindre ulovlig turistfiske. Det er vanskelig å se at det foregår utstrakt ulovlig turistfiske, ettersom alle har lov til å fiske til eget bruk, og det er kun dersom fisken omsettes, at det inntrengs grenser, og de grensene er relativt høye. Det er ikke dokumentert noen overskridelse av de grensene. Det er egne redskapsvalgeregler for utlendinger som fisker som turister. For en del år tilbake ble det dokumentert en del brudd på disse redskapsreglene, men selv der er det altså få dokumenterte brudd de siste årene.

Det har vært dokumentert forsøk på utførsel av kvantum over grensene. Det er nå økt fokus og kontroll og økte bøter, som saksordføreren har nevnt. I tillegg er det nye forslaget nå ferdig med høring og etter hvert klart for iverksettelse. Jeg ønsker i hvert fall først å innføre de skisserte tiltakene, før vi lager en ny tiltaksplan, og så er vi vel alle enige om at det viktigste er tiltakene.

Omfanget av utførselsbrudd er vanskelig å si noe sikkert om, men som eksempel kan nevnes at i en aksjon i uke 38 og 39 i fjor ble 150 biler med turistfiskere stoppet, og det var én som hadde brutt regelverket – men til gjengjeld kraftig.

Siden det nå ligger en gjennomført høring og et forslag klart i departementet, ville et vedtak her i dag, slik jeg vurderer det, kun forsinke prosessen. Høyre vil derfor ikke støtte forslagene slik de framstår i dag, og vil gjennomføre den prosessen departementet nå er inne i, og se effekten av disse tiltakene.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [13:13:02]: Senterpartiet ønsker aktivitet i distriktene. Dette med turistfiske er en sånn type aktivitet, som har vært jobbet fram over mange år. Det var ikke noen selvfølge at man skulle klare å få folk til å komme til f.eks. Hasvik for å fiske.

Jeg var så heldig at jeg hadde med næringskomiteen til kommunen. Vi prøvde å fiske litt, og det ble vanvittig mye fisk. Det var ikke alle som var like gode til å ta vare på fisken, så det tok litt tid, men det viser at potensialet er stort, og at det er veldig artig.

I enkelte områder kommer det en del turister som ønsker å fiske bare for opplevelsen, få en stor fisk, kveite, torsk eller hva det måtte være, og de er hjertelig velkom-

men. Så er det noen som kommer og skal ha det som et såkalt næringsfiske; de fryser ned, tar med seg og skal tjene litt på det. Dem ønsker man ikke. Kontroll er nøkkelordet her. Det er ikke bare på land det er viktig med kontroll, men også på sjøen. Turistfiskere har en tendens til å komme i veien for yrkesfiskerne. Da må det kontrolleres på en god måte hvordan man gjør det. Her mangler man kontroll.

Senterpartiet har vært med på et forslag der man ser på en ordning hvor man ønsker å få fisken levert på kaia. I min kommune er det faktisk flere turistbåter enn det er yrkesbåter. Da kan et sånt tiltak være med på å skape sysselsetting også på land. Hvordan man skal gjøre det når det gjelder kvoter og sånne ting, det vet ikke jeg, det må man utrede. Jeg er her helt enig med Arbeiderpartiet i at dette forslaget burde bli utredet, at man ser på hvordan man får fisken på land, og at den blir håndtert av fagfolk, slik at man slipper dette tullet som er nå. Jeg skulle ønske at alle kunne være med på et sånt tiltak. Det kunne skape arbeidsplasser, og det ville også føre til at man fikk full kontroll med det som skjer.

Så er det viktig at regjeringen ser på en tiltaksplan for å hindre ulovlig turistfiske.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:16:14]: Turistfiske har vore eit felt som har skapt stor debatt i dei siste stortingsperiodane. Eg vil tru at det føyer seg inn i rekkja av dei mest gemyttlege debattane ? foreløpig ser det i alle fall ut som det.

Det begynte i stor grad i førre stortingsperiode, da vi i SV la fram ein serie forslag for turistfiske. Fleire parti slutta seg til mange av dei forslaga, og det blei ein veldig debatt rundt det.

Dette forslaget blei sett fram i desember, og da departementet kom med høyringsbrevet i februar, var det veldig oppløftande. Veldig mange av dei utfordringane vi har peika på over lang tid, blir tekne direkte tak i i forslaga frå departementet. Vi veit jo ikkje kvar departementet til sjuande og sist vil lande, men satsen i høyringsbrevet frå departementet er positiv. Altså: I staden for at ein kan ta fisk ut av landet kvar sjuande dag ? som er ei avgrensing frå tidlegare, der ein kunne gjere det ved kvar passering – vurderer ein å omfatte det til éin gong i året, sånn at ikkje nokon spekulerer i å gjere det om og om igjen og gjere dette til ei form for næring i seg sjølv ? ei ordning som eigentleg er retta mot turisme, ikkje mot næringsverksemd.

Ikkje minst ønskjer ein å stramme inn på kravet, eller ein ber om innspel på å stramme til kravet, at ein berre kan ta fisk ut av landet dersom han er henta gjennom ei registrert turistfiskebedrift. Det er eit fantastisk viktig forslag, og vil nettopp imøtekomme det som har vore vår tanke, ved at ein får kanalisert denne turismen inn i seri-

øse, registrerte, godkjende bedrifter – lokale bedrifter. På den måten får ein ei mykje meir profesjonell verksemd, ein får mykje meir kontroll med uttaket, ein har mykje større moglegheit til å ha betre sikkerheit til sjøs. Og så unngår ein den typen cowboy-verksemd som vi har sett massevis av eksempel på langs kysten ? fordi ein ikkje hadde eit regelverk for dette med aktørar som kjem frå andre land, som har båtar som i det heile ikkje er i stand til å møte det havet ein skal fiske i, og som sender turistar ut på sin første båttur omtrent. Vi ser dette i ulykkesstatistikkane.

Det er ei positiv utvikling som no skjer. Det har vore ei næring som har vore ute av kontroll, og det ber også høyringsbrevet på mange måtar preg av.

Framover må vi få kanalisert dette inn i sikre former, det vil høgne verdiskapinga for alle, og det vil vere til gunst for dei som er seriøse, som det òg er mange av langs kysten. Og vi vil få mykje meir kontroll med uttaket, for til no er det ingen som veit kor mykje fisk som har vore tatt på denne måten.

Eg tek opp forslaga frå SV.

Presidenten: Da har representanten Torgeir Knag Fylkesnes tatt opp de forslagene han refererte til.

André N. Skjelstad (V) [13:19:30]: Norge har flere ganger blitt kåret til ett av verdens beste reisemål. Naturbaserte attraksjoner som ren natur og rene fjorder er noen av merkevarerne som er med på å heve kvaliteten og attraktiviteten i et kresent marked, et marked som etterspør grønt reiseliv og grønne reisemål, og som man forplikter ? ikke bare for næringen selv, men også for Norge som nasjon ? å ivareta for framtiden. Reiselivet er en næring som har vekstpotensial over det meste av Norges land, og turistfiske er en viktig del av dette reiselivet. Turistfiskerier kan ha et potensial til å bidra ytterligere til verdiskaping langs hele kysten, til å sørge for lys i husene og sikre en spredd bosetting forutsatt at den framstår som attraktiv.

Men økt turistfiske kan også ha uheldige konsekvenser. Nettopp det har Venstre fokusert på i mange, mange år. Vi har lenge ment at turistfisket må reguleres strengere, og min kollega i stortingsperioden 2005–2009, Vera Lysklætt, tok nettopp opp den problemstillingen allerede i 2009 med daværende fiskeriminister Helga Pedersen. Debatten var ikke så ulik den vi har nå. Aktiviteten må foregå på en sikker og bærekraftig måte, og det er vi alle enige om. Jeg vil derfor gi honnør til forslagsstillerne fra SV for dette forslaget, for det bidrar til å holde liv i debatten.

Jeg mener det er bra at det fra 1. januar 2018 ble innført nye regler for turistfiskevirksomheten, og det er krav til registrering av turistvirksomheten og fangstrapporderingsordning for turistfiskevirksomheter, der utfør-

selskvoter ble endret til 20 kg – og til 10 kg for alle andre. Ordningen med troféfiske ble fjernet, og utførselskvoten ble endret til å gjelde innenfor en periode på sju kalenderdager. Selv om regjeringen gjorde noen endringer i regelverket i 2018, er ikke det nok. Det er derfor positivt at det er foreslått å endre gjeldende forskrift ytterligere, sånn at det kun er adgang til å ta med seg fisk ut av landet dersom man har fisket og oppholdt seg på en registrert turistvirksomhet. En sånn ordning vil bidra til at det kan bli en bedre oversikt over uttaket av fisk fra havet som turistfisket fører med seg. Tiltaket vil også bidra til ytterligere profesjonalisering og legitimitet for turistfiske næringen og styrke konkurransesituasjonen for seriøse, registrerte turistbedrifter.

Dagens regelverk med at det er tillatt å ta fiskefilet ut av landet, bidrar til at vi får et betydelig matsvinn. Sånn kan vi ikke ha det, og det er positivt at regjeringen har tatt initiativ til at ny utførselskvote kun skal tillate utførsel av hel fisk. Det har vi i Venstre en forventning om at vil gjelde når de nye reglene er på plass.

Reiselivet har med sin vekst de siste årene hatt en betydelig posisjon også som nasjonal næring, noe som bekrefter at reiselivet er en næring for framtiden. I likhet med reiselivet for øvrig har turistfisket hatt vekst i flere år og bidratt til viktige arbeidsplasser og verdiskaping langs kysten. Det finnes over 1 000 registrerte aktører for å styrke og sikre den næringen. Det er derfor viktig at aktiviteten foregår på en sikker og bærekraftig måte. Det skylder vi også framtidige generasjoner og fisken i havet.

Steinar Reiten (KrF) [13:22:45]: De siste to månedene har koronapandemien snudd opp ned på det aller meste innen norsk næringsliv. Det gjelder dessverre mer for reiselivsnæringen enn de fleste andre sektorer av næringslivet.

Representantforslaget fra SV som vi behandler i dag, ble levert lenge før koronapandemien rammet oss, og må ses i lys av det. Forslaget ble fremmet i beste mening, der hensikten var å hindre at store mengder fisk blir ført ut av landet – utenfor myndighetenes kontroll og til dels etter sløsing med ressurser ved slurvete bearbeiding av fisken før turistene forlater Norge. Målsettingen om et turistfiske som er velregulert, og utførsel av fisk på en måte som blir tilstrekkelig kontrollert, og som ikke fører til sløsing med ressurser, blir også delt av Kristelig Folkeparti og de andre regjeringspartiene. Likevel er det klart at hensynet til god forvaltning av fiskeressursene må veies opp mot hensynet til seriøse turistfiskebedrifter som blir drevet i tråd med gjeldende regelverk, som bidrar til arbeidsplasser og verdiskaping i Distrikts-Norge, og som dessverre går en svært vanskelig høysesong i møte.

Når det gjelder de foreliggende forslagene fra SV, vil vi påpeke at denne saken utpeker seg som noe spesiell.

Det aller meste av substansen i de fire forslagene som blir fremmet i Dokument 8:21 S for 2019–2020, har nemlig allerede vært ute på høring. Det er resultatet av et initiativ fra daværende fiskeriminister fra Fremskrittspartiet, Harald Tom Nesvik, som også ønsket å rydde opp i uønskede forhold rundt det turistfisket som foregår i Norge. I høringsbrevet som ble sendt ut den 6. januar i år, bes det bl.a. om tilbakemelding på følgende forslag:

- Det skal kun gis adgang til å tas med fisk ut av landet hvis turisten har fisket hos og oppholdt seg på en registrert turistfiskevirksomhet.
- Retten til å føre ut tillatt kvote av fisk blir endret fra én gang per uke til én gang per år.
- Utførselskvoten blir endret fra å tillate utførsel av filet til kun å tillate å ta med hel fisk som er sløyd og hodekappet.
- Det skal opprettes en tillatelsesordning for turistfiskeordninger, noe som krever en lovendring som klargjør vilkår for tillatelse hvis tiltaket blir gjennomført.

Forslagene i høringsbrevet fra Nærings- og fiskeridepartementet er vidtgående og som sagt langt på vei i tråd med forslagene fra SV i Dokument 8:21 S. Regjeringspartiene viser i sine merknader til at disse forslagene har vært ute på høring, og at hørings svarene nå blir vurdert av departementet. Vi mener derfor, i likhet med våre regjeringspartnere, at det riktige da er å avvente konklusjonene fra departementet til etter høringsrunden. Vi vil derfor ikke støtte forslagene fra SV.

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:25:36]: Turistfiske har vært diskutert flere ganger fra denne talerstolen de siste årene. Det har vært en tematikk som har skapt mye oppmerksomhet og sterke følelser. Dette er også en del av det som handler om bærekraftig forvaltning av våre fiskebestander.

Ja, dessverre smugles det fisk på grensene. Det har vi sett en del eksempler på. Det er uønskede og ulovlige handlinger, og det er regjeringen i gang med å få gjort noe med. Vi tar sikte på nye tiltak som kan bidra til bedre kontroll med turistfisket. Men vi må hele tiden prøve å bli bedre og gjøre det vanskeligere for dem som driver med ulovligheter.

Vi skal legge til rette for at seriøse, registrerte turistbedrifter kan drive en bærekraftig virksomhet. Det vil være et konkurransefortrinn, for mange etterspør bærekraftig turisme. Vi må passe oss for å slå beina under gode og seriøse turistfiskeaktører som bidrar til verdiskaping i små kystsamfunn.

Vi må tilstrebe å kunne tilby turistene en opplevelse uten å være avhengig av å lokke dem til Norge bare for å

fiske mest mulig. Det er ønskelig med mer vekt på opplevelse og mindre vekt på mengdefiske.

Departementet har i vinter gjennomført en høring og mottatt over 140 høringsinnspill – det bekrefter det store engasjementet i denne saken. I høringen legger regjeringen opp til en mer restriktiv linje. Blant annet blir det foreslått kun å tillate utførsel av fisk for personer som fisker i regi av registrert virksomhet – som er på linje med et av forslagene i representantforslaget. Dette forslaget får også bred støtte i høringsrunden.

Regjeringen ønsker en mer restriktiv linje vedrørende turistfiske. Samtidig er det også viktig at de tiltakene vi innfører, er mulig å gjennomføre i praksis, og at de bidrar til å oppnå formålet. Vi må unngå å lage strengere regler som bare vil føre til at de mest seriøse og gode bedriftene blir rammet unødige hardt, mens de som driver med ulovlig smugling, kan drive sin virksomhet videre.

Vi er nå i slutfasen med å oppsummere høringen og vil snart konkludere på de ulike forslagene til tiltak og komme tilbake til dem.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Cecilie Myrseth (A) [13:28:16]: Vi hadde jo også en sak der vi diskuterte dette, i fjor. Da var det en annen minister, men jeg er glad for at også denne ministeren sier at det er viktig å få gjort noe med de utfordringene vi har. Også da ønsket opposisjonen å få gjort mer, få satt i verk strengere tiltak. Det ble stemt ned. Så vet vi alle hvordan sommeren ble, og flere fikk vel øynene opp.

Det er interessant at Venstre, som også er et regjeringsparti, heller vil vise til hva de gjorde i opposisjon for 14 år siden, enn hva de faktisk gjør nå. Spørsmålet mitt til fiskeriministeren er: Hvorfor er det en dårlig idé å vedta at vi skal ha en tiltaksplan?

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:28:59]: Jeg skjønner at det er populært både å utrede og å lage tiltaksplaner. Det som er realiteten, er at regjeringen er i gang med de konkrete tiltakene, som jeg tror det er ganske bred støtte til. Høringsbrevet er jo et uttrykk for det. Vi holder nå på å oppsummere de svarene vi har fått inn, og vi tror at det som kommer ut, vil være veldig gode tiltak som kan iverksettes i stedet for at vi bruker for mye tid på en ny tiltaksplan.

Cecilie Myrseth (A) [13:29:30]: Nå skal vi ikke ta en lang runde på behovet for å utrede eller ikke. Jeg tror næringskomiteen vet veldig godt at når det kommer til fiskeripolitikken, er utredning veldig viktig for tiden.

Jeg har ett spørsmål. Det er til et av forslagene som vi har fremmet, og det handler om å få levere fisk til lokale mottak. Tenker fiskeriministeren at det er et godt tiltak?

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:29:51]: I dag er det jo et omsetningsforbud for fisk for turister, og det som er litt av hensikten her, er å få best mulige kontrolltiltak uten for mye byråkrati.

Vi tenker at det forslaget kanskje kan komme i konflikt med gjeldende regelverk, og at det vil oppstå en rekke praktiske spørsmål når det gjelder hvordan man skal løse den problemstillingen. Derfor er vi opptatt av de tiltakene vi har fremmet i høringsbrevet, og som nå vurderes. Istedenfor å utrede ytterligere, tror jeg det vil være gode tiltak å få iverksatt.

Cecilie Myrseth (A) [13:30:27]: Nå blir jeg litt usikker på om det kommer ulike tiltak, eller om alt er ferdig utredet og dermed også kan bli presentert. Mitt inntrykk nå er at fiskeriministeren avviser at det er en god idé, og da er spørsmålet mitt: Har man utredet det som et forslag?

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:30:50]: Det forslaget som representanten Myrseth henviser til, har ikke fått støtte i komiteen, og det er vel kanskje gode grunner til det. Det er ikke et forslag som vi har utredet, og heller ikke et forslag som vi kommer til å fremme.

Geir Pollestad (Sp) [13:31:13]: Det har vore eit stort engasjement knytt til høyringa av desse forslaga som regjeringa har hatt ute på høyring. Eg vil, til liks med førre replikant, peika på forslag nr. 1, om å finna ei ordning der ein kan påleggjast å levera fisk til lokale fiske-mottak. Dette vil ikkje vera noko som passar alle stader i landet, men det kan vera mogleg å finna praktiske løysingar på dette enkelte stader i landet. Då forstår ikkje eg motstanden mot å sjå om dette kan vera mogleg, for då vil ein få fisken inn i meir kontrollerte former, og ein vil kunna bidra til meir lokal verdiskaping på fisken.

Vil statsråden vurdere det tiltaket som ligg i forslag nr. 1?

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:32:09]: Jeg har akkurat svart på det spørsmålet. Det tiltaket har vært vurdert, men det er ikke tatt med i høringsbrevet fordi vi mener det er andre tiltak som er viktigere å iverksette. Jeg har nevnt flere av dem.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [13:32:38]: De foregående replikantene var veldig mye inne på det med å pålegge, pålegge og pålegge. I høringsbrevet var vel næringen spurt om hvordan man i større grad kan ta vare på råstoffet og ikke minst restråstoffet – stemmer ikke det?

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:32:58]: Ja, det stemmer, og det jobbes også med å se på hvordan man kan ta vare på restråstoffet. Noe mer detaljert svar enn

det har jeg ikke, men det er ett av momentene som er med i vurderingen.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:33:22]: Som forslagsstiller set eg pris på at departementet følgjer opp representantforslag allereie før dei er behandla i Stortinget, med eit høyringsbrev, der det er mykje interessant. Men det var også mykje som det var interessant å høyre statsråden si vurdering av, f.eks. at ein skal kunne stille vilkår for å bli turistfiskebedrift, altså ei slags konsesjonsordning.

Kan statsråden seie litt om kva slags type vilkår ein her ser for seg?

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:33:55]: Jeg er for så vidt enig i intensjonen med spørsmålet, men så er spørsmålet hvor komplisert man skal gjøre det. Skal man ha en konsesjonsordning eller en litt enklere ordning med registrering. Det er nettopp noe av det vi vurderer i departementet nå. Vi heller kanskje mot at hvis det går an å gjøre ting litt enklere, prøver vi å få til det.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Geir Pollestad (Sp) [13:34:31] (leiar for komiteen): Etter å ha høyrte på replikkordskiftet tenkjer eg at fotballspelaren Erling Braut Haaland kan ha godt samvit for å gje korte svar – det kan òg fiskeriministeren gje. Det er ikkje noko galt i det, men eg trur det er viktig å lytta til gode innspel. Eg har òg prøvd å lytta til den ordvekslinga som har vore om forslag nr. 1, og eg oppfattar at det som kanskje er problemet, er formuleringa om at ein «kan pålegges å levere fisk til lokale fiskemottak». Det som ligg i dette forslaget, frå Senterpartiets side, er ikkje nødvendigvis eit sterkt ønske om å påleggja eller tvinga nokon til å gjera noko, men å finna løysingar i eit samarbeid mellom fisketuristbedriftene og lokale fiskemottak.

Stortinget reiser på studieturar. Næringskomiteen har, som ein del av ei lengre reise i Finnmark, studert turistfisket. Det vart mykje fisk. Medlemene i komiteen skulle skjera filet. Det gjekk mest ut over fingrane til enkelte Høyre-folk og den type ting. Etter éin filet var ein lei og gjekk i dusjen og til middag – og representanten Geir Adelsten Iversen vart ståande og skjera 70 kg filet.

Det er ikkje alle som er ute på turistfiske som har med seg ein Geir Adelsten Iversen. Det er ikkje alle som er utstyrte med ein senterpartist, og då kan det å ha ein avtale om å levera til lokale fiskemottak og få ei organisert løysing for det, vera eit godt forslag. Det er berre det me ønskjer at fiskeriministeren skal vurdere i denne saka. Elles er me fornøyde med det som har vore på høy-

ring, og me er for så vidt fornøyde med mange av innspel og signala som kjem her i dag, men me synest at me har eit forslag som er ganske godt, og som eg trur kan få aksept langs kysten. Det er difor me føreslår det og håpar at regjeringspartia vil støtta det.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:36:58]: Etter å ha høyrte gjennom spørsmåla og slikt, er det klart at her har ein sendt ut eit høyringsbrev der det er veldig mange alternativ. Det blir dratt ut eit ganske stort spenn i ulike tiltak. Spennet er frå at ingenting kan skje, til at veldig mykje bra kan skje. I det forslaget som vi diskuterer her, er heile formålet å få kontroll over uttaket av naturressursen. Tenk at det er ingen som veit kor mykje fisk som blir tatt ut av turstfisket i Noreg i dag – ingen! Det har vore påpeikt frå fagleg hold i mange år, men ingenting har blitt gjort. Vi har ein fiskeritavtale med Russland der vi kan ikkje seie sikkert til dei kor mykje som blir tatt ut av denne delen av fiskeria. Likevel aksepterer dei at 7 000 tonn er det som står i avtalen – enn så lenge. Det er altså ingen kontroll med uttaket av ressursar.

Ein har ingen kontroll med båtane og fartøya som turistane vert tekne ut på havet med, eller kva slags folk som tek dei med seg ut på havet, eller om dei som sender dei ut på havet, kan havet. Vi veit ikkje eingong kven som driv desse bedriftene. Dei er ikkje registrerte, dei er ikkje godkjende, det er ingen ordningar for dette. Samtidig har krava som blir stilte til yrkesfiskarar, skote i veret. Under leiinga til bl.a. Framstegspartiet har ein innført stadig nye krav og stadig nye kontrollordningar for skikkelege fiskarar, mens ein har latt turistfiskebedriftene og useriøse aktørar gå heilt fri. Dei kan til og med ta med seg store kvantum ut av landet – alle veit kva for grenseovergangar ein kan dra over, der det er ingen kontroll. Det har vore verkelegheita.

Høyringsbrevet har blitt sendt ut i ein situasjon der denne næringa, dessverre, har fått eit utruleg frynsete rykte. Det er ikkje på grunn av dei seriøse aktørane; det er på grunn av alle dei useriøse. Det har ramma dei seriøse aktørane så til dei grader. Dei har blitt forsvarar av dette systemet. Dei som har gjort ting på skikkeleg vis, har måtte forsvare eit system som har blitt utnytta av mange useriøse aktørar.

Ein gong tok eg flyet frå Oslo til Tromsø og sat tilfeldigvis ved sida av to britar. Dei var del av ein stor gjeng. Dei hadde leigd seg eit hus på yttersida av Senja, og det gjorde dei kvart år. Dei leigde seg nokre båtar og drog ut på havet. Og, som den eine sa, dei sjølvfinansierte heile turen ved å ta med seg massevis av fisk heim på flyet, på normalt vis. Det var ingen kontroll. Slik hadde dei gjort det i mange år, det var ein tradisjon i den kompisgjengen. Det var utruleg gøy, det var hyggelege folk, men det

seier seg jo sjølv at slik kan det ikkje halde fram. Her må vi ha eit system.

Anten det er kompislag som bruker havet vårt på den måten, eller det er organiserte kriminelle miljø som driver omtrent på industrielt vis, må vi kome dette livs, og det hastar. Det er bra at ein i alle fall er litt i gang, men vi veit ingenting om kva departementet landar på: alt eller ingenting.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [13:40:18]: Av og til når man hører enkelte fra den rød-grønne opposisjon, skulle man tro at var bare cowboyer innenfor turistfiskerieringen. Det er det faktisk ikke. Størsteparten er dønn seriøse og ærlige, som prøver å skape seg et levebrød av de ressursene man har.

Mye av det som nå foreslås i dette Dokument 8-forslaget, er rimelig godt ivaretatt i den høringsprosessen som ble igangsatt av daværende fiskeriminister Harald Tom Nesvik. Næringen svarer godt på høringsbrevet, og er kanskje den beste til å vite hvor skoen trykker. Så at man skal ha et sånt stortingsregjereri for å ta æren for en del tiltak som kanskje kommer, kan i mange tilfeller være veldig uheldig.

Når Knag Fylkesnes sier at det er en positiv utvikling: Det er faktisk en positiv utvikling som ble igangsatt da Fremskrittspartiet satt i regjering, og som regjeringen i dag følger opp.

At det fremmes stadig nye krav til yrkesfiskere, men ikke til turistfiskere, har overhodet ikke rot i virkeligheten. Blant annet i januar 2018 ble det innført en betydelig mengde krav også til turistfiskere, og vi har også igangsatt en høringsrunde nå med næringen for å se på nye tiltak. Men så er det viktig at tiltakene er målrettede og riktige, og at man ikke gjør ting verre for de seriøse aktørene innenfor næringen.

Så bare en liten kommentar til komitéturen som vi hadde i Hasvik. Det var en veldig hyggelig tur. Det er et fantastisk område, Hasvik, og Hasvik kommune og Sørøya, men det var betydelige mengder restråstoff som dessverre gikk til spille.

Statsråd Odd Emil Ingebrigtsen [13:42:26]: Jeg skjønner at hvis næringskomiteen skal til Finnmark en gang til, blir nok Geir Adelsten Iversen invitert med!

Det var bare en liten merknad til forslaget om å utrede en ordning med å pålegge levering på fiskemottak. Det er kanskje spesielt ordet «pålegge» som er litt problematisk. Jeg er sikker på at man kan klare å finne gode ordninger for levering av fisk som er fanget, uten at man må ha pålegg om det.

Så er det også viktig å si at dette er en liten flik av det som handler om bærekraftig forvaltning av våre fiskebestander.

Det er veldig bra at man har bred enighet, og nå kommer det gode tiltak som kan gi en bedre kontroll på det turistfisket som har foregått.

Cecilie Myrseth (A) [13:43:21]: Det er mye jeg kunne sagt om turen til Hasvik, men det meste er jo sagt. Det som man kan si, er at det handler om restråstoff. Vi har ganske strenge krav til fiskerne når det gjelder hvordan man skal behandle fisken og restråstoffet. Da er det ikke urimelig at vi også har noen tanker om og regler for det når det kommer til fisken som fiskes av turister. Vi er jo stolte av dette råstoffet, og derfor bør vi også utnytte hele råstoffet når det er mulighet for det. Derfor tenker jeg at det forslaget som vi har fremmet, absolutt bør vurderes. Nå har fiskeriministeren bekreftet at det ikke engang har vært vurdert.

Også opposisjonen er opptatt av de seriøse aktørene. De aller fleste er jo seriøse, problemet er at når vi har noen som ikke er det, går det hardt ut over også de seriøse. Det gjør noe med renommeet til næringen, og det sender noen signaler ut av landet om hvordan vi håndterer vårt eget råstoff. Derfor er det så viktig å ta opp.

Men også Arbeiderpartiet er jo et konstruktivt opposisjonsparti, og dersom det er slik at i forslag nr. 1 er problemet ordet «pålegges», så prøver jeg meg på å komme med et lite endringsforslag, og det er å bytte ut ordet «utrede» med «vurdere» og fjerne ordet «pålegges» i forslaget. Dersom vi gjør det, er det en håndsrekning til posisjonen, og jeg håper vi kan enes om forslaget.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [13:45:24]: Det var ikke meningen å forlenge denne debatten veldig mye. Jeg har bare lyst til å påpeke at det ikke er ubetydelige kvanta fisk vi snakker om.

Jeg har holdt på med en festival i snart 40 år. Vi har aldri vært under 50 kg i snitt pr. dag pr. fisker. Hvis man har ca. 1 000 gjester og ganger det med 50, blir det betydelig. Hvis man ganger det opp litt, blir det vanvittig mye fisk. Denne fisken tenker jeg kunne blitt brukt i produksjon. For det er ikke tvil om at det er mange som trenger å kurses i å skjære filet eller håndtere fisk – bløgge osv. Det er ikke alle som kan det. Det er ikke noe krav om at man må kunne det heller for å kunne delta i turistfiske. Så jeg synes godt om forslaget som er kommet, om å vurdere om enkelte kommuner kunne få til et fiske hvor man leverte på bruket og kanskje fikk med seg 20 kg, hvis det var det man trengte, når man reiste fra kommunen. Da ville det være greit. Da ville det være profesjonelle folk som gjorde det, og man slapp å stå og knote med det, og man fikk opplevelsen av å fiske. Det var en presisering statsråden kan ta med seg. Jeg tar ham for øvrig gjerne med på en tur.

Presidenten: Da ser det ut til at det ikke er flere som har noen fiskehistorier å by på, og debatten i sak nr. 15 er avsluttet.

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil sakene nr. 16 og 17 behandles under ett.

Sak nr. 16 [13:47:25]

Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 27/2020 av 7. februar 2020 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/2436 (nytt varemerkedirektiv) og samtykke til tiltredelse til Singaporetraktaten 27. mars 2006 om varemerkerett (Innst. 270 S (2019–2020), jf. Prop. 43 LS (2019–2020))

Sak nr. 17 [13:47:52]

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i varemerkeloven og tolloven mv. (gjennomføring av nytt varemerkedirektiv mv.) (Innst. 269 L (2019–2020), jf. Prop. 43 LS (2019–2020))

Margunn Ebbesen (H) [13:48:28] (ordfører for sakene): Det er hyggelig å ha representanten Svein Roald Hansen som president i disse sakene.

Presidenten har allerede lest opp hele den lange overskriften for denne saken. Og som sagt der, behandler vi både samtykke til godkjenning av nytt varemerkedirektiv og samtykke til tiltredelse av Singaporetraktaten om varemerkerett. Som følge av det nye varemerkedirektivet fremmes også en lovproposisjon om endring av noen lover. Det er en enstemmig næringskomité som har behandlet saken, og utenriks- og forsvarskomiteen har sluttet seg til vår innstilling.

Det nye varemerkedirektivet er vedtatt med hjemmel i artikkel 114 TEUV om det indre marked, og erstatter varemerkedirektivet fra 2008, som allerede er innlemmet i EØS-avtalen. Gjennomføringen av det nye varemerkedirektivet vil gi en modernisering og en ytterligere harmonisering av varemerkereguleringen i EØS-området, noe som vil virke positivt for næringslivet. Det blir også enklere for næringsdrivende som driver virksomhet i flere EØS-stater, å forholde seg til regelverket. Dette er gunstig for både små og store bedrifter.

Det kan være greit å merke seg at Norge og de øvrige EØS-/EFTA-statene har fått gjennomslag for at artikkel 10 nr. 4 i direktivet om varemerkeforfalskning i transitt, ikke anses som EØS-relevant og derfor ikke skal gjelde for EØS-/EFTA-statene. Endringene til gjennomføring av direktivet innebærer en klargjøring av hva som allerede følger av EU-domstolens praksis, noe som kan være hen-

siktsmessig for å lette forståelsen av regelverket for brukerne og dermed gi besparelser for disse.

Høringsinstansene er positive til det nye varemerkedirektivet. Advokatforeningen viser til at økt rettsenhet med andre land er viktig for at det industrielle rettsvernet skal være like godt her i landet som i våre naboland og i EU, og viser også til at harmonisering er viktig av hensyn til det frie varebyttet og for å sikre forutberegnelighet i internasjonal handel og ved grensekryssende etableringer.

Når det gjelder lovproposisjonen, foreslås det endringer i panteloven for å åpne for slik særskilt pant i registrerte varemerker som direktivet krever. I tillegg foreslås enkelte andre endringer i varemerkeloven samt visse endringer i foretaksnavneloven, designloven og patentloven. Det foreslås også endringer i tolloven kapittel 15 og tvisteloven § 34-7 for å styrke tollmyndighetenes kontroll med varer som gjør inngrep i immaterialrettigheter.

Statsråd Monica Mæland [13:51:54]: Varemerker er viktige for konkurransevnen til norske foretak, og jeg er glad for at en samlet næringskomité har sluttet seg til regjeringens forslag om gjennomføring av EUs varemerkedirektiv fra 2015 i norsk rett og tiltredelse til Singaporetraktaten.

Lovforslaget vil klargjøre og modernisere varemerkereguleringen på flere punkter. Blant annet blir det mer teknologinøytralt hva som kan registreres, og det åpnes for bedre finansiering ved særskilt pantssettelse av registrerte varemerker. Reglene om foretaksnavn harmoniseres mer med varemerkereguleringen. Dette er positivt for næringslivet som forholder seg til begge regelverk.

I tillegg foreslås endring av tollovens regler om tilbakehold og ødeleggelse av varer som gjør inngrep i immaterialrettigheter, slik at det blir enklere og billigere for rettighetshaverne å benytte tollmyndighetenes bistand. Dette vil øke muligheten for å bekjempe ulovlig handel med piratkopier og varemerkeforfalskninger, og det er viktig.

Presidenten: Det ser ikke ut til å være flere som vil sende noen ord med på veien til denne loven. Dermed er debatten i sakene nr. 16 og 17 avsluttet.

Sak nr. 18 [13:53:07]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Geir Pollestad, Marit Knutsdatter Strand og Sigbjørn Gjelsvik om styrking av norsk anleggsbransje (Innst. 263 S (2019–2020), jf. Dokument 8:38 S (2019–2020))

Presidenten: 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 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.

Kirsti Leirtrø (A) [13:53:59] (ordfører for saken): Først vil jeg takke forslagsstillerne for et viktig representantforslag og komiteen for godt samarbeid. Dette representantforslaget ble fremmet før koronakrisen.

Den 5. desember 2019 kunne vi lese i media at «det er nå all grunn til å være oppmerksom på at omfanget som nå rammes av permitteringer og oppsigelser innen anleggssektoren, virker å ligge godt over det vi kan kalle et normalnivå» i vintermånedene.

Videre:

«Samtidig har en del kontraktstørrelser blitt mangelvare i markedet. Det er mange store jobber – men færre av de mellomstore – mens det fortsatt også er bra med trykk på de minste oppdragene.»

Så kom koronakrisen. Høringene har bli erstattet med skriftlig høring. Svarene er samstemte, og jeg tror også at alle i komiteen har fått henvendelser om ulike bedrifters bekymringer.

Vi har fått gode svar på hva som kan gjøres bedre for å styrke bransjen, og dialog er viktig. Etter koronaen er dette enda viktigere – konkurransekraften må styrkes.

Jeg må allikevel si at vi har en svært kompetent anleggsbransje, men de ønsker seg mer innovasjon, har krav om lærlinger og ønsker en større innsats mot sosial dumping. De vil også at norsk anleggsbransje skal være konkurransedyktig og framtidsrettet. Pris kan derfor ikke være eneste tildelingskriterium. Det offentlige må bruke innkjøpsmakten til å utvikle bransjen.

Mindretallet, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, fremmer derfor i dag åtte forslag for å styrke offentlige anskaffelser for å legge bedre til rette for lokale, regionale og nasjonale arbeidsplasser.

Det er et flertall i komiteen som ber om at store kontrakter deles opp i mindre, og peker spesielt på Hålogalandsvegen, men det er også et flertall for i størst mulig grad å legge til rette for deltakelse fra norske entreprenører ved infrastrukturbygging i Norge.

I tillegg fremmer Arbeiderpartiet og SV to forslag der vi ber regjeringen gå bort fra bruk av OPS for både Sotrasambandet og Hålogalandsvegen. Jeg kommer eventuelt tilbake til dette senere.

Dermed er alle forslagene i saken tatt opp.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Jonny Finstad (H) [13:57:07]: De borgerlige partiene har i regjering bygd både mer og raskere vei for pengene. Litt av suksessen har vært etablering av Nye Veier, som har vist vei, bl.a. ved nye gjennomføringsstrategier og bygging av mer sammenhengende og større prosjekter.

Norske entreprenørbransje har som følge av dette økt sysselsettingen, vokst og utviklet seg voldsomt, samtidig som andelen utenlandske entreprenører har sunket sammenliknet med tidligere. Vi i Høyre opplever derfor at representantforslaget slår inn åpne dører og setter framdrift av prosjekter i fare.

Hålogalandsvegen, det største veiprojektet i den mest folkerike delen av Nord-Norge, har det vært jobbet med i årtier. Det var også det viktigste prosjektet som jeg jobbet med for vår region da jeg var ordfører første halvdel av 2000-tallet. I NTP i 2017 ble endelig prosjektet prioritert, som et OPS-prosjekt. I tre år har altså detaljplanlegging og kontraktstrategier for dette pågått. Regjeringen er nå klar til å sende saken til Stortinget, med snarlig oppstart. Med dette bakteppet er det trist at opposisjonen i dag på målstreken av politiske, ideologiske årsaker vil stoppe prosjektet uten at noen egentlig aner konsekvensene. Stopp-forslaget er fylt med gode intensjoner om å styrke norsk anleggsbransje, men oppdeling av prosjektet gir heller ingen garanti for at norske og lokale entreprenører får flere kontrakter i prosjekter, og derav økt sysselsetting.

Den eneste garantien er at prosjektet blir betydelig forsinket dersom forslaget vedtas. Vi kommer da i en situasjon der det egentlig ikke er flertall for noen av utbyggingsalternativene. Dagens regjeringspartier er for OPS, vedtatt i NTP. Opposisjonen på venstresiden er ideologisk mot OPS, mens Fremskrittspartiet på andre siden er ideologisk mot bompengefinansiering. Jeg ønsker ikke å krisemaksimere for mye, men all erfaring viser at politisk uenighet og omkamper om samferdselsprosjekter er selve oppskriften på årevis med forsinkelser.

Oppdeling i delprosjekter har også tradisjonelt sett utsatt fullføring av prosjekter i årevis. Det er f.eks. bare å se til Gudbrandsdalen og andre områder som transportkomiteen har besøkt, og hvor det gjenstår arbeider som skulle vært fullført for mange, mange år siden.

Hålogalandsvegen er i ferd med å bli Nord-Norges svar på E18. Er opposisjonen rede til å ta det politiske ansvaret for forsinkelsene på Hålogalandsvegen helt på oppløpssiden, uten å ha noen garanterte effekt for det man ønsker: økt norsk sysselsetting? Koronakrisen gjør tvert imot at det haster å få i gang anleggsprosjekter.

Norske entreprenører har også vært tydelig på at de synes rigging, kontraktstrategier og lavere risikoprofil har vært interessant og spennende, og de har signalisert at norske selskap vil delta i konkurransen.

Siv Mossleth (Sp) [14:00:31]: Norge trenger en million nye arbeidsplasser, og mange av disse skal være i anleggsbransjen. For oss er det klart at dette er arbeidsplasser som skal være innenfor gjeldende seriositetsbestemmelser når det gjelder krav til fagbrev, lærlinger og fast ansatte.

Samferdselsinvesteringer er viktig næringspolitikk og må bidra til å fremme verdiskaping, skatteinntekter, kompetanse og arbeidsplasser i Norge. Vi vil la samferdselsinvesteringene drysse over landet, ikke sende pengene ut av landet for å styrke de store internasjonale aktørene. Dette er bakgrunnen for at Senterpartiet fremmer dette representantforslaget om å styrke norsk anleggsbransje. Forslagene som vi fremmer i dag, er blitt enda mer relevante etter koronakrisa, og selvsagt vil vi ikke, som representanten Finstad sier, stoppe opp noen prosjekter. Vi vil ha fortgang i prosjektene, men vi vil at denne verdiskapingen skal komme dette landet til gode.

Flertallet, som består av regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, påpeker i dag at det er svært få utenlandske entreprenører i entrepriser for drift og vedlikehold – og takk og lov for det, sier jeg. Så vil jeg vise til at dersom disse store kontraktene ikke blir delt opp, vil vi favorisere store utenlandske selskaper. Dette faktum er ytterligere styrket etter rapporten Virkninger av store offentlige kontrakter, som næringsminister Nybø la fram 6. mai.

Regjeringspartiene mener at det er gode muligheter for norsk anleggsbransje til å fortsette å utvikle seg og vinne kontrakter. Det er en god intensjon, men da er det uforståelig at det ikke er en enstemmig komité som står bak de forslagene som Senterpartiet er med på å fremme.

For å gi et bilde på situasjonen viser regjeringspartiene til Nye Veier, hvor kontraktsandelen som vinnes av norske entreprenører, ligger på over 80 pst., sier de. Nye Veier har signert 13 kontrakter til en samlet verdi på 33 mrd. kr, og elleve går til norske entreprenører med en samlet kontraktsverdi på om lag 26 mrd. kr. Hva er det dette regnestykket viser? Jo, det viser akkurat det som er kjernen i vårt representantforslag: Har man 33 mrd. kr og signerer 13 kontrakter, blir det et snitt på 2,54 mrd. kr per kontrakt. Så sies det at 26 mrd. kr har gått til elleve norske aktører, og det blir et snitt på 2,36 mrd. kr. Det betyr at ved å oppdele disse gigantmonsterkontraktene oppnår vi akkurat det som det vises til i dette eksemplet. Regnestykket underbygger vårt forslag. Eksempelvis må Hålogalandsvegen til 9 mrd. kr deles opp.

Jon Gunnes (V) [14:03:53]: I disse koronatider har jeg stor forståelse for at man snakker om å ha mer aktivitet for norsk anleggsbransje. Dette representantforslaget fra Senterpartiet kom før den krisen vi har i bransjen nå.

Man begynner å peke på hvordan man har organisert de forskjellige prosjektene. Vi har Nye Veier, vi har Statens vegvesen, og vi har hatt OPS-er rundt omkring i landet som har hatt stor aktivitet de siste årene. Alle har vel på sin måte hatt suksess, for vi har bygd ut mye infrastruktur de siste årene. Jeg mener vi har veldig god oversikt og framdrift på prosjekter både med utenlandske entreprenører og med norske.

Nye Veier er aktive i Trøndelag for tiden. Der er det utenlandske selskap som har vunnet hovedentreprisen, men det meste av jobben skal gjøres av trønderske anleggsarbeidere, med trønderske bedrifter som tar det meste av jobben, selv om det ikke er dem som har hele entreprisen. Det er fordi man har spesialisert seg innenfor enkelte områder, mens det kanskje er andre områder hvor andre firmaer er gode.

Jeg ser det er et forslag fra Arbeiderpartiet med flere om OPS. Vi har diskutert OPS tidligere. Det er brukt i lite omfang i Norge. For Venstres del er det et altfor lite omfang av OPS-er. Jeg tror det er en god form, for det er et lokalt engasjement som klarer å få flere interessenter til å jobbe på lag. Det store, gode eksemplet på det i Trøndelag er mellom Klett og Orkanger. For over 20 år siden hadde vi et OPS der som var en suksess. Det prosjektet, den veistrekningen, hadde kanskje ikke vært bygd den dag i dag – det er starten på E39 – hvis det ikke hadde vært for et lokalt engasjement og en lokal løsning med flere entreprenører, og en stor en som garanterte for pengebruken og ikke minst for vedlikehold. Jeg skjønner ikke at vi skal forlate suksesshistorier.

Bård Hoksrud (FrP) [14:07:02]: Jeg og Fremskrittspartiet mener at det er viktig både å ha store prosjekter, det er viktig å ha prosjekter som passer regionalt, og det er viktig å ha prosjekter som passer lokalt. Jeg mener også at med Nye Veier har vi vist at det er mulig å få det til. Vi ser at det aller meste går til norske entreprenører eller norske selskaper – hvis man kan definere alle dem vi ofte her definerer som norske, som norske, de har jo ofte noen utenlandske eiere noen av dem. Men de er viktige selskaper, som har norske ansatte som gjør en fantastisk og formidabelt bra jobb når det gjelder å bygge infrastruktur.

Det er litt spesielt å høre på Senterpartiet på denne talerstolen. Jeg er enig i at det er viktig å jobbe for at vi skal ha norske arbeidsplasser, og at det er norske arbeidere som skal gjøre jobben, men det er viktig å ha med seg at det faktisk i stor grad er slik innenfor samferdsels-

sektoren. Og det er jo ikke så lenge siden – selv om noen kanskje vil mene at det er lenge siden Senterpartiet var i regjering, jeg mener det er altfor kort tid siden – at det var en statsråd fra Senterpartiet som reiste rundt i Europa og ville hente utenlandsk arbeidskraft og utenlandske selskaper til Norge for å drive infrastrukturbygging her. Det er jo litt spesielt.

Så til litt av utfordringen i dette landet: For dem som husker E18-utbyggingen i Vestfold, brukte vi ca. 20 år på å bygge ut noen få mil med vei. Men det handler også om vilje til faktisk å bevilge penger og satse på samferdsel. Det fikk Fremskrittspartiet til da vi satt i regjering i de seks og et halvt årene, og vi ser at oppdragene i stor grad også går til norske selskaper, eller i hvert fall til selskaper som vi ofte definerer som norske, som driver aktivt i Norge. Det er kjempebra. Men man må altså se på de forskjellige prosjektene, og det er jo litt spesielt med det ene prosjektet som vi er med på å omtale i en merknad, nemlig Hålogalandsvegen. Det handler om 8 mrd. kr i en landsdel hvor man kanskje ikke har den samme muligheten som man har mange andre steder til å kunne inngå en stor kontrakt. Derfor er jeg glad for at vi har fått komiteens flertall med på merknaden om at det er et prosjekt som man bør dele opp.

Så vet jeg at noen bruker som argumentasjon at det kan bety utsettelse osv. Men da har jeg lyst til å peke på at da det gjaldt E18 hjemme i Bamble, var også noe av bekymringen vår at det skulle bli utsettelse, fordi Nye Veier overtok for Statens vegvesen. Men resultatet var – på tross av at det tok litt lengre tid i starten – at man var ferdig innenfor det som var utgangspunktet. Det handler om at man ved å dele opp og ved å gjøre ting på en litt annen måte kan angripe på flere arenaer samtidig, og på den måten kan man klare å sikre den utbyggingen som man skal ha allikevel. Så jeg er veldig fornøyd – jeg tror jeg skal komme tilbake, president.

Arne Nævra (SV) [14:10:21]: Jeg skal ta opp et veldig alvorlig spørsmål for norsk anleggsbransje, som delvis kan ses i lys av koronasituasjonen. Jeg skal komme litt tilbake til det som er tett knyttet til dette forslaget i et annet innlegg.

Vi har i dag snakket om en av de største entreprenørene i norsk anleggsbransje, Albert Hæhre, fra mitt distrikt i Buskerud. I et notat som jeg har fått oversendt, peker han på to prekære utfordringer de nå står oppe i. Det er det som Maskinentreprenørenes Forbund har pekt på mange ganger. De brede pakkene treffer ikke de virkelige store selskapene, der et stort antall bor i brakkerigger. De har måttet organisere livet sitt på en helt annen måte etter at koronaen kom. Det er den ene store utfordringen. Så er det en stor utfordring i forbindelse med smittevernreglene at man ikke får arbeidskraft på plass.

Det er store problemer med det på grunn av lokale smittevernkrav, innreiseforbud osv.

Alle offentlige byggherrer, det vil si Statens vegvesen og andre, har inntatt samme holdning når det gjelder et problem, og det gjelder selvfølgelig det å betrakte viruset som en slags force majeure-sak. Er det det eller er det det ikke? Det betyr enormt mye for dem. Og jussen i kontraktene er uklare. Bransjen har nå ikke noe annet valg enn å kjøre rettssaker mot mange av statens etater. Det skjer på løpende bånd. Mange konkurser er spådd. Bare Hæhre-selskapet snakker om at de har tapt ca. 63 mill. kr fram til 1. mai på grunn av smitteverntiltakene og følgene av koronaen. De sier at de faller mellom flere stoler, og at de brede pakkene ikke hjelper.

Dessuten: På grunn av disse utsettelsene som koronaen har medført, får de dobbel straff. Hvorfor får de dobbel straff? Jo, fordi de selvfølgelig får dagbøter fordi prosjektene har blitt utsatt. Man kan tenke seg en situasjon der man skal lage fundamentet til en bro over en elv, som er blitt utsatt. Så får de ikke gjort det før flommen kommer. Da kan prosjektet bli utsatt et halvt år. Man kan tenke seg dagbøtene som kommer på toppen av dette. Det er veldig viktig at statsråden følger med på dette, for dette er helt konkret.

Så er det selvfølgelig de langsiktige effektene, som motkonjunkturtiltak kunne rette opp i. Jeg imøteser den proposisjonen om motkonjunkturtiltak som er lovet fra regjeringen, det skal bli spennende. I anleggsbransjen i transportsektoren er det klart at det er mange lavthengende frukter å ta fatt på. Bare i Viken tror jeg vi snakker om rundt 8 mrd. kr i etterslep på samferdselsprosjekter. Så det gleder jeg meg til å ta fatt på.

Jeg skal knytte en del kommentarer til det generelle i et senere innlegg.

Statsråd Knut Arild Hareide [14:13:32]: Noreg har ein velfungerande anleggsmarknad, og norske entreprenørar er og har alltid vore ein del av denne marknaden. Og som saksordførar Leirtrø så rett sa det, er det ein svært kompetent bransje me har. Derfor har eg tru på at norske entreprenørar vil klare seg godt i denne marknaden òg i åra framover.

Så vil eg understreke at Samferdselsdepartementet på same måte som dei statlege byggherrane i samferdselssektoren er opptatt nettopp av å ha ein velfungerande anleggsmarknad i Noreg. Det betyr at me skal ha ein differensiert og konkurransedyktig norsk anleggsbransje som består av både små, mellomstore og store aktørar.

Det er mange grunnar til å vere offensiv og optimistisk på vegner av norsk anleggsbransje sjølv i den krevjande tida me er i no. Ein av grunnane er at statlege byggherrar, som Statens vegvesen, er bevisste på kon-

traktstrategiane sine. Resultata er òg veldig tydelege. Dei aller fleste konkurransar om norske samferdselskontraktar går til norske entreprenørar. I 2019 gjekk f.eks. 21 av 23 av Statens vegvesen og Nye Vegar AS sine kontraktar til det som kan definerast som norske entreprenørar.

Når eg peiker på store kontraktar her, meiner eg dei som er på over 100 mill. kr. Stortinget har bedt regjeringa sørgje for at offentlege anbod innan veg, jernbane og farleier er utforma slik at norske aktørar har ei reell moglegheit til å konkurrera om prosjekta, under føresetnad av at det ikkje medfører auka kostnader ved prosjekta, bl.a. når det gjeld størrelse på kontraktane. Da må det stillast krav til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der det er relevant for oppdraget, og krav til norske løns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlingar og egne tilsette på byggjeplassen.

I utgangspunktet meiner eg at alle desse omsyna allerede er tatt vare på gjennom kontraktane til dei statlege bygherrane og gjennomføringsstrategiane deira. Eg har likevel presisert at føringane frå Stortinget skal følgjast opp av bygherrane våre, under føresetnad av at det blir gjort i tråd med gjeldande lov- og regelverk.

Sjølv om eg har stor tru på norsk anleggsbransje i framtida, vil Samferdselsdepartementet følgje utviklinga nøye og vurdere korleis me best kan leggje til rette for denne bransjen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [14:16:39]: I behandlingen i komiteen er det, i merknadsform, flertall for å be regjeringa sørge for kontraktstrategier som i størst mulig grad stimulerer til å legge til rette for deltakelse fra norske entreprenørar. En viser i den sammenheng i merknaden til Hålogalandsvegen ber regjeringa dele opp prosjektet ved anbudsutlysning, mens det konkrete forslaget, forslag nr. 5, ikke har det samme flertallet da Framskrittspartiet ikke støtter dette forslaget, men kun merknaden. Hvordan vil statsråden tolke Stortingets vilje i denne saken?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:17:22]: Eg opplever eigentleg at eit samla storting er opptatt av at norske entreprenørar skal ha ei reell moglegheit til å delta i konkurransen, det er me òg godt kjende med. Og når det gjeld Hålogalandsvegen, så er norske entreprenørar ein del av det arbeidet som no går føre seg her.

Så høyrer eg litt ulike signal, for eg høyrer òg representanten Siv Mossleth, som er veldig tydeleg på at no må det ikkje skje ei forseinking. Og me veit at viss me er villige til å gå inn og stykkje opp arbeidet, blir det reelle forseinkingar. Det synest eg er krevjande i den tida me står i no, da me nettopp treng aktivitet, treng å halde hjula i gang. Det ville jo vore krevjande viss me no skulle

begynne å bryte opp kontraktane, stykkevis og delt. Og me som følgde transportpolitikken ti år tilbake i tid, veit jo at nettopp det var ei utfordring, at det var for mykje stykkevis og delt og for lite samanhengande. Så eg vel å følgje opp dette arbeidet, men eg er sjølv sagt lydhør for det Stortinget peiker på.

Kirsti Leirtrø (A) [14:18:31]: En samlet entreprenørbransje peker på konkurranseloven og tolkningen av den som særdeles vanskelig. Høringssvarene i saken ber om at det blir brukt ressurser på veiledning for bedrifter på handlingsrommet innenfor konkurranseloven for å tydeliggjøre mulighetene for samarbeid for norske entreprenørar. Dette er en annen problemstilling under samme tema. Er dette noe statsråden kan tenke seg å se nærmere på?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:19:09]: Eg trur det med ein god dialog mellom bygherrane og anleggsbransjen er veldig viktig, og det å ha kunnskap og informasjon, og òg rettleiing, trur eg er veldig positivt. Det synest eg er gode signal, som òg Stortinget peiker på, og det synest eg me absolutt bør sjå på.

Det er ei utfordring, og det trur eg òg me skal vere klar over, at det for ein del år tilbake i tid var eit veldig tydeleg signal at «me ønskjer større og større kontraktar», men me lyttar jo òg til ulike organisasjonar som peiker på at me no kanskje bør sjå på det å ha litt mindre kontraktar. Eg hadde møte med NHO, og dei er veldig tydelege på at dei for åtte?ti år tilbake i tid bad om større kontraktar, og no gir dei eit anna signal, og det er òg ting me er nøydd til å ta med oss. Men eg har lyst til å seie at me bør tenkje oss veldig nøye om no, at me ikkje utset prosjekt nettopp i den tida der me er no, der me treng aktivitet, for det treng me verkelig framover.

Åsunn Lyngedal (A) [14:20:27]: Det har vært nevnt før, det kom en rapport fra Oslo Economics på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet 6. mai. Rapporten skulle se på de markedsmessige konsekvensene av store offentlige kontrakter innenfor tre utvalgte markeder, hvor anleggsmarkedet var et av dem. De har konkludert med at riktig kontraktstørrelse i anleggsprosjekter avhenger av prosjektet og om oppdragsgiver er opptatt av å utvikle norske entreprenørar, og de sier at er det et tilstrekkelig stort prosjekt – og et stort prosjekt definerer de som over 2 mrd. kr – må oppdragsgiver ta høyde for at oppdraget ofte vil gå til en utenlandsk entreprenør heller enn en norsk. Vi vet at når det gjelder Hålogalandsvegen, har det vært sagt alt fra 8 til 9 og 10 mrd. kr. Når Hålogalandsvegen planlegges som et anbud på 10 mrd. kr, vitner det om en regjering som er opptatt av å utvikle norske entreprenørar?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:21:29]: Som eg sa: Norske entreprenørar er ein del av konkurransen knytt til Hålogalandsvegen, så det bekreftar at her er det moglegheiter for nettopp norske entreprenørar òg til å vere med på anlegg i den storleiksordenen. Som eg òg sa i mitt tidlegare svar, er det riktig at her har det vore ei utvikling der bransjen har bedt oss om å få større kontraktar. Det har me levert på, nettopp for å få samanhengande utbygging. Og me skal ikkje gå så langt tilbake i tid. Eg trur det var representanten Bård Hoksrud som nemnde E18 i Vestfold, der me delte opp kontraktane, og resultatet blei altså kostnadsaukingar på 30–40 pst. Det var den gongen Rådgivende Ingeniørers Forening som avdekte dette, i 2013, og det var klart at det ikkje var ein god politikk, for me treng å få mest mogleg igjen for dei pengane me bruker innanfor infrastruktur, og det er òg mitt ansvar.

Siv Mossleth (Sp) [14:22:40]: Rapporten Virkninger av store offentlige kontrakter kan også ses i perspektiv av den analysen Samfunnsøkonomisk analyse har laget. Det er en ringvirkningsanalyse av konkrete større utbyggingsprosjekter. Her kommer det fram at det er en forskjell på over 50 pst. både i nasjonal verdiskaping og i nasjonal skatteinnngang, avhengig av om vi ender opp med én stor utenlandsk aktør eller får gjort prosjektet tilgjengelig for norske entreprenører. Konsekvensene for antall arbeidsplasser er også store. Investeringer på 10 mrd. kr vil bare skape 3 200 nye årsverk hvis man investerer i et utenlandsk selskap, mot 8 600 nye årsverk hvis et norsk selskap får oppdraget.

Ser samferdselsministeren at dette bør ha en vesentlig betydning i vurderingen om å dele opp Hålogalandsvegen? Vi står jo i en situasjon hvor landet skriker etter flere arbeidsplasser.

Statsråd Knut Arild Hareide [14:23:44]: Det er klart at den rapporten synest eg absolutt me bør sjå på. Me er alle interesserte i å få størst mogleg verdiar i samfunnet vårt. Me har no ein heilt spesiell krise, som gjer at det er viktig at me nettopp held hjula i gang. Bekymringa mi knytt til Hålogalandsvegen er at dersom me no skal begynne å stykkje det prosjektet opp, vil me utsetje det. Me vil tape tid, og kanskje mykje tid, i ei tid der eg synest nettopp det er krevjande. Når me ser på dette, skal me òg vere bevisste på det å stykkje opp prosjekt – eg viste til eit eksempel her der me hadde 30–40 pst. kostnadsaukingar, og det er pengar som me skal betale, alle saman, og det ønskjer eg gjerne til andre prosjekt, for det er nok av gode prosjekt der me treng det. Så viste eg til tala for 2019, og 21 av 23 prosjekt som Statens vegvesen og Nye Vegar hadde, gjekk altså til norske entreprenørar.

Bård Hoksrud (FrP) [14:24:59]: Jeg tror at statsråden og jeg er ganske glad i å ha både store prosjekter, litt mindre prosjekter og små prosjekter nettopp for at norsk anleggsbransje skal kunne levere på en god måte, med de rette kontraktene, og sikre at vi har norsk arbeidskraft som leverer på infrastrukturen. Hålogalandsvegen er et stort prosjekt, og det er et av de største på veisiden. Vi har sett at de største på jernbanen ikke nødvendigvis alltid har vært en suksess med tanke på kostnader, overskridelser osv. Dette er også en landsdel hvor det har vært lite, og det betyr at det kanskje ikke er så store muligheter for lokalt anleggsmarked for å levere. Det er noen av de sterke bekymringene som kommer fra landsdelen, og som gjør at det er mye bekymring rundt et så stort prosjekt, opp til 8–10 mrd. kr. Kan statsråden si om han ser noen av de betenkelighetene, og kan han si noe mer konkret om tidsperspektivet, med utsettelse?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:26:04]: Det er riktig at dette er eit stort prosjekt, men me har også gjennomført store prosjekt. Me har nettopp opna Ryfast, som er eit endå større prosjekt, med ein kostnad på over 11 mrd. kr, og som er levert heilt i tråd med kostnadene for dette prosjektet, slik det blei beskrevet. Det greier me også innanfor norsk anleggsbransje.

Når det gjeld Hålogalandsvegen: Det er eit stort prosjekt. Det vil føre til betydeleg tap av tid dersom ein vel å gjere det. Eg har valt å vidareføre det arbeidet som tidlegare statsråd Jon Georg Dale har gjort, og eg ser ingen grunn til å kritisere arbeidet hans når det gjeld Hålogalandsvegen. Det er gjort grundig og godt, og det er dei føringane eg har valt å vidareføre. Nettopp i lys av koronatida trur eg det er viktig at me sikrar aktivitet. Det har ein kostnad akkurat no å setje prosjekt på vent, som gjer at me får mindre aktivitet.

Arne Nævra (SV) [14:27:15]: Jeg er svak for statsrådens poengtering av at vi ikke må utsette prosjekter, men for å ta han på ordet: Jeg reiste en sak fra talerstolen i stad om entreprenørbransjen som virkelig er i store vansker. Det kan føre til katastrofale utsettelse. Vi har hatt noen konkurser, uten å nevne navn. Det har med en stor tunnel utenfor Oslo å gjøre, og det skapte store forsinkelser. Det er flere i kjømda her. Jeg har fått så pass sterke advarsler, og jeg regner med at statsråden har fått ganske hardt påtrykk fra Maskinentrepreneres Forbund. Jeg henviste til én stor aktør. Det jeg har lyst til å spørre statsråden om, er om han kan vurdere og eventuelt ta samtaler med andre regjeringskolleger om det med force majeure-vurderingene. Det er helt avgjørende for dem nå, for det betyr så mye i tap hvis de ikke får dekning for uforutsette utgifter. Det er en måte, et verktøy til å komme rundt det på.

Statsråd Knut Arild Hareide [14:28:19]: Me opplever i denne tida at me gjer ting som me ikkje hadde gjort under normale forhold. Det trur eg me må ha forståing for, at det no er mange prosjekt som reelt dessverre blir utsette. Det å sjå på force majeure knytt til korona er eit av dei verkemidla som me må ta med oss i verktøykassa. Det er ikkje ønskjeleg, men det er situasjonen slik som den er i dag. Det tar eg med meg.

Så har eg også lyst til å seie at norsk anleggsbransje så langt har kome ganske bra ut av denne krisa. Det er sjølv sagt ein del utfordringar, men med tanke på kor store ringverknader det har, er det ikkje slik at den kriseforståinga er større enn det me skulle tru, når me veit at situasjonen er så krevjande. Desto viktigare er det at me no held oppe aktiviteten, at me sikrar at norske entreprenørar har anlegg og arbeid å gå til. Det trur eg er utruleg viktig i den tida me no går inn i.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

De talere som heretter får ordet, har også en taletid på 3 minutter.

Åsunn Lyngedal (A) [14:29:43]: Da Fremskrittspartiet gikk ut i sentrale og regionale medier og sa at de hadde endret mening om gigant anbudet Hålogalandsvegen, ble jeg veldig glad. Jeg ble glad fordi det nå var et flertall på Stortinget for å dele opp et tilbud som få – om noen – norske bedrifter kan delta i. Det har blitt mer aktuelt i den situasjonen vi er i nå, med 400 000 arbeidsledige i Norge, hvorav bygg- og anleggsbransjen står for omtrent 10 pst.

Det kommer en proposisjon om Hålogalandsvegen til Stortinget, og regjeringen har signalisert at de ikke rekker å komme med den før ferien. Men når den proposisjonen har kommet, er det sent å endre på den kontraktstrukturen som skal ligge i den. Da risikerer vi i hvert fall å forsinke en meget viktig riksvei for Norge – den riksveien med flest vogntog med fersk fisk, av en standard som ikke er bygd for disse vogntogene.

Dette er den første muligheten Stortinget har til å gi en klar beskjed om hvilken kontraktstruktur vi ønsker å se når proposisjonen om Hålogalandsvegen kommer til Stortinget. Å endre spillereglene når saken kommer, vil være vanskeligere.

Vi mener at det må være mulig å kvalitetssikre en ny kontraktstruktur på de fem månedene som går fra i dag og fram til Stortinget åpner igjen i høst, når vi kan forvente å få en proposisjon. Men da trenger vi en tydelig beskjed fra Stortinget i dag.

Fremskrittspartiet har skrevet merknader, men de stemmer ikke for forslaget om å dele opp kontrakten, som er anslått til å være et sted mellom 8 mrd. kr og 10 mrd. kr. Det skaper usikkerhet – usikkerhet om hva Fremskrittspartiet ønsker skal ligge i proposisjonen. Jeg

ber om at representanten fra Fremskrittspartiet klarer: Hvis Fremskrittspartiet mener at anbudet på Hålogalandsvegen deles opp – hvorfor er det ikke viktig å vedta det i dag, i god tid, slik at man kan kvalitetssikre proposisjonen og ikke forsinke dette veiprojektet? Jeg mener at norsk anleggsbransje fortjener et klart svar og forutsigbarhet.

Hvis man bruker 1 mrd. norske kroner og det går til en utenlandsk hovedentreprenør, blir mye mindre av den milliarder igjen i Norge. Bruker man en norsk hovedentreprenør, er 740 mill. kr igjen. Bruker man en utenlandsk, varierer det fra 360 mill. kr til 209 mill. kr. Det viser undersøkelser av reelle prosjekter som er gjennomgått av Samfunnsøkonomisk analyse. Det sysselsetter også mange flere norske arbeidstakere hvis man har en norsk hovedentreprenør. Det er viktig at norske selskaper gis mulighet til å konkurrere.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her gjeninn tatt presidentplassen.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:33:00]: Vi ønsket å reise en prinsipiell diskusjon da vi fremmet dette forslaget. Jeg vil vise til høringssvarene fra både EBA, BNL, MEF og Forbundet for arbeidsfolk, som i hovedsak gir sin tilslutning til våre forslag, med noen endringer, selvfølgelig. Det gjelder også kontraktsform, størrelse på kontrakter og bedre tilrettelegging for samarbeid om store kontrakter etter konkurranseloven. Forslagene er nødvendige for å styrke norsk anleggsbransje, og vi snakker om den situasjonen som er nå, ikke den som kanskje var for ti år tilbake.

Situasjonen med koronaviruset har gjort våre forslag svært aktuelle, og at situasjonen tydelig har synliggjort behovet for at forslaget vedtas, ble tatt opp og vedtatt i Stortinget den 31. mars, i forbindelse med Innst. 216 S for 2019–2020, der det står:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige tilbud innen vei, jernbane og farled utformes slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene, forutsatt at dette ikke medfører økte kostnader ved prosjektene, blant annet når det gjelder størrelse på kontraktene, og det må stilles krav til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der dette er relevant (...).»

Siden representantforslaget ble fremmet, har koronakrisen satt norsk anleggsbransje i en enda vanskeligere situasjon enn det vårt forslag tilsier, og det var en av grunnene til at Stortinget vedtok akkurat det jeg leste opp. Og det er faktisk det som er føringene i dag; det er det som er føringene i den situasjonen vi har nå, og vi vet altså ikke hvor lenge denne krisen vil vare.

Det er klart at distriktpolitiske virkemidler er helt avgjørende for å opprettholde et konkurransedyktig an-

leggsmarked i Norge, og nødvendigheten av egne tiltakspakker for anleggsnæringen synes derfor å bli stor i framtiden. Det vil bety at det som kanskje betegnes som tiltakspakker, på mange måter vil være noe som skal løse ordinære prosjekter, f.eks. sånn som Hålogalandsvegen.

Både Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener det er gode muligheter for norsk anleggsbransje til å fortsette å utvikle seg og vinne kontrakter, både nå og i framtiden, og de påpeker at Norge fortsatt vil trenge en nasjonal anleggsbransje som er både nyskapende og attraktiv. De sier også at kontraktstrategien må være tilpasset måloppnåelsen, og det er avgjørende at kontraktstrategien tilpasses det enkelte prosjekt.

Det vi ønsker, er at det er en overordnet politisk føring for alle prosjekter i Norge som mest mulig skal legges til rette for lokale, regionale og nasjonale arbeidsplasser. Det er jo her det skurrer. Det er det som er det prinsipielle i saken.

Siv Mossleth (Sp) [14:36:16]: Jeg får starte der representanten Fasteraune avsluttet, for han nevnte dette med helhetlig konkurransestrategi fra det offentlige, og det er veldig viktig. Det er også grunnen til at Senterpartiet i dette forslaget ikke har – hva skal jeg si – rotet seg inn i noe OPS eller ikke OPS. Vi mener at dette skal være en helhetlig strategi for å styrke norsk anleggsbransje, helt uavhengig av om prosjektene er OPS-prosjekt eller ikke OPS-prosjekt.

Så har jeg lyst til å nevne for statsråden at koronakrisen faktisk har vist at det er mulig å svinge seg rundt når det er vilje og det settes inn ressurser, og jeg tror, og også entreprenørbransjen tror, at det er mulig å dele opp Hålogalandsvegen uten at det trenger å ta alvorlig lang tid. Vi må huske at dette er en kontrakt som vil vare en hel generasjon framover. Det er en kontrakt med 25 års varighet, så om vi bruker et halvt år eller lengre tid nå, kan det vise seg at det er verdt å ta den runden så tidlig som mulig.

Jeg har også lyst til å vise til fylkestinget i Nordland. De vedtok 22. april følgende uttalelse: «Kontraktstrukturen for Hålogalandsveien må tilpasses regionale og nasjonale entreprenører.» I denne uttalelsen ber alle partiene, også Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, regjering og storting om å gå gjennom kontraktstrategiene for store anleggsprosjekt. De sier at i dagens situasjon er det viktigere enn tidligere å legge til rette for at norske og nordnorske entreprenører kan få en reell mulighet til å delta i konkurransen om sånne satsinger. Og hvis utbyggingen tildeles i en samlet kontrakt på opp mot 10 mrd. kr, er det en løsning som passer svært dårlig med den bransjestrukturen vi har i entreprenørbransjen, både regionalt og nasjonalt.

Så fylkestinget er veldig tydelig på at de ønsker Hålogalandsvegprosjektet gjennomført ved at utbyggingen deles i tre eller fire parallelle kontrakter. Senterpartiet følger opp fylkestingets uttalelse med det forslaget som foreligger i dag, hvor vi er tydelige på at den anskaffelsesstrategien som er vedtatt 31. mars, også må gjelde Hålogalandsvegen.

Arne Nævra (SV) [14:39:30]: Det er mye enighet – i hvert fall verbalt – i denne sal om hvordan vi kan sikre norske selskaper. Jeg tror de aller fleste er interessert i det på en eller annen måte. Spørsmålet er hvordan vi gjør det, og hvilke grep vi skal ta. Sjølsagt er det sånn at EØS-medlemskapet setter på oss en ransel, det setter på oss en sele. Vi har mindre handlingsrom. Alle skjønner det. Det er vel baksida av medaljen.

Det er likevel et par grep vi kan ta. Det ene er det som blir foreslått i flere sammenhenger, det å dele opp kontraktene. Det andre, hvis man skal se på handlingsrommet innenfor EØS, er å se på konkurranseregelverket. Det er det andre grepet – for at man kan samarbeide. Det tredje er å sette betingelser som er like for alle – da er det ikke konflikt og konkurranseregler – men som på et vis implisitt legger betingelser, som statsråden også nevnte, som gir fordeler for norske selskaper. Det har vi merket på mange andre områder innen samferdsel. Vi har sett det f.eks. på kravet til maritim industri, nullutslipp osv., at norske selskaper kommer godt ut av det. Det fjerde, som jeg nevnte også i det forrige innlegget og i replikkordskiftet med statsråden, er å se på garantikravene, hva som kreves av rating hos garantiselskapene. Det er voldsomme krav, som jeg ikke har orket å gå helt inni. Jeg bare hører hva selskapene sier, og jeg nærmest ser svetten og tårene, for det er ganske tøffe greier. Når ikke engang en av Norges største banker er bra nok rating for et norsk selskap, da kan man begynne å lure. Man må gå til utenlandske garantiselskaper. Dette er det faktisk et poeng å ta med seg.

Det ble også nevnt å sette tekniske krav, f.eks. til utstyr, vinterforhold, vanskelig terreng osv. Statsråden nevnte også det, at det er inne i kontraktene, blir det sagt. Det kan også være hensyn som går på utslipp, miljøhensyn – man kan sette sånne krav, som jeg tror norske selskaper kommer bedre ut av – fagkompetanse, høy andel faglærte osv.

Det er mulig, og i de forslagene som SV er en del av, har vi tenkt i disse baner. Det er i den retning det går. Så er det litt synd hvordan mekanismene er mellom opposisjon og posisjon. Sånn er det, og det er synd at det er sånn. Men det går litt på autopilot at regjeringspartiene ikke støtter noen av disse forslagene, som jeg tror mange kunne ha lyst til å støtte. Sånn er det, og man kan like eller ikke like det. Jeg liker det ikke noe særlig, men sånn er

det. Jeg tror mange av disse forslagene burde hatt flertall i salen. Spesielt synes jeg det er litt synd med Fremskrittspartiet, som bare er litt med i ord, men ikke i handling – dvs. i forslagene.

Helge Orten (H) [14:42:44] (komiteens leder): Jeg tror de fleste i denne sal deler intensjonen i det representantforslaget som er fremmet. Vi ønsker alle det beste for norsk entreprenørbransje, for norsk leverandøring. Jeg tror ikke vi trenger å ha noen diskusjon om utgangspunktet vårt for det. Det er også derfor vi, i alle fall i den perioden vi har bak oss fra 2013 fram til i dag, har gjort det vi kan nettopp for å legge til rette for at det skal være en stor andel norske kontrakter, både hos Nye Veier og hos Statens vegvesen, i norsk veibygging – rett og slett fordi vi ser at det å legge til rette for både små, mellomstore og store kontrakter gir en variasjon i kontraktstørrelsene som gjør at det treffer markedet bredt. Norske leverandører er konkurransedyktige. Det vises ved at de vinner kontrakter fortløpende, er med å konkurrere på gode vilkår og tar den største andelen av norsk veibygging. Det er på en måte utgangspunktet. Vi trenger ikke å lage verden verre enn det den er.

Risiko i et veiprojekt handler heller ikke bare om beløpsstørrelse. Det handler om risikoen knyttet grunnforhold, komplekse strukturer og veldig mange andre forhold som spiller inn i det – også kontraktsformen. På Hålogalandsvegen legger vi til rette for at det skal være et OPS-prosjekt. Det er forankret i Nasjonal transportplan fra 2017 at det skal være et OPS-prosjekt. Det har bransjen forholdt seg til, og bransjen også ønsker forutsigbarhet. Det betyr at det faktisk er en norsk leverandør som er aktuell til å delta i den konkurransen og kan vinne i den konkurransen. Det vi i tillegg ser, er at uansett om det skulle være en norsk eller utenlandsk leverandør som vinner konkurransen, er det betydelig med norske underleveranser knyttet til en slik kontrakt. Det som er litt uheldig i denne saken, synes jeg, er at vi nå skaper uforutsigbarhet. Stortinget bidrar til å skape uforutsigbarhet knyttet til måten vi gjennomfører norsk samferdselsbygging på. Det er ikke bra. Det betyr forsinkelser, og det betyr usikkerhet ute i markedet knyttet til denne typen kontrakter. Jeg mener det burde være en fordel nå for alle, inklusiv lokale underleverandører og leverandører, at vi kunne gjennomført det prosjektet slik det er lagt til rette for, som et OPS-prosjekt med de fordelene det har, og sørget for å gjennomføre det raskest mulig. Det er det som gir størst effekt både i det lokale markedet og i entreprenørmarkedet totalt sett.

En liten digresjon helt til slutt: Når representanten Nævra er opptatt av det norske entreprenørmarkedet,

har jeg en liten anbefaling. Det er å sette av litt mer penger til veibygging.

Jonny Finstad (H) [14:45:53]: Jeg må personlig få lov å uttrykke fra Stortingets talerstol at jeg er litt skuffet i dag. Denne saken, Hålogalandsvegen, har jeg jobbet for politisk hjemme i 20 år. Nå er vi på oppløpssiden – vi er så nær – og så skapes det i dag enorm tvil om gjennomføringen av prosjektet. Det må jeg si berører meg veldig.

Som foregående taler var inne på, er det stor enighet her i salen om styrking av norsk anleggsbransje. Det har også skjedd de siste årene, og jeg synes vi samlet skal gi en honnør til norsk anleggsbransje, som virkelig har utviklet seg de siste årene og skapt økt sysselsetting for landet.

Så synes jeg også at det er en del selvmotsigelser i de uttalelsene som er kommet her i dag. Det sies at anleggsbransjen etterspør forutsigbarhet, at vi må ha raske tiltak på grunn av koronakrisen, og at entreprenørbransjen trenger oppdrag. Nå har vi et kjempestort oppdrag som snart er klart til utsendelse, og så ønsker kanskje et flertall i salen å stoppe det anbudet. Man foreslår altså egentlig det stikk motsatte av det man ønsker, og man tar bort den forutsigbarheten som entreprenørbransjen har hatt: at det skulle komme et OPS-prosjekt, Hålogalandsvegen, som det har vært jobbet med i tre år – planleggingen har tatt tre år, med kontraktstrategier og full pakke. Sjefen for Skanska har nettopp vært ute og sagt at han ønsker forutsigbarhet og ber politikerne om det.

Jeg føler rett og slett at Hålogalandsvegen i dag kanskje brukes i et slags politisk spill som handler om ideologi, og det framstår nå egentlig veldig uklart hva som kommer til å skje med dette prosjektet. Det synes jeg er veldig synd.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:48:28]: Nok en gang var intensjonen med vårt forslag å ha en prinsipiell debatt, og det er jo greit å belyse det med de praktiske eksemplene. Men det vi står overfor nå, er samferdselsinvesteringer som kan bidra til verdiskaping for samfunnet både gjennom effektiv transport, økt sysselsetting og kompetansebygging i hele sektoren, og som kanskje også i framtiden kan eksporteres. I tillegg til å bygge ny infrastruktur har vi nå en historisk mulighet til å bygge positive ringvirkninger for hele det norske samfunnet. En samlet bransje er tydelig på at utviklingen innen anleggssektoren tilsier byggherre- og leverandørstrategier som støtter opp under utviklingen av norske leverandører.

Jeg er enig i at vi har en bransje som er flink, og som er god, og som har vist at den har levert. Nå er det en bransje som sier klart og tydelig: Vi ønsker at man legger

opp en strategi i årene framover som er tilpasset den kompetansen vi har.

Det var nok kanskje slik engang i tiden at man måtte hente inn mye kompetanse. Nå er det annerledes, og det er det som er framtiden. Vi må bestemme oss for hvilke leverandører og hvilken kompetanse vi skal ha i et langt perspektiv for å realisere de krevende anleggsprosjektene vi er avhengige av i framtiden.

Norske entreprenører har omfattende kompetanse. De har erfaring med å planlegge, og de har erfaring med å gjennomføre krevende anleggsprosjekter. Strategien må bidra til at denne kompetansen blir benyttet og videreutviklet. Jeg bruker bevisst ordet «strategi», for det er jo det de ber om. De ber om at denne sal skal peke ut en retning og en strategi som er en loop de kan falle inn under. Og det er altså ikke et norgesmesterskap i å fortelle hvordan det har vært før. Det er mye av det som er gjort før, som er bra, og det er mye av det som kanskje er mindre bra. Nå ser vi inn i framtiden, og når man går inn og ser på analysene av verdiskapingen, som flere har vært inne på, altså den verdiskapingen det medfører at dette kommer på norske hender – og også i den situasjonen vi er i nå, og ikke minst i framtidens NTP – må den strategien ta inn over seg det. Det må være et minimum.

Jeg er overhodet ikke i tvil om at Nye Veier har tilført veldig mye godt i norsk anleggsbransje. Men poenget som vi snakker om, er jo ikke om man skal prioritere det prosjektet foran det andre. Det er hvordan man skal stykke opp prosjektene, og hvordan man da skal legge til rette for at det er norsk arbeidskraft som kan konkurrere om det.

Jeg vil til slutt bare minne om at det er en samlet bransje som gir uttrykk for dette – en samlet bransje.

Presidenten: Debatten i sak nr. 18 fortsetter etter voteringen.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget er da klar til å gå til votering over sakene nr. 1–17 på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 19. mai 2020

Presidenten: Sak nr. 1 er andre gangs behandling av lovsak og gjelder lovvedtak 91.

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

Votering i sak nr. 2, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19) (Innst. 285 L (2019–2020), jf. Prop. 109 L (2019–2020))

Presidenten: Under debatten har Heidi Greni satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19)

I

I lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling skal ny § 20-9 lyde:

§ 20-9 Midlertidige unntak fra krav i loven for å avhjelpe konsekvenser av covid-19

Dersom det av hensyn til folkehelsen er nødvendig med rask avgjørelse for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19, kan kommunen etter skriftlig anmodning fra en offentlig myndighet eller private tilbydere innen helse og omsorg, barnehage, skole, krisesentre eller krisesentertilbud, unnta tidsbestemt bruksendring og plassering av midlertidige bygninger fra kravene om søknad og tillatelse etter § 20-2. Plan- og bygningsloven § 1-6 annet ledd gjelder ikke. Unntak kan gis for bygninger som skal brukes til

- a) helse- og omsorgstjenester eller sosiale tjenester, innkvartering av helsepersonell og lagring av medisinsk materiale
- b) barnehage eller skole
- c) barneverninstitusjoner
- d) krisesentre eller krisesentertilbud
- e) familievernkontorer
- f) innkvartering av asylsøkere og andre utlendinger som Utlendingsdirektoratet gir botilbud til
- g) plassering i fengsel

Unntak kan ikke gis hvis det oppstår fare for liv og helse for brukerne av bygningen, fare for skade på miljø eller kulturminner eller tap av naturmangfold eller dyrket eller dyrkbar jord. Ved anmodninger fra private tilbydere skal det legges ved en vurdering fra kommuneoverlege, helseforetak eller regionalt helseforetak om at unntak er nødvendig for å ivareta krav som skal begrense spredning av smitte.

Kommunen skal fatte vedtak innen fem virkedager. Fristen løper fra den skriftlige anmodningen er mottatt

og kan ikke forlenges. Fattes det ikke vedtak innen fristen, kan tiltaket igangsettes. Varigheten av unntaket skal fremgå av vedtaket og kan være inntil ett år. Kommunen skal innvilge anmodning om unntak dersom vilkårene for dette er oppfylt.

Dersom det ut fra formålet med anmodningen om unntak er et sterkt behov for rask avgjørelse i saken, skal kommunen om mulig fatte vedtak samme dag som anmodningen er mottatt, eller senest neste dag. Andre ledd tredje punktum gjelder tilsvarende. Ved avslag plikter kommunen samtidig å foreslå andre egnede bygninger som kan tas i bruk, såfremt slike alternativer eksisterer i kommunen.

Klagefristen er tre virkedager fra kommunen har fattet vedtak etter første ledd. Klagesaken skal forberedes av kommunen og sendes klageinstansen innen fem virkedager etter at klagefristen er utløpt. Klageinstansen skal avgjøre saken innen fem virkedager.

Bestemmelsene om grannevarsel i grannelova § 6 gjelder ikke ved tiltak etter første ledd. Det kan heller ikke kreves granneskjønn etter grannelova §§ 7 og 8 eller retting etter grannelova § 10 i forbindelse med slike tiltak.

Når behovet for unntak etter første ledd ikke lenger er til stede, skal tiltakshaveren sørge for at den midlertidige bruken straks opphører, og at midlertidige bygninger fjernes. Tidligere lovlig bruk kan gjenopptas uten søknad etter § 20-2.

Kongen kan gi tidsbegrenset forskrift om krav til innhold og behandling av anmodning om unntak, saksbehandlingsfrister, nabovarsling, tekniske krav til tiltaket, ansvar og ferdigstilling.

Denne paragrafen gjelder tilsvarende for Longyearbyen lokalstyre på Svalbard. Første ledd annet punktum gjelder likevel ikke.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

1. Loven trer i kraft straks.
2. Loven oppheves 1. januar 2021.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Lov om midlertidige endringer i plan- og bygningsloven (tiltak for å avhjelpe konsekvenser av covid-19) romertall II skal lyde:

II

1. Loven trer i kraft straks.

2. Loven oppheves 1. november 2020.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 56 mot 32 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.08)

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 3, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidige endringer i utlendingsloven (tilpasninger som følge av utbruddet av covid-19) (Innst. 286 L (2019–2020), jf. Prop. 110 L (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om midlertidige endringer i utlendingsloven (tilpasninger som følge av utbruddet av covid-19)

I lov 15. mai 2008 nr. 35 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her skal nytt midlertidig kapittel 10 a lyde:

Kapittel 10 a. Midlertidige saksbehandlingsregler for Utlendingsnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19

§ 79 a Formål og virkeområde

Formålet med dette kapittelet er å tilrettelegge for en forsvarlig og rettssikker virksomhet i Utlendingsnemnda ved å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19.

Reglene i dette kapittelet skal likevel bare benyttes i den utstrekning smittevern hensyn gjør det nødvendig og ubetenkelig.

§ 79 b Fjernmøte i Utlendingsnemnda

Nemndleder kan beslutte at nemndmøter helt eller delvis skal holdes som fjernmøter. Det kan videre besluttes at bare nemndmedlemmer fra Oslo-området skal delta i nemndmøter. Det kan besluttes at tolking skal gjennomføres som fjerntolking.

Før nemnda treffer beslutning om fjernmøte hvor utlendingen kan møte, skal utlendingen gis rett til å uttale seg.

Forvaltningsloven kapittel IV til VI om saksforberedelse, vedtak og klage gjelder ikke for beslutning om avgjørelsesform og fjernmøte.

§ 79 c Kombinasjon av muntlig og skriftlig behandling i Utlendingsnemnda

Nemndleder kan beslutte at nemndas møte skal begrenses i omfang. Vedtak kan treffes på grunnlag av en kombinasjon av muntlig behandling i møte og sakens dokumenter.

Før nemnda treffer beslutning om delvis skriftlig saksbehandling i møte hvor utlendingen kan møte, skal utlendingen gis rett til å uttale seg.

Forvaltningsloven kapittel IV til VI om saksforberedelse, vedtak og klage gjelder ikke for beslutning om delvis skriftlig behandling.

§ 79 d Særlig om stornemndmøter

Bestemmelsene i §§ 79 b og 79 c gjelder tilsvarende for stornemndmøter.

§ 79 e Ikraftsetting og opphevelse av kapittel 10 a

Kapittel 10 a trer i kraft straks, og oppheves 1. november 2020.

§ 79 f Overgangsregler

Dersom en behandlingsmåte med hjemmel i kapittel 10 a er besluttet eller påbegynt før opphevingstidspunktet i § 79 e, skal loven gjelde ved behandlingen inn til saken er avsluttet i nemnda.

Kongen kan gi forskrift om overgangsregler.

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 85 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.18)

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 87 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.08)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

V o t e r i n g i s a k n r . 4 , d e b a t t e r t 19 . m a i 2020

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i introduksjonsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 284 L (2019–2020), jf. Prop. 103 L (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

A.

M i d l e r t i d i g l o v

om tilpasninger i introduksjonsloven for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19

§ 1 Formål og virkeområde

Formålet med loven er at deltakere i ordningene etter introduksjonsloven i størst mulig grad skal kunne få et tilbud etter loven når utbrudd av covid-19 påvirker gjennomføringen.

Loven gjelder kommuner og deltakere i opplæring i mottak, introduksjonsprogram og opplæring i norsk og samfunnskunnskap etter introduksjonsloven med forskrifter.

§ 2 Opplæring i mottak

Kommunen skal sørge for at deltakere i opplæring i norsk og opplæring i norsk kultur og norske verdier etter introduksjonsloven kapittel 4 A, får opplæring uavhengig av om undervisningsstedet er stengt eller driver med begrensninger etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven som følge av utbrudd av covid-19, med mindre det ikke er mulig å tilby opplæringen via digitale hjelpemidler eller på andre måter.

Plikten til å delta i opplæring etter introduksjonsloven § 20 a opphører midlertidig dersom deltakerne ikke kan gjennomføre opplæringen som følge av utbrudd av covid-19. Resterende timer opplæring skal gjennomføres når begrensninger for undervisningsstedet etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven som følge av utbrudd av covid-19 er bortfalt, forut-

satt at den enkelte fortsatt er omfattet av målgruppen etter introduksjonsloven § 20 a på det tidspunktet.

§ 3 Introduksjonsprogram

Kommunen avgjør om det under utbrudd av covid-19 er hensiktsmessig å starte introduksjonsprogram for personer i målgruppen etter introduksjonsloven § 2 som ennå ikke har fått vedtak om program.

Kommunen skal sørge for at deltakere i introduksjonsprogram etter introduksjonsloven kapittel 2 får et tilbud, med mindre det ikke er mulig å gi et tilbud via digitale hjelpemidler eller på andre måter. Kommunen kan tilby introduksjonsprogram på deltid i perioden med utbrudd av covid-19.

Fravær fra introduksjonsprogrammet som følge av utbrudd av covid-19 skal legges til programmets varighet. Ved deltakelse på deltid skal differansen mellom det som tilbys, og det som tilsvarer program på fulltid legges til programmets varighet. Fravær etter dette ledet registreres i Nasjonalt introduksjonsregister under kategorien «permisjon grunnet egen sykdom».

§ 4 Introduksjonsstønad

Kommunen skal utbetale introduksjonsstønad etter introduksjonsloven kapittel 3 uavhengig av fravær som følge av utbrudd av covid-19. Kommunen kan ikke gjøre trekk i eller kreve tilbakebetalt introduksjonsstønad for perioder hvor det ikke har vært tilbudt introduksjonsprogram eller det har vært redusert tilbud som følge av utbrudd av covid-19.

§ 5 Opplæring i norsk og samfunnskunnskap

Kommunen skal sørge for at deltakere i opplæring i norsk og samfunnskunnskap etter introduksjonsloven kapittel 4 får opplæring uavhengig av om undervisningsstedet er stengt eller driver med begrensninger etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven som følge av utbrudd av covid-19, med mindre det ikke er mulig å tilby opplæringen via digitale hjelpemidler eller på andre måter. Kommunen kan avgjøre at hjemmearbeid skal regnes som gjennomførte timer opplæring i norsk og samfunnskunnskap.

Fristen for rett til deltakelse i opplæring i norsk og samfunnskunnskap for deltakere som ikke får et opplæringstilbud som følge av utbruddet av covid-19, forlenges tilsvarende den perioden det ikke er mulig å delta.

§ 6 Ikrafttredelse og opphevelse

Loven trer i kraft straks.

Loven oppheves 1. november 2020.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Videre var innstilt:

B.

Stortinget ber regjeringen sørge for full kompensasjon til kommunene for ekstrautgifter til introduksjonsstønad og introduksjonsprogrammet i forbindelse med covid-19-situasjonen.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble med 46 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.58)

Votering i sak nr. 5, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra justiskomiteen om Midlertidige endringer i straffegjennomføringsloven (tiltak for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19) (Innst. 287 L (2019–2020), jf. Prop. 111 L (2019–2020))

Presidenten: Under debatten har Maria Aasen-Svensrud satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning hvor alle besøksnektelser fram til 1. oktober skal loggføres med mulighet for etterprøving.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 35 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.24)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

A.

Midlertidig lov

om endringer i straffegjennomføringsloven (tiltak for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19)

I

I lov 18. mai 2001 nr. 21 om gjennomføring av straff mv. skal nytt midlertidig kapittel 3 A lyde:

Kapittel 3 A Midlertidige regler for å avhjelpe negative konsekvenser av covid-19

§ 45 a Besøk i fengsel

Etter en konkret vurdering kan kriminalomsorgen nekte besøk i fengsel dersom besøket vil innebære en særskilt smitte- eller helsefare, eller det på grunn av sykefravær i fengselet vil bli uforholdsmessig krevende å gjennomføre besøket. Kriminalomsorgen skal legge til rette for at innsatte kan ha kontakt med familie eller andre personer som er vesentlige for den innsattes velferd, ved bruk av fjernkommunikasjon.

Besøk fra advokat og offentlig myndighetsrepresentant, herunder diplomatisk eller konsulær representant, kan bare nektes dersom besøket ikke kan gjennomføres på en helsemessig forsvarlig måte. Ved nektelse av besøk etter dette ledd skal kriminalomsorgen legge til rette for kontakt ved bruk av fjernkommunikasjon. Kriminalomsorgsdirektoratet gir retningslinjer for praktiseringen av besøk fra advokat. Forskrift 12. desember 2005 nr. 1442 om salær fra det offentlige til advokater m.fl. etter faste satser (stykkprissatser) § 9 fjerde ledd om godtgjøring til forsvarers bistand i fengselsbesøk vil gjelde for fjernkommunikasjonen mellom advokat og klient.

Innsattes tilgang til helsetjenester kan ikke begrenses på grunnlag av denne bestemmelsen.

§ 45 b Elektroniske kontrolltiltak som vilkår ved prøveløslatelse fra fengselsstraff

Dersom det fremstår som nødvendig for en sikkerhetsmessig forsvarlig prøveløslatelse, kan kriminalomsorgen fastsette at den som prøveløslates fra fengselsstraff skal være underlagt elektroniske kontrolltiltak. Straffegjennomføringsloven §§ 43 og 44 gjelder tilsvarende. Prøveløslatelse med elektroniske kontrolltiltak er bare aktuelt dersom domfelte godtar de krav og vilkår som kriminalomsorgen fastsetter for prøveløslatelsen, og domfelte har en bolig som er egnet for kontrolltiltak. For kontrolltiltak i domfeltes bolig er det også en forutsetning at alle samboende over 18 år samtykker til kontrolltiltakene. Kriminalomsorgsdirektoratet gir nærmere retningslinjer for prøveløslatelse etter bestemmelsen her.

§ 45 c Straffavbrudd

Kriminalomsorgen kan beslutte at straffen skal avbrytes inntil én måned dersom hensynet til kapasiteten i kriminalomsorgen krever det, og hverken sikkerhetsmessige hensyn eller særskilte hensyn til den domfeltes rehabilitering taler imot. Dersom kapasiteten i kriminalomsorgen krever det, kan beslutningen fornyes med inntil én måned. Det skal ikke besluttes straffavbrudd etter bestemmelsen her dersom den domfelte ikke har egen bolig. Straffavbrudd mot domfeltes samtykke etter bestemmelsen her, skal gi avkorting i straffen tilsvarende.

Dersom forholdene tilsier det, skal kriminalomsorgen varsle fornærmede i saken eller dennes etterlatte om beslutning om straffavbrudd etter bestemmelsen her.

II

Loven trer i kraft straks, og oppheves 1. november 2020.

Presidenten: Det voteres over A I § 45 a Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 86 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.54)

Presidenten: Det voteres over A § 45 c første ledd siste punktum.

Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble med 46 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.06.18)

Presidenten: Det voteres over resten av A.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Videre var innstilt:

B.

I

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det så langt som mulig ikke skal iverksettes soningsavbrudd mot den innsattes ønske. Andre tiltak skal alltid vurderes før soningsavbrudd iverksettes.

II

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at innsatte som er i et etablert behandlingsforløp med oppstart av behandling innen to måneder, ikke skal vurderes for prøveløslatelse.

III

Stortinget ber regjeringen gjennomgå samtlige av de nedlagte fengslene og vurdere gjenåpning av disse for å kunne avvikle den stadig økende soningskøen.

IV

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at vilkår om fotlenke kun skal være aktuelt dersom prøveløslatelse ellers ville ha blitt nektet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra justiskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i prosessregelverket som følge av utbruddet av covid-19 mv. (Innst. 275 L (2019–2020), jf. Prop. 94 L (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

midlertidig lov

om tilpasninger i prosessregelverket som følge av utbruddet av covid-19 mv.

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 Formål og virkeområde

Lovens formål er å tilrettelegge for en forsvarlig og rettssikker virksomhet i domstolene, politiet og påtalemyndigheten mv. ved å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19.

Loven gjelder så langt den passer for forlikrådene og jordskifterettene.

§ 2 Folkerettslige begrensninger

Loven gjelder med de begrensninger som følger av overenskomster med fremmede stater eller av folkeretten for øvrig.

Kapittel 2. Saksbehandlingen i domstolene mv.

§ 3 Fjernmøter og fjernavhør

Retten kan beslutte at rettsmøter helt eller delvis skal holdes som fjernmøter, og at avhør skal gjennomføres som fjernavhør, når det er nødvendig og ubetenkelig. I straffesaker bør det særlig legges vekt på sakens karakter og siktedes rettigheter, og siktede skal sikres adgang til fortrolig kommunikasjon med sin forsvarer under møtet. Retten kan beslutte at tolking skal gjennomføres som fjerntolking når det er forsvarlig.

Før retten treffer beslutning om fjernmøter og fjernavhør, skal partene gis anledning til å uttale seg.

Beslutning om fjernmøte, fjernavhør eller fjerntolking etter første ledd kan ikke ankes.

§ 4 Skriftlig behandling av fengslingsforlengelser mv.

Når det er forsvarlig, kan retten behandle en sak skriftlig dersom fjernmøte eller fjernavhør ikke lar seg gjennomføre eller er uforholdsmessig byrdefullt og saken gjelder

- spørsmål om fortsatt varetektsfengsling etter straffeprosessloven § 184, jf. § 185, eller forlenget internering etter utlendingsloven § 106 b,
- oppretholdelse eller ileggelse av besøksforbud, unntatt sak om besøksforbud i eget hjem, jf. straffeprosessloven § 222 a, eller
- oppretholdelse av midlertidig tilbakekall av førerett og beslag av førerkort, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 3.

Saker etter første ledd bokstav a og c kan også behandles skriftlig når siktede eller utlendingen har samtykket i dette og skriftlig behandling er forsvarlig. Tilsvarende gjelder ved samtykke fra partene i sak om besøksforbud etter straffeprosessloven § 222 a.

Dersom siktede eller utlendingen anfører vesentlig nye forhold, kan saker etter første ledd bokstav a kun behandles skriftlig når det er gitt samtykke. Det samme gjelder når påtalemyndigheten begjærer fullstendig isolasjon i medhold av straffeprosessloven § 186 a, eller når det har gått minst 90 dager siden forrige gang et spørsmål om fengsling eller internering ble avgjort på grunnlag av et ordinært rettsmøte eller fjernmøte.

Før retten treffer beslutning om skriftlig behandling, skal partene gis anledning til å uttale seg.

Beslutning om skriftlig behandling etter denne paragrafen kan ikke ankes.

§ 5 Skriftlig behandling av begrenset anke til lagmannsretten over dom i straffesak

Når det er forsvarlig, kan retten beslutte at anke til lagmannsretten over dom i straffesak som ikke gjelder bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet, skal treffes på grunnlag av skriftlig behandling eller av en kombinasjon av skriftlig behandling og rettsmøte.

Retten kan ikke uten partenes samtykke treffe beslutning etter første ledd når

- a) smittefaren i tilstrekkelig grad kan avhjelpes ved bruk av fjernmøte eller fjernavhør, med mindre slik bruk medfører ulemper som ikke står i et rimelig forhold til den betydning muntlig behandling har i saken, eller
- b) anken gjelder avgjørelse om straff eller rettsfølge som nevnt i straffeprosessloven § 2 første ledd nr. 1 for lovbrudd som etter loven kan medføre fengsel i mer enn 6 år.

Før retten treffer beslutning etter første ledd, skal partene gis anledning til å uttale seg. Straffeprosessloven § 333 annet til fjerde ledd gjelder tilsvarende for saker som behandles etter denne paragrafen. Straffeprosessloven § 332 gjelder ikke ved behandlingen.

Beslutning om skriftlig behandling eller kombinert skriftlig og muntlig behandling etter denne paragrafen kan ikke ankes.

§ 6 Skriftlig behandling av anke til Høyesterett over dom i straffesak

Høyesteretts ankeutvalg kan bestemme at anke over dom i straffesak skal behandles skriftlig når domfelte samtykker til det, sakens spørsmål egner seg for det og skriftlig behandling er forsvarlig.

Partene skal etter beslutningen inngi skriftlige innlegg, som sammen med det som fremkommer ved et eventuelt rettsmøte etter tredje ledd, utgjør avgjørelsesgrunnlaget i saken. De skal hver inngi minst ett innlegg, men kan inngi to.

Retten kan bestemme at det etter de skriftlige innleggene skal holdes et rettsmøte til muntlig behandling av ett eller flere enkeltspørsmål i saken. Når det holdes rettsmøte etter de skriftlige innleggene, gjelder de alminnelige reglene for muntlig ankebehandling så langt de passer.

§ 7 Midlertidige signaturløsninger

Ved krav om undertegning av rettslige avgjørelser i prosesslovene kan undertegningen skje ved bruk av en betryggende løsning for elektronisk signatur bestemt av Domstoladministrasjonen. Avgjørelsen anses undertegnet når den er signert ved bruk av en løsning som nevnt i første punktum og er sendt til registrering i domstolens saksbehandlingssystem.

Undertegning kan også skje ved at et bilde av avgjørelsens slutning med underskrift sendes til registrering i domstolens saksbehandlingssystem, eller ved at avgjørelsens slutning med underskrift skannes og sendes til slik registrering.

§ 8 Midlertidige løsninger for avsigelse av rettslige avgjørelser i saker med flere dommere

Rettslige avgjørelser etter prosesslovene kan avsies ved at alle rettens medlemmer underskriver på likelydende dokumenter med avgjørelsens slutning ved bruk av signaturløsning som nevnt i § 7 første eller annet ledd. Rettens leder, eller en fagdommer denne utpeker, skal underskrive til slutt. Avgjørelsen anses avsagt når rettens leder eller fagdommeren denne har utpekt, har underskrevet og sendt avgjørelsen til registrering i domstolens saksbehandlingssystem.

Rettslige avgjørelser kan også avsies ved at avgjørelsen undertegnes i samsvar med § 7 første eller annet ledd av rettens leder eller en fagdommer denne utpeker, og denne dommeren bekrefter skriftlig at rettens øvrige medlemmer har godkjent avgjørelsens innhold. En slik bekreftelse skal undertegnes av rettens leder eller fagdommeren denne har utpekt, og fremgå enten av samme dokument som avgjørelsen eller i et eget dokument med underskrift. Avgjørelsen anses som avsagt når rettens leder eller den utpekte fagdommeren har underskrevet og sendt avgjørelsen med bekreftelsen til registrering i domstolens saksbehandlingssystem.

§ 9 Rådslagning og avsigelse av dom ved fjernmøte

Når det avholdes rådslagning med meddommere, kan dette skje ved fjernmøte.

Et rettsmøte for å avsi dom etter krav fra en dommer etter straffeprosessloven § 43 første ledd femte punktum kan avholdes som fjernmøte.

§ 10 Undertegning av rettsboken

Rettsboken kan undertegnes etter reglene om midlertidige signaturløsninger i § 7.

Rettsbok over forhandlinger i saker etter straffeprosessloven anses undertegnet når den er underskrevet av rettens leder eller en fagdommer som denne utpeker, som skriftlig bekrefter sammen med sin underskrift at rettens øvrige medlemmer har godkjent rettsbokens innhold.

§ 11 Midlertidig løsning for inngåelse av rettsforlik

Rettsforlik kan undertegnes ved at partene eller partenes prosessfullmektig og rettens medlemmer underskriver på likelydende dokumenter med rettsforliket etter fremgangsmåten i § 7 første eller annet ledd. Rettens leder underskriver til slutt.

§ 12 *Undertegning av namsboken*

Namsboken kan undertegnes etter reglene om midlertidige signaturløsninger i § 7. Den signerte namsboken anses som undertegnet når den er sendt til registrering i namsmannens saksbehandlingssystem.

Kapittel 3. Internasjonalt rettslig samarbeid

§ 13 *Krav til utleveringsbegjæring fra fremmed stat*

Begjæring om utlevering fra fremmed stat kan fremsettes ved bruk av elektronisk kommunikasjonsmiddel til kompetent norsk myndighet. Original utleveringsbegjæring skal ettersendes per post så snart det er mulig.

Ved begjæring om utlevering til rettsforfølging vedlegges kopi av pågripelsesbeslutningen eller annen beslutning som er utferdiget i samsvar med vedkommende stats lovgivning og som forutsetter at det er skjellig grunn til mistanke mot vedkommende for den straffbare handlingen.

Ved begjæring om utlevering til fullbyrding av dom vedlegges kopi av den fellende dommen.

Justis- og beredskapsdepartementet skal foreta rimelige undersøkelser for å sikre at den elektroniske utleveringsbegjæringen er fremsatt av kompetent myndighet i den anmodende staten.

§ 14 *Elektronisk fremsendelse av rettsanmodninger fra fremmed stat*

Rettsanmodning fra en fremmed stat kan fremsendes ved bruk av elektroniske kommunikasjonsmidler. Rettsanmodninger fra stater som ikke deltar i Schengensamarbeidet eller er medlem av EU, skal ettersendes per post så snart det er mulig.

Kapittel 4. Ikraftsetting og overgangsregler

§ 15 *Ikraftsetting og oppheving*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de ulike bestemmelsene til forskjellig tid.

Loven oppheves 31. oktober 2020.

§ 16 *Overgangsregler*

Dersom en behandlingsmåte med hjemmel i denne loven er besluttet eller påbegynt før opphevingstidspunktet i § 15 annet ledd, skal loven gjelde ved behandlingen inntil saken er avsluttet i instansen.

Kongen kan gi forskrift om overgangsregler.

Presidenten: Det voteres over § 3 og § 4 første ledd bokstav a og b.

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 87 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.08)

Presidenten: Det voteres over resten av § 4 og øvrige paragrafer.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 7, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Endringer i folkehøgskoleloven, barnehageloven og voksenopplæringsloven m.m. (samleproposisjon) (Innst. 274 L (2019–2020), jf. Prop. 96 L (2019–2020) endringer i friskolelova § 3-1 og utdanningsstøtteloven)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om endringer i friskolelova og utdanningsstøtteloven

I

I lov 4. juli 2003 nr. 84 om frittstående skolar gjøres følgende endringer:

§ 3-1 skal lyde:

§ 3-1 *Inntak av elever*

Skolane skal ha heile landet som inntaksområde. Dei skal stå opne for alle som fyller vilkåra for inntak i offentlege skolar, jf. opplæringslova § 2-1 tredje ledd og § 3-1 første ledd. Dette gjeld òg skolar i utlandet og internasjonale skolar i Noreg. Skolane kan reservere eit avgrensa tal på elevplassar til søkjarar som kjem etter hovudinntaket.

Ved inntak til vidaregåande skolar skal ungdom med rett til vidaregåande opplæring etter opplæringslova § 3-1 prioriterast føre vaksne søkjarar med rett til vidaregåande opplæring etter opplæringslova § 4A-3. Skolar for funksjonshemma kan også ta inn vaksne

søkjarar utan rett til vidaregåande opplæring. Heimfylket skal vurdere realkompetansen til ein vaksen søkjar før han eller ho kan takast inn som elev ved ein vidaregåande skole. *Departementet kan gi forskrift om inntak til vidaregåande skolar. Forskrifta kan mellom anna innehalde reglar om krava til inntak og om unntak frå krava i første og tredje punktum.*

Norske vidaregåande skolar i utlandet kan ikkje ta inn vaksne.

Skolane skal ha eit inntaksreglement som viser prioriteringa av søkjarar, dersom søkinga er større enn kapasiteten til skolen. Reglementet skal innehalde reglar for prioritering ut frå saklege omsyn. Inntaksreglementet skal liggje innanfor den avgrensinga som følgjer av første og andre ledd. Skolen avgjer i samsvar med reglementet kven av søkjarane som skal takast inn.

Melding om inntak av elevar i grunnskolar skal sendast til heimkommunen til eleven. Melding om inntak til vidaregåande skolar skal sendast til heimfylket til eleven. Skolen skal melde frå til heimfylket om behovet for læreplass når eleven er teken inn på vidaregåande trinn 2.

Ved avgjerd etter desse reglane gjeld forvaltningslova. Avgjerd om inntak er enkeltvedtak, jf. forvaltningslova § 2. Departementet er *klageinstans*.

II

I lov 3. juni 2005 nr. 37 om utdanningsstøtte skal § 8 fjerde ledd lyde:

Det kan gis utsettelse med betaling av hele terminbeløp i inntil 3 år eller inntil 6 år ved utsettelse av halve terminbeløp. *I særlege tilfeller kan det gis utsettelse ut over disse grensene.* Det kan gis rentefritak i forbindelse med vidare utdanning, militærtjeneste, sykdom, arbeidsledighet eller omsorgsforpliktelser når låntakers inntekt er under fastsatte grenser, eller hvor andre forhold gjør at innkreving av renter vil virke urimelig.

III

Loven trer i kraft straks.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voterer over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

V o t e r i n g i s a k n r. 8, d e b a t t e r t 19. m a i 2020

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i barnehageloven, opplæringslova og friskolelova for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 273 L (2019–2020), jf. Prop. 102 L (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

m i d l e r t i d i g l o v

om tilpasninger i barnehageloven, opplæringslova og friskolelova for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19

Kapittel 1 Formål og virkeområde

§ 1 Formål og virkeområde

Formålet med loven er at barn, unge og voksne i størst mulig grad skal kunne få ivarett sine rettigheter etter barnehageloven, opplæringslova og friskolelova, samtidig som det tas hensyn til hva som er mulig når barnehager og skoler er stengt eller er underlagt begrensninger av smittevern hensyn som følge av utbruddet av covid-19.

Loven gjelder virksomhet etter barnehageloven, opplæringslova og friskolelova med forskrifter.

Reglene om tilpasninger i opplæringslova gjelder også på Svalbard med de særlege tilpasningene som følger av forskrift 18. januar 2007 nr. 76 om grunnskoleopplæring og vidaregåande opplæring på Svalbard.

Kapittel 2 Tilpasninger i barnehageloven

§ 2 Barnehagelovens anvendelse

I perioden hvor barnehagen er stengt eller driver med begrensninger etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven, gjelder reglene i barnehageloven og tilhørende forskrifter med følgende tilpasninger:

- Retten til å benytte seg av barnehageplassen etter barnehageloven § 12 a gjelder med de begrensningene som følger av enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven.
- Barnehageeiere kan bare gjøre tilpasninger i tilrettelegging som følger av enkeltvedtak om spesialpedagogisk hjelp eller tegnspråk opplæring med hjemmel i barnehageloven kapittel V A dersom det kan godtgjøres at det er nødvendig og forsvarlig. I vurderingen av hvilke tilpasninger som er nødvendige og

forsvarlige, skal det legges stor vekt på barnets beste. Det kan også tas hensyn til tilgangen på pedagogisk personale og nødvendig utstyr. Når det er forsvarlig, kan kommunen fatte vedtak om spesialpedagogisk hjelp og tegnspråkopplæring uten at det gjennomføres sakkyndig vurdering.

§ 3 Barnehageeieres plikt til å sørge for tilbud til barn som ikke kan være hjemme

Departementet kan gi forskrift om hvilke barn som skal få tilbud i barnehagen selv om barnehagen ellers er stengt eller har redusert åpnings- eller oppholdstid etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven. Departementet kan også gi forskrift om hva slags tilbud barna skal få i barnehagen. Departementet kan i forskrift fravike reglene i forvaltningsloven kapittel IV, V og VI og fastsette forenklete saksbehandlingsregler for avgjørelser om hvem som skal få tilbud i barnehagen.

§ 4 Foreldrebetaling

Foreldre til barn som mottar tilbud i barnehage, skal betale etter ordinære regler i forskrift 16. desember 2005 nr. 1478 om foreldrebetaling i barnehager. Dette gjelder uavhengig av antall timer tilbudet omfatter.

Foreldre til barn som ikke får et tilbud fordi barnehagen er stengt med hjemmel i smittevernloven, skal ikke betale for barnehageplassen.

Kommunen skal utbetale kompensasjon til private barnehager for tapt foreldrebetaling. De private barnehagene må søke kommunen og dokumentere inntektsbortfall. Det skal ikke gis kompensasjon for dekning av kostpenger. Kompensasjonen per barnehageplass skal ikke overstige maksimalprisen.

§ 5 Kommunale tilskudd til private barnehager

Private barnehager skal motta kommunale tilskudd etter barnehageloven selv om barnehagene er stengt.

Private barnehager som mottar tilskudd etter denne bestemmelsen, kan ikke benytte ansatte til å drive annet inntektsgivende arbeid i virksomheten.

§ 6 Avkortning i tilskudd for tapt foreldrebetaling og i kommunale tilskudd til private barnehager

Dersom barnehagen permitterer ansatte eller av andre grunner har betydelig reduksjon i kostnadene som følge av at barnehagen er stengt etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven, skal tilskudd for tapt foreldrebetaling og kommunalt tilskudd avkortes tilsvarende reduksjonen av kostnadene. Det samme gjelder dersom allerede innbetalt foreldrebetaling ikke refunderes foreldrene.

Kapittel 3 Tilpasninger i opplæringslova

§ 7 Skoleeieres plikt til å sørge for opplæring

Skoleeiere skal så langt det er mulig sørge for at barn, unge og voksne får grunnskoleopplæring og videregående opplæring selv om skolene er stengt eller driver med begrensninger etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven.

Departementet kan gi forskrift om hvilke elever som skal få tilbud på skolen selv om skolen eller trinnet ellers er stengt eller har redusert åpnings- eller oppholdstid, og hvilke elever som skal ha opplæring hjemme selv om skolen eller trinnet er åpent. Departementet kan også gi forskrift om hva slags tilbud elevene skal få hjemme og på skolen. Departementet kan i forskrift fravike reglene i forvaltningsloven kapittel IV, V og VI og fastsette forenklete saksbehandlingsregler for avgjørelser om hvem som skal få tilbud på skolen, og hvem som skal få opplæring hjemme.

§ 8 Opplæringslovas og friskolelovas anvendelse

I perioden hvor skolen er stengt eller driver med begrensninger etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven, gjelder reglene i opplæringslova med forskrifter og friskolelova med forskrifter med følgende tilpasninger:

- a) Skoleeiere skal organisere opplæringen slik den finner det hensiktsmessig og forsvarlig ut fra hvor mange lærere skolen har tilgjengelig, antallet elever, elevenes alder og forutsetninger, tilgangen på læremidler, digitale ressurser og annet utstyr og elevenes hjemmeforhold. Reglene om organiseringen av opplæringen i opplæringslova § 8-2 og friskolelova § 3-4 gjelder bare så langt det er mulig å oppfylle dem. Friskolelova § 1-2 tredje ledd er ikke et hinder for bruk av fjernundervisning.
- b) Skoleeiere kan bare gjøre tilpasninger i opplæring og tilrettelegging som følger av enkeltvedtak med hjemmel i opplæringslova kapittel 2, 3, 4A, og 5 og tilsvarende vedtak etter friskolelova dersom det kan godtgjøres at det er nødvendig og forsvarlig. I vurderingen av hvilke tilpasninger som er nødvendige og forsvarlige, skal det legges stor vekt på elevens beste. Det kan også tas hensyn til hvor mange lærere skolen har tilgjengelig, tilgangen på læremidler, digitale ressurser og annet utstyr. Når det er forsvarlig, kan kommunen og fylkeskommunen fatte vedtak om individuelle rettigheter og tilrettelegging av opplæringen uten at det er gjennomført sakkyndig vurdering.
- c) Kravet i opplæringslova § 9-4 suspenderes for lærebøker og læremidler som anskaffes for undervisning i perioden.

- d) Reglene i opplæringslova kapittel 9 A og friskolelova § 2-4 andre ledd om det psykososiale miljøet gjelder tilsvarende når elevene får opplæring hjemme, med de begrensningene som følger av at elevene ikke er fysisk til stede på skolen, og at skolen ikke rår over elevens hjemmeforhold.
- e) Kravet i opplæringslova § 13-7 om å ha tilbud om skolefritidsordning gjelder med de begrensningene som følger av enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven.
- f) Kravet i opplæringslova § 13-7a og friskolelova § 7-1e om å ha tilbud om leksehjelp gjelder med de begrensningene som følger av enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven.
- g) Kravet i opplæringslova § 13-7 b om å tilby leirskole gjelder ikke overfor elever på 10. trinn hvor det var planlagt leirskole våren 2020.

§ 9 Foreldrebetaling for skolefritidsordning

Foreldre til barn som mottar tilbud i skolefritidsordning i offentlige skoler, skal betale i tråd med prisen for opprinnelig avtalt oppholdstid. Dette gjelder uavhengig av antall timer tilbudet omfatter.

Foreldre til barn som ikke får et tilbud fordi slik skolefritidsordning er stengt etter enkeltvedtak eller forskrifter med hjemmel i smittevernloven, skal ikke betale.

§ 10 Rett til Vg3 påbygging til generell studiekompetanse skoleåret 2020–2021

Ungdom som tas inn til Vg3 påbygging skoleåret 2020–2021, bruker ikke av retten til videregående opplæring dette skoleåret.

§ 11 Betinget inntak til Vg4 påbygging til generell studiekompetanse skoleåret 2020–2021

Retten til påbygging etter opplæringslova §§ 3-1 ellefte ledd og 4A-3 sjuende ledd gjelder også for de som ikke har bestått fag- eller svenneprøven, men som

- oppfyller øvrige vilkår i §§ 3-1 ellefte ledd og 4A-3 sjuende ledd
- har bestått i alle fag og eksamener, jf. forskrift 23. juni 2006 nr. 724 til opplæringslova § 3-50 første ledd
- skulle tatt fag- eller svenneprøven våren 2020, og
- er eller vil bli oppmeldt til fag- eller svenneprøve høsten 2020.

Retten etter første ledd bortfaller dersom eleven ikke består ordinær, ny eller utsatt fag- eller svenneprøve innen 1. november 2020.

§ 12 Behandling av personopplysninger i forbindelse med eksamen

Utdanningsdirektoratet kan behandle personopplysninger om dem som er oppmeldt til eksamen, dersom det er nødvendig for å finne alternative måter å gjennomføre eksamener på, slik at de negative konsekvensene av utbruddet av covid-19 blir minst mulig. Utdanningsdirektoratet kan for dette formålet, uten hinder av taushetsplikt, også innhente personopplysninger fra kommunene, fylkeskommunene, andre skoleeiere og Nasjonal vitnemålsdatabase dersom det er nødvendig.

Kapittel 4 Avsluttende bestemmelser

§ 13 Ikrafttredelse og opphevelse

Loven trer i kraft straks.

Loven oppheves 1. november 2020.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voterer over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 9, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Midlertidige endringer i helseberedskapsloven (endringer for å avhjelpe negative konsekvenser av utbrudd av covid-19) (Innst. 282 L (2019–2020), jf. Prop. 104 L (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kjersti Toppe på vegne av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Åshild Bruun-Gundersen på vegne av Fremskrittspartiet

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

«Stortinget ber regjeringen om ikke å videreføre begrensningene i fritt behandlingsvalg.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 72 mot 16 stemmer ikke bifalt

(Voteringsutskrift kl. 15.08.54)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

midlertidig lov

om endringer i helseberedskapsloven (endringer for å avhjelpe negative konsekvenser av utbrudd av covid-19)

I

I lov 23. juni 2000 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap gjøres følgende endringer:

§ 5-2 nytt andre ledd skal lyde:

Virksomheter som departementet med hjemmel i § 1-3 andre ledd har bestemt omfattes av loven, kan pålegges omsetningsrestriksjoner og rasjonering etter første ledd andre punktum.

§ 6-2 nytt tredje og fjerde ledd skal lyde:

Når betingelsene i § 1-5 er oppfylt, kan Kongen gi midlertidige forskrifter som utfyller, supplerer eller fraviker pasient- og brukerrettighetsloven kapittel 2 så langt det er nødvendig for å bidra til likeverdig tilgang til nødvendige helse- og omsorgstjenester og en forsvarlig og effektiv utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Forskriftene kan utfylle, supplere og fravike tilhørende pliktbestemmelser i spesialisthelsetjenesteloven, psykisk helsevernloven og helse- og omsorgstjenesteloven. Det kan ikke gjøres unntak fra pasient- og brukerrettighetsloven § 2-1 a første, andre og tredje ledd og § 2-1 b første ledd og andre ledd første punktum.

Når betingelsene i § 1-5 er oppfylt, kan Kongen gi midlertidige forskrifter som fraviker bestemmelser i lov vedørende markedsføring og ibruktaking av medisinsk utstyr og personlig verneutstyr for å ivareta helse- og omsorgstjenestens tilgang til slikt utstyr.

Presidenten: Det voteres over I § 6-2 nytt tredje og fjerde ledd.

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 87 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.42)

Presidenten: Det voteres over resten av I.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

II

Loven trer i kraft straks.

Loven oppheves 1. januar 2021.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«II skal lyde:

Loven trer i kraft straks.

Loven oppheves 1. november 2020.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 72 mot 15 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.13)

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 10, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Midlertidig lov om tilpasninger i regelverket for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19 (Innst. 289 L (2019–2020), jf. Prop. 112 L (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Åslaug Sem-Jacobsen på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Åslaug Sem-Jacobsen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

A.

Midlertidig lov

om tilpasninger i regelverket for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19

§ 1 Formål og virkeområde

Formålet med loven er å tilrettelegge for ivaretagelse av barns rett til hjelp, omsorg og beskyttelse etter barnevernloven og for en forsvarlig og rettssikker virksomhet i fylkesnemndene ved å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19. Barnevernloven med forskrifter gjelder med mindre noe annet fremgår av denne loven.

Loven skal legge til rette for en forsvarlig og rettssikker virksomhet i fylkesnemndene ved behandling av saker etter smittevernloven og helse- og omsorgstjenesteloven.

Loven gjelder også for Svalbard.

§ 2 Fjernmøte og fjernavhør i fylkesnemnda

Nemndsleder kan beslutte at forhandlingsmøtet eller møte i klagesak helt eller delvis skal holdes som fjernmøte, og at avhør skal gjennomføres som fjernavhør, når det er nødvendig og ubetenkelig. I vurderingen av om det er ubetenkelig skal det særlig legges vekt på sakens karakter og private parters rettigheter.

Før det treffes beslutning om fjernmøte eller fjernavhør, skal partene gis anledning til å uttale seg. Partenes mening bør tillegges betydelig vekt. Et barn som har partsrettigheter kan velge om det vil delta i fjernmøte eller uttale seg på annen måte. Et barn uten partsrettigheter, som er i stand til å danne seg egne synspunkter, skal gis anledning til å uttale seg før beslutning treffes. Beslutning om fjernmøte og fjernavhør skal begrunnes.

Nemndsleder kan beslutte at tolking skal gjennomføres som fjerntolking når det er forsvarlig.

Beslutning om fjernmøte eller fjernavhør etter første ledd kan ikke kreves rettslig overprøvd.

§ 3 Kombinasjon av muntlig og skriftlig behandling i fylkesnemnda

Nemndsleder kan beslutte at forhandlingsmøtets omfang begrenses, og at vedtak treffes på grunnlag av en kombinasjon av muntlig behandling i møte og sakens dokumenter, når det er nødvendig og ubetenkelig. Partsavhør og vitneavhør skal alltid skje i møte.

Nemndsleder kan beslutte at prosessfullmektigene kan inngi avsluttende innlegg skriftlig når det er nødvendig og ubetenkelig. Det skal gis adgang til etterfølgende skriftutveksling.

Før det treffes beslutning etter første og annet ledd skal partene gis anledning til å uttale seg. Partenes mening bør tillegges betydelig vekt. Et barn uten partsrettigheter, som er i stand til å danne seg egne synspunkter,

skal gis anledning til å uttale seg før beslutning treffes. Beslutning om delvis skriftlig behandling etter første og annet ledd skal begrunnes.

Beslutning om delvis skriftlig behandling etter første og annet ledd kan ikke kreves rettslig overprøvd.

§ 4 Rådslagning og avstemning ved fjernmøte

Rådslagning og avstemning i fylkesnemnda kan skje ved fjernmøte.

§ 5 Midlertidig flytting av barn fra en barnevernsinstitusjon

Når det er tvingende nødvendig for å ivareta barnets behov for omsorg og beskyttelse, kan Barne-, ungdoms- og familieetaten på regionalt nivå beslutte å midlertidig flytte et barn som er plassert i institusjon etter barnevernloven til en annen institusjon. Barnet kan bare flytte til en institusjon som er egnet til å ivareta barnets behov. Flyttingen skal forberedes i den enkelte institusjon og skje i samarbeid med kommunen.

Beslutning om flytting etter første ledd skal begrunnes. Beslutningen og begrunnelsen skal dokumenteres skriftlig. Det skal blant annet dokumenteres at barnets rett til medvirkning er ivaretatt og hva som er barnets syn, samt vurderingen av hensynet til barnets beste. Fylkesmannen skal orienteres om beslutningen.

Første og annet ledd gjelder tilsvarende for Oslo kommune når kommunen ivaretar Barne-, ungdoms- og familieetatens oppgaver og myndighet, jf. barnevernloven § 2-3 a første ledd.

§ 6 Adgang til å erstatte tilsyns- og oppfølgingsbesøk med andre kommunikasjonsformer

Når det er tvingende nødvendig for å få gjennomført tilsynet, kan tilsynsbesøk etter forskrift om tilsyn med barn i barneverninstitusjoner for omsorg og behandling § 8 annet ledd og etter forskrift om fosterhjem § 9 første ledd, erstattes med andre kommunikasjonsformer som telefonsamtale, videooverføring e.l. Tilsvarende gjelder når det er tvingende nødvendig for å få gjennomført oppfølgingsbesøk etter forskrift om fosterhjem § 7 tredje ledd.

§ 7 Ikraftsetting og oppheving

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de ulike bestemmelsene til forskjellig tid.

Loven oppheves 22. oktober 2020.

§ 8 Overgangsregler

Dersom en behandlingsmåte med hjemmel i denne lov er besluttet eller påbegynt før opphevingstidspunktet i § 7 annet ledd, skal loven gjelde ved behandlingen

inntil saken er avsluttet i fylkesnemnda. Tilsvarende skal loven gjelde for beslutning om midlertidig flytting etter § 5 som er truffet før opphevingstidspunktet.

Kongen kan gi forskrift om overgangsregler.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen A § 2 første ledd første punktum, § 2 tredje ledd, § 3 første ledd første punktum, § 3 andre ledd første punktum og § 3 tredje ledd og forslagene nr. 1 og 2.

Forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, lyder:

«§ 2 første ledd første punktum skal lyde:

Fylkesnemnda kan beslutte at forhandlingsmøtet eller møte i klagesak helt eller delvis skal holdes som fjernmøte, og at avhør skal gjennomføres som fjernavhør, når det er nødvendig og ubetenkelig.

§ 2 tredje ledd skal lyde:

Fylkesnemnda kan beslutte at tolking skal gjennomføres som fjerntolking når det er forsvarlig.

§ 3 første ledd første punktum skal lyde:

Fylkesnemnda kan beslutte at forhandlingsmøtets omfang begrenses, og at vedtak treffes på grunnlag av en kombinasjon av muntlig behandling i møte og sakens dokumenter, når det er nødvendig og ubetenkelig.

§ 3 andre ledd første punktum skal lyde:

Fylkesnemnda kan beslutte at prosessfullmektingene kan inngi avsluttende innlegg skriftlig når det er nødvendig og ubetenkelig».

Forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, lyder:

«§ 3 tredje ledd skal lyde:

Før det treffes beslutning etter første og annet ledd skal partene gis anledning til å uttale seg. Partenes mening bør tillegges betydelig vekt. I saker etter barnevernloven §§ 4-12 og 4-20 må samtlige parter samtykke til slik behandling. Et barn uten partsrettigheter, som er i stand til å danne seg egne synspunkter, skal gis anledning til å uttale seg før beslutning treffes. Beslutning om delvis skriftlig behandling etter første og annet ledd skal begrunnes».

V o t e r i n g:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 46 mot 42 stemmer.

(Voteringstidspunkt kl. 15.11.33)

Presidenten: Det voteres over A, resten av §§ 2 og 3 samt § 6.

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 85 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.57)

Presidenten: Det voteres over A § 5.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 46 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.20)

Presidenten: Det voteres over resten av A.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Videre var innstilt:

B.

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om å forlenge virketiden for hele eller deler av midlertidig lov om tilpasninger i regelverket for barnevernet og fylkesnemnda for å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19 utover 22. oktober 2020 dersom regjeringen vurderer dette som nødvendig for å sikre at barnevernet kan løse sine oppgaver.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 11, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19 (Innst. 290 L (2019–2020), jf. Prop. 114 L (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

midlertidig lov

om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19

§ 1 Formål og virkeområde

Formålet med loven er å regulere billettering på ferjer som har løyve til å drive persontransport med fartøy i rute etter yrkestransportlova § 7, under utbruddet og spredningen av covid-19, slik at billetteringen kan gjøres på en måte som ikke bidrar til fare for spredning av smitte, og slik at tap av inntekter fra ferjebilletter kan begrenses.

Loven gjelder i Norge.

§ 2 Billettering

Billettering etter denne lov kan gjennomføres ved identifikasjon av kjøretøyet gjennom registrering av kjennemerke eller AutoPASS-brikke.

For kjøretøy som er registrert med avtale som gir rabatt på ferje, eller annen avtale som gir grunnlag for oppgjør eller betaling, foretas oppgjøret av billetteringen i samsvar med avtalevilkårene. For kjøretøy som ikke er registrert med avtale, faktureres den betalingsansvarlige av løyvemyndigheten eller selskap som etter avtale med løyvemyndigheten håndterer billettering på ferje, etter at ferjereisen er gjennomført.

På ferjer der billettering gjennomføres etter denne loven, kan ferjetaksten ikke gjøres opp om bord på ferja.

§ 3 Takst

Ved taksering legges gjeldende takstregulativ og sone til grunn for det aktuelle ferjesambandet. Kjøretøyet takseres i den takstgruppen kjøretøyet måles til å tilhøre, medregnet last. Trafikanter som har avtale som gir rabatt på ferje, skal tilgodeses denne ved billettering.

Loven gir ikke hjemmel for å kreve betaling for kjøretøyets sjåfør eller passasjerer.

§ 4 Betalingsansvar

For kjøretøy som er registrert med avtale som gir rabatt på ferje, eller annen avtale som gir grunnlag for oppgjør eller fakturering av ferjetaksten, er avtaleparten ansvarlig for at ferjetaksten kan gjøres opp eller blir betalt, i samsvar med de nærmere vilkårene i avtalen.

For kjøretøy som ikke er registrert med avtale som nevnt i første ledd, er eieren av kjøretøyet ansvarlig for at riktig takst blir betalt. Er kjøretøyet utstyrt med prøvekjennemerke, er den som har anskaffet prøvekjennemerket ansvarlig for betalingen.

§ 5 Behandling av personopplysninger

Behandlingsansvarlige etter § 6 kan behandle personopplysninger som er nødvendige for billettering, etterfølgende oppgjør og fakturering i samsvar med denne loven. For trafikanter som har avtale om rabatt på ferje eller annen avtale som gir grunnlag for oppgjør eller betaling, skal personopplysninger behandles i samsvar med avtalen. For trafikanter uten slik avtale kan det behandles opplysninger om kjøretøyets kjennemerke, reist strekning, reisetidspunkt og takstgruppe kjøretøyet tilhører.

Det kan ikke behandles personopplysninger som nevnt i personvernforordningen artikkel 9 nr. 1 etter denne loven.

Personopplysninger skal ikke lagres lenger enn nødvendig for formålene nevnt i første ledd, med mindre annet er bestemt i eller i medhold av lov.

§ 6 Behandlingsansvarlig mv.

Statens vegvesen, fylkeskommunene og selskap som har løyve til å drive transport med fartøy og billettering av passasjerer etter yrkestransportlova, kan behandle personopplysninger etter denne loven. Dette gjelder også selskap eller andre juridiske personer som etter avtale med nevnte myndigheter eller aktører utfører tjenester innen ferjeområdet som er nødvendige for å gjennomføre billettering på ferjene.

§ 7 Utlevering av personopplysninger

Personopplysninger kan bare utleveres til den registrerte selv, til offentlig myndighet med hjemmel til å kreve slike opplysninger og til selskap eller juridisk person som utfører tjenester på ferjeområdet når det er nødvendig for å gjennomføre billetteringen.

§ 8 Ikrafttredelse og tidspunkt for opphevelse av loven

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Loven oppheves 1. januar 2021.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 12, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra næringskomiteen om Midlertidig lov om unntak fra krav til fysisk møte mv. i foretakslovgivningen for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19 (Innst. 283 L (2019–2020), jf. Prop. 115 L (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

midlertidig lov

om unntak fra krav til fysisk møte mv. i foretakslovgivningen for å avhjelpe konsekvenser av utbrudd av covid-19

Kapittel 1. Lovens formål og virkeområde

§ 1-1 *Lovens formål*

(1) Lovens formål er å avhjelpe konsekvenser av utbruddet av covid-19 for foretak ved å legge til rette for at saksbehandlingen i styret, generalforsamlingen og andre foretaksorganer kan skje uten fysisk møte mv.

(2) Med foretak i denne loven menes selskaper og andre juridiske personer omfattet av lovene angitt i § 1-2.

§ 1-2 *Virkeområde*

Denne loven fastsetter unntak fra følgende lover:

1. lov 21. juni 1985 nr. 83 om ansvarlige selskaper og kommandittselskaper
2. lov 30. august 1991 nr. 71 om statsforetak
3. lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper
4. lov 13. juni 1997 nr. 45 om allmennaksjeselskaper
5. lov 15. januar 1999 nr. 2 om revisjon og revisorer
6. lov 15. juni 2001 nr. 59 om stiftelser
7. lov 29. juni 2007 nr. 81 om samvirkeforetak
8. lov 10. april 2015 nr. 17 om finansforetak og finanskonsern

§ 1-3 *Forholdet til gjeldende lover mv.*

Ved motstrid går bestemmelser i denne loven foran det som er bestemt i lovene nevnt i § 1-2, forskrifter fastsatt i medhold av lovene, foretakets vedtekter, selskapsavtale, instruks o.l.

Kapittel 2. Unntak fra krav til fysisk møte mv. i aksjeloven og allmennaksjeloven

§ 2-1 *Virkeområde*

Reglene i kapittel 2 gjelder for aksjeselskaper og allmennaksjeselskaper. Kapitlet gjelder tilsvarende for finansforetak som ikke er organisert som aksjeselskap eller allmennaksjeselskap.

§ 2-2 *Unntak fra krav til avholdelse av fysisk styremøte mv.*

(1) Styrets leder kan beslutte at styret skal behandle og avgjøre enhver sak ved bruk av elektroniske hjelpemidler, skriftlig eller på annen måte uten at styremedlemmene er fysisk samlet. Behandlingsmåten skal være betryggende. Alle styremedlemmene skal så vidt mulig få delta i en samlet behandling av de saker som behandles.

(2) Gjennomføres styrets saksbehandling i fysisk møte, kan ethvert styremedlem kreve å få delta i møtet ved bruk av elektroniske hjelpemidler eller på annen betryggende måte uten å være fysisk til stede. Det samme gjelder daglig leder, revisor og andre for saker der disse har rett eller plikt til å delta.

(3) Første og annet ledd gjelder tilsvarende for styrets møte med revisor etter revisorloven § 2-3.

(4) Bestemmelsene i denne paragrafen gjelder tilsvarende så langt de passer for direksjonen i finansforetak som etter vedtektene har fastsatt at den daglige ledelse skal forestås av et kollektivt organ, jf. finansforetaksloven § 8-13.

§ 2-3 *Unntak fra krav til avholdelse av fysisk generalforsamling mv.*

(1) Styret kan beslutte at generalforsamling skal holdes helt eller delvis uten fysisk møte, herunder ved bruk av elektroniske hjelpemidler. Styret kan bare treffe slik beslutning dersom det anses nødvendig for å avholde generalforsamling.

(2) Styret skal sørge for at avholdelsen av generalforsamlingen er forsvarlig. Styret skal sørge for at alle aksjeeiere kan delta og stemme, og at deltakelse og stemmegivning kan kontrolleres på betryggende måte. Styret kan fastsette nærmere krav til gjennomføringen av deltakelse og stemmegivning, herunder bruk av forhåndsstemme selv om dette ikke følger av vedtektsbestemmelse som nevnt i aksjeloven § 5-11 b annet ledd og allmennaksjeloven § 5-8 b.

(3) I innkallingen til generalforsamlingen skal det opplyses om fremgangsmåten for å delta og stemme.

(4) Styret skal også sørge for at revisor, daglig leder og andre som har rett eller plikt til å delta, kan delta på generalforsamlingen uten å være fysisk til stede.

(5) Første til fjerde ledd gjelder tilsvarende så langt de passer for tingretten eller andre som etter lov eller vedtekter har myndighet til å innkalle til generalforsamling.

§ 2-4 *Unntak fra krav til avholdelse av fysisk møte mv. i bedriftsforsamlingen og andre selskapsorganer*

Bestemmelsene i § 2-2 gjelder så langt de passer for bedriftsforsamlingen og andre selskapsorganer.

§ 2-5 Unntak fra vedtektsfestet frist for å avholde ordinær generalforsamling

(1) I selskap med vedtektsfestet frist for å avholde ordinær generalforsamling, kan styret bestemme at for ordinær generalforsamling i 2020 gjelder i stedet fristen som følger av aksjeloven § 5-5 første ledd eller allmennaksjeloven § 5-6 første ledd.

Kapittel 3. Unntak fra krav til fysisk møte mv. i samvirkelova

§ 3-1 Virkeområde

Reglene i kapittel 3 gjelder for samvirkeforetak.

§ 3-2 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk styremøte mv.

(1) Styrets leder kan beslutte at styret skal behandle og avgjøre enhver sak ved bruk av elektroniske hjelpemidler, skriftlig eller på annen måte uten at styremedlemmene er fysisk samlet. Behandlingsmåten skal være betryggende. Alle styremedlemmene skal så vidt mulig få delta i en samlet behandling av de saker som behandles.

(2) Gjennomføres styrets saksbehandling i fysisk møte, kan ethvert styremedlem kreve å få delta i møtet ved bruk av elektroniske hjelpemidler eller på annen betryggende måte uten å være fysisk til stede. Det samme gjelder daglig leder, revisor og andre for saker der disse har rett eller plikt til å delta.

(3) Protokoll fra styremøte kan signeres ved elektronisk signatur.

(4) Første og annet ledd gjelder tilsvarende for styrets møte med revisor etter revisorloven § 2-3.

§ 3-3 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk årsmøte mv.

(1) Styret kan beslutte at årsmøte skal holdes helt eller delvis uten fysisk møte, herunder ved bruk av elektroniske hjelpemidler. Styret kan bare treffe slik beslutning dersom det anses nødvendig for å avholde årsmøtet.

(2) Styret skal sørge for at avholdelsen av årsmøtet er forsvarlig. Styret skal sørge for at alle medlemmene kan delta og stemme, og at deltakelse og stemmegivning kan kontrolleres på betryggende måte. Styret kan fastsette nærmere krav til gjennomføringen av deltakelse og stemmegivning, herunder bruk av forhåndsstemme.

(3) I innkallingen til årsmøtet skal det opplyses om fremgangsmåten for å delta og stemme.

(4) Styret skal også sørge for at revisor, daglig leder og andre som har rett eller plikt til å delta, kan delta på årsmøtet uten å være fysisk til stede.

(5) Første og annet ledd gjelder tilsvarende ved valg av utsendinger etter samvirkelova § 37.

(6) Protokoll fra årsmøte kan signeres ved elektronisk signatur.

(7) Første til fjerde ledd gjelder tilsvarende så langt de passer for tingretten eller andre som etter lov eller vedtekter har myndighet til å innkalle til årsmøte.

§ 3-4 Unntak fra krav til fysisk møte mv. i representantskapet, kontrollkomiteen og andre foretaksorganer

Bestemmelsene i § 3-2 gjelder så langt de passer for representantskap, kontrollkomité og andre foretaksorganer.

§ 3-5 Unntak fra vedtektsfestet frist for å avholde ordinært årsmøte

I samvirkeforetak med vedtektsfestet frist for å avholde ordinært årsmøte, kan styret bestemme at for ordinært årsmøte i 2020 gjelder i stedet fristen som følger av samvirkelova § 41 første ledd.

Kapittel 4. Unntak fra krav til fysisk møte mv. i selskapsloven

§ 4-1 Virkeområde

Reglene i kapittel 4 gjelder for ansvarlige selskaper og kommandittselskaper.

§ 4-2 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk styremøte mv.

(1) Styrets leder kan beslutte at styret skal behandle og avgjøre enhver sak ved bruk av elektroniske hjelpemidler, skriftlig eller på annen måte uten at styremedlemmene er fysisk samlet. Behandlingsmåten skal være betryggende. Alle styremedlemmene skal så vidt mulig få delta i en samlet behandling av de saker som behandles.

(2) Gjennomføres styrets saksbehandling i fysisk møte, kan ethvert styremedlem kreve å få delta ved bruk av elektroniske hjelpemidler eller på annen betryggende måte uten å være fysisk til stede. Det samme gjelder daglig leder, revisor og andre for saker der disse har rett eller plikt til å delta.

(3) Første og annet ledd gjelder tilsvarende for styrets møte med revisor etter revisorloven § 2-3.

§ 4-3 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk selskapsmøte mv.

(1) Den som etter lov eller selskapsavtalen har myndighet til å innkalle selskapsmøtet, kan bestemme at møtet skal avholdes ved bruk av elektroniske hjelpemidler, skriftlig eller på annen måte uten at de som har rett eller plikt til å delta, er fysisk samlet. Behandlingsmåten skal være betryggende. Alle skal så vidt mulig få delta i en samlet behandling av de saker som behandles.

(2) Avholdes selskapsmøtet som et fysisk møte, kan enhver som har rett eller plikt til å delta, kreve å få delta ved bruk av elektroniske hjelpemidler eller på annen betryggende måte uten å være fysisk til stede.

(3) Den som innkaller selskapsmøtet, skal sørge for at møtet avholdes i samsvar med bestemmelsene i første og annet ledd.

(4) Protokoll fra selskapsmøte kan signeres ved elektronisk signatur.

§ 4-4 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk møte mv. i andre selskapsorganer

Bestemmelsene i § 4-2 gjelder så langt de passer for andre selskapsorganer.

Kapittel 5. Unntak fra krav til fysisk møte mv. i stiftelsesloven

§ 5-1 Virkeområde

Reglene i kapittel 5 gjelder for stiftelser.

§ 5-2 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk styremøte mv.

(1) Styrets leder kan beslutte at styret skal behandle og avgjøre enhver sak ved bruk av elektroniske hjelpemidler, skriftlig eller på annen måte uten at styremedlemmene er fysisk samlet. Behandlingsmåten skal være betryggende. Alle styremedlemmene skal så vidt mulig få delta i en samlet behandling av de saker som behandles.

(2) Gjennomføres styrets saksbehandling i fysisk møte, kan ethvert styremedlem kreve å få delta i møtet ved bruk av elektroniske hjelpemidler eller på annen betryggende måte uten å være fysisk til stede. Det samme gjelder daglig leder, revisor og andre for saker der disse har rett eller plikt til å delta.

(3) Protokoll fra styremøte kan signeres ved elektronisk signatur.

(4) Første og annet ledd gjelder tilsvarende for styrets møte med revisor etter revisorloven § 2-3.

§ 5-3 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk møte mv. i andre organer

Bestemmelsene i § 5-2 gjelder så langt de passer for andre organer som er opprettet etter stiftelsesloven § 36.

Kapittel 6. Unntak fra krav til fysisk møte mv. i statsforetaksloven

§ 6-1 Virkeområde

Reglene i kapittel 6 gjelder for statsforetak.

§ 6-2 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk styremøte mv.

(1) Styrets leder kan beslutte at styret skal behandle og avgjøre enhver sak ved bruk av elektroniske hjelpemidler, skriftlig eller på annen måte uten at styremedlemmene er fysisk samlet. Behandlingsmåten skal være betryggende. Alle styremedlemmene skal så vidt mulig få delta i en samlet behandling av de saker som behandles.

(2) Gjennomføres styrets saksbehandling i fysisk møte, kan ethvert styremedlem kreve å få delta ved bruk av elektroniske hjelpemidler eller på annen betryggende måte uten å være fysisk til stede. Det samme gjelder administrerende direktør, revisor og andre for saker der disse har rett eller plikt til å delta.

(3) Protokoll fra styremøte kan signeres ved elektronisk signatur.

(4) Første og annet ledd gjelder tilsvarende for styrets møte med revisor etter revisorloven § 2-3.

§ 6-3 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk foretaks-møte mv.

(1) Departementet kan beslutte at foretaksmøte skal holdes uten fysisk møte, herunder ved bruk av elektroniske hjelpemidler eller på annen måte. Behandlingsmåten skal være betryggende.

(2) Departementet skal sørge for at administrerende direktør, revisor og andre som har rett eller plikt til å delta, kan delta på foretaksmøtet uten å være fysisk til stede.

(3) Protokoll fra foretaksmøte kan signeres ved elektronisk signatur.

§ 6-4 Unntak fra krav til avholdelse av fysisk møte mv. i bedriftsforsamlingen

Bestemmelsene i § 6-2 gjelder så langt de passer for bedriftsforsamlingen.

Kapittel 7. Lovens ikrafttredelse og opphevelse

§ 7-1 Lovens ikrafttredelse og opphevelse

(1) Loven trer i kraft straks. Loven oppheves 1. november 2020.

(2) Møte det er innkalt til før 1. november 2020, kan avholdes etter bestemmelsene i denne loven.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 13, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Marit Knutsdatter Strand, Ole André Myhrvold og Per Olaf Lundteigen om å respektere lokaldemokratiet og utrede fortsatt sykehusdrift på Ullevål i tråd med Oslo bystyres vilje (Innst. 268 S (2019–2020), jf. Dokument 8:72 S (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt tre forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Nicholas Wilkinson på vegne av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
 - forslag nr. 3, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt
- Det voteres over forslag nr. 3, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå de foreliggende planene for endret sykehusstruktur i hovedstadsområdet for å avklare om smittevern hensyn er ivaretatt og om oppgavedelingen mellom sykehuse- ne og dimensjonering av nye bygg er egnede for å ivareta befolkningens helsetilbud ved framtidige pandemier og øvrige ekstraordinære hendelser som gir særskilt belastning i sykehusene. Scenariene utarbeidet av Folkehelseinstituttet for koronapandemien skal vektlegges i arbeidet. Som ledd i arbeidet skal det gjøres risiko- og sårbarhetsanalyse av smittevern og funksjonsevnen under epidemier/pandemier for planene for Nye Oslo universitetssykehus, og arbeidet skal bidra til å avklare om påstandene om at kompakte høyhus er mindre egnede til å begrense smitteutbredelse i sykehusene enn andre bygningsløsninger. Representanter fra smittevernmiljøet ved Oslo universitetssykehus og ansattes organisasjoner skal medvirke i arbeidet.»

Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt ble med 70 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.10)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:72 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Marit

Knutsdatter Strand, Ole André Myhrvold og Per Olaf Lundteigen om å respektere lokaldemokratiet og utrede fortsatt sykehusdrift på Ullevål i tråd med Oslo bystyres vilje – vedtas ikke.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 1 og 2, fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede fortsatt drift av Ullevål sykehus, i tråd med bystyrevedtaket fra Oslo kommune om at Gaustad-planene settes på vent til fortsatt drift av Ullevål er tilstrekkelig utredet, og legge utredningen frem for Stortinget innen utgangen av 2020. Utredningen må svare opp de innvendingene som er reist av Oslo bystyre.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke vedtas statlig regulering dersom Oslo kommune ikke vedtar en omregulering i tråd med sykehusplanene til Helse Sør-Øst.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 71 mot 17 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.43)

Votering i sak nr. 14, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Geir Pollestad, Sandra Borch og Ole André Myhrvold om virkemidler for å ta i bruk Norges viktigste klimabidrag - skogen (Innst. 280 S (2019–2020), jf. Dokument 8:62 S (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Nils Kristen Sandtrøen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 3, fra Ole André Myhrvold på vegne av Senterpartiet

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

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til etablering av et grønt investeringsselskap for utvikling av næringsvirksomheter som baserer seg på grønt (fornybart) karbon.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 72 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.18)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:62 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Geir Pollestad, Sandra Borch og Ole André Myhrvold om virkemidler for å ta i bruk Norges viktigste klimabidrag – skogen – vedtas ikke.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for økning av det langsiktige opptaket av karbon på norske skogarealer. Planen må, i tillegg til å omfatte en nærmere plan for skogplanting, inneholde kunnskapsbaserte verdiskapingstiltak og konkrete klimatiltak som vil føre til at skogbruket kan bidra til å nå utslippsmålene.»

Fremskrittspartiet har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 51 mot 37 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.46)

Votering i sak nr. 15, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes, Arne Nævra og Lars Haltbrekken om bærekraftig turistfiske (Innst. 279 S (2019–2020), jf. Dokument 8:21 S (2019–2020))

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt åtte forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Cecilie Myrseth på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 3–8, fra Torgeir Knag Fylkesnes på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Forslag nr. 1 ble i løpet av debatten endret og lyder nå:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en ordning der turistfiskere kan levere fisk til lokale fiskemottak.»

Det voteres over forslagene nr. 3–8, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at utenlandske turister kun får ta med fisk ut av landet dersom den er fisket i samarbeid med en registrert turistfiskebedrift, slik at man begrenser eksport som ikke gir verdiskaping i lokalsamfunnene, og får sterkere kontroll med hvor mye fisk som fiskes og utføres.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at utførselskravet skal gjelde rund fisk, ikke filet.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre utførselskravet slik at grensen i kilo skal gjelde per år, ikke per grensepassering.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om, i det pågående arbeidet med turistfiske, å kartlegge matsvinnet fra turistfisket og foreslå tiltak for å redusere matsvinnet til et minimum.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen foreslå en endring i havressurslova slik at den gir hjemmel for å kunne stille vilkår om tillatelse for etablering av turistfiskevirksomheter, og komme tilbake til Stortinget med et slikt lovforslag. Endringen skal sørge for at alle turistfiskebedrifter må registreres og godkjennes før de kan starte næringsvirksomhet. Det skal blant annet kunne stilles krav til sikkerhet, båt og utstyr, lik kravene for profesjonelt fiske.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en innføring av fiskekort for utenlandske turister, der inntektene skal brukes til kontroll med fisket, og komme tilbake til Stortinget med en sak om dette.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 80 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.42)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltaksplan for å hindre ulovlig turistfiske.»

Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 46 mot 42 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.17.08)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en ordning der turistfiskere kan levere fisk til lokale fiskemottak.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet – med den foretatte endringen – ble med 52 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.27)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:21 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes, Arne Nævra og Lars Haltbrekken om bærekraftig turistfiske – vedtas ikke.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 77 mot 11 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.55)

Votering i sak nr. 16, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 27/2020 av 7. februar 2020 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/2436 (nytt varemerkedirektiv) og samtykke til tiltredelse til Singaporetraktaten 27. mars 2006 om varemerkerett (Innst. 270 S (2019–2020), jf. Prop. 43 LS (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 27/2020 av 7. februar 2020 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv (EU) 2015/2436 (nytt varemerkedirektiv).

II

Stortinget samtykker til tiltredelse til Singaporetraktaten 27. mars 2006 om varemerkerett.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 17, debattert 19. mai 2020

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i varemerkeloven og tolloven mv. (gjennomføring av nytt varemerkedirektiv mv.) (Innst. 269 L (2019–2020), jf. Prop. 43 LS (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om endringer i varemerkeloven og tolloven mv. (gjennomføring av nytt varemerkedirektiv mv.)

I

I lov 26. mars 2010 nr. 8 om beskyttelse av varemerker gjøres følgende endringer:

§ 1 andre ledd skal lyde:

En forening eller annen sammenslutning av produsenter, tjenesteytere eller andre næringsdrivende, samt offentligrettslige rettssubjekter, kan oppnå enerett til å bruke et varemerke som er egnet til å skille varer eller tjenester som stammer fra medlemmene av sammenslutningen, fra andre virksomheters varer eller tjenester (fellesmerke). Myndighet, stiftelse, selskap og enhver annen kan oppnå enerett til å bruke et varemerke som er egnet til å skille varer eller tjenester som er kontrollert med hensyn til materiale, produksjonsmetode, metode for yting av tjenester, kvalitet, nøyaktighet eller andre egenskaper, fra varer eller tjenester som ikke har vært underlagt slik kontroll (garanti- eller kontrollmerke). Innehaveren av merket kan ikke selv drive næringsvirksomhet med omsetning av den type vare eller tjenester kontrollen gjelder.

§ 2 første og andre ledd skal lyde:

Et varemerke kan bestå av alle slags tegn som er egnet til å skille en virksomhets varer eller tjenester fra an-

dres, for eksempel ord og ordforbindelser, herunder slagord, navn, bokstaver, tall, *figurer, avbildninger, farger og lyder*, eller en vares form, utstyr eller emballasje.

Det kan ikke oppnås varemerkerett til tegn som utelukkende består av en form *eller en annen egenskap* som følger av varens art, er nødvendig for å oppnå et teknisk resultat eller tilfører varen en betydelig verdi.

§ 4 første og andre ledd skal lyde:

Varemerkeretten *gir en enerett* som innebærer at ingen uten samtykke fra innehaveren av varemerkeretten (merkehaveren) *i forbindelse med varer eller tjenester* i næringsvirksomhet kan bruke:

- a) tegn som er identisk med varemerket for slike varer eller tjenester som varemerket er beskyttet for
- b) tegn som er identisk med eller ligner varemerket for varer eller tjenester av samme eller lignende slag, såfremt det er risiko for forveksling, for eksempel ved at bruken av tegnet kan gi inntrykk av at det finnes en forbindelse mellom tegnet og varemerket

For et varemerke som er velkjent her i riket, innebærer varemerkeretten at ingen uten samtykke fra innehaveren *i forbindelse med varer eller tjenester i næringsvirksomhet* kan bruke tegn som er identisk med eller ligner varemerket for varer eller tjenester av samme eller annet slag, hvis bruken *uten rimelig grunn* ville medføre en urimelig utnyttelse av eller skade på det velkjente varemerkets særpreg eller anseelse (goodwill).

§ 4 tredje ledd bokstav d og ny bokstav e og f skal lyde:

- d) å bruke tegnet på forretningspapirer og *i reklame*
- e) *å bruke tegnet som foretaksnavn eller forretningskjennetegn, eller som del av et foretaksnavn eller forretningskjennetegn*
- f) *å bruke tegnet i sammenlignende reklame i strid med forskrift etter markedsføringsloven § 26 annet ledd.*

Ny § 4 a skal lyde:

§ 4 a *Transitt, forberedende handlinger og agentmerker*

Varemerkeretten innebærer at ingen uten samtykke fra merkehaveren i næringsvirksomhet kan innføre varer til norsk tollområde, selv om disse ikke går over i fri disponering her i landet, hvis varene, herunder emballasjen, er påført et varemerke som er identisk med eller i vesentlige elementer ikke kan skilles fra et varemerke som er registrert her i landet for varer av samme slag. Dette gjelder likevel ikke om eieren eller mottakeren av varene godtgjør at merkehaveren ikke har rett til å forby omsetning av varene i destinasjonslandet.

Hvis det er risiko for at emballasje, etiketter, merkelapper, sikkerhets- eller ekthetskomponenter, eller utstyr eller andre midler som varemerket kan anbringes på, kan bli brukt i forbindelse med varer eller tjenester, og denne bruken vil utgjøre inngrep i et registrert vare-

merke etter § 4, kan merkehaveren motsette seg at følgende handlinger utføres i næringsvirksomhet:

- a) å anbringe et tegn som er identisk med eller ligner varemerket på emballasje, etiketter, merkelapper, sikkerhets- eller ekthetskomponenter, utstyr eller andre midler som merket kan anbringes på
- b) å tilby eller bringe på markedet, eller lagre for disse formål, innføre eller utføre emballasje, etiketter, merker, sikkerhets- eller ekthetskomponenter eller utstyr eller andre midler som merket er anbrakt på.

Er et varemerke registrert i en agents eller representants navn uten merkehaverens samtykke, og uten at agenten eller representanten har grunnlag for sin handling, kan merkehaveren kreve at merket overføres til seg og motsette seg agentens eller representantens bruk av merket.

§ 5 andre og tredje ledd skal lyde:

Varemerkeretten er ikke til hinder for at noen i samsvare med god forretningsskikk bruker:

- a) *sitt navn eller sin adresse*
- b) *tegn eller angivelser uten særpreg* og angivelser som gjelder varens eller tjenestens art, beskaffenhet, mengde, formål, verdi, geografiske opprinnelse, tidspunktet for varens fremstilling eller for *utførelse* av tjenesten eller andre egenskaper ved varen eller tjenesten
- c) *varemerket for å identifisere eller henvise til varer eller tjenester som tilhørende merkehaveren, blant annet når bruk av merket er nødvendig for å angi bruksformålet for en vare eller tjeneste, for eksempel når merket angir at varens bruksformål er som tilbehør eller reservedel.*

Enerett til en geografisk *betegnelse* oppnådd ved registrering som *fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke*, er ikke til hinder for at andre bruker betegnelsen når bruken skjer i samsvar med god forretningsskikk.

§ 8 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Retten til et registrert varemerke skal også bestå ved siden av en eldre kjennetegnsrett der dette følger av §§ 29 a, 35 a eller 35 b.

§ 11 skal lyde:

§ 11 *Gjengivelse av varemerke i oppslagsverk*

Gir gjengivelsen av et varemerke i leksikon, ordbok eller lignende oppslagsverk i trykt eller elektronisk form inntrykk av at merket utgjør en alminnelig betegnelse for de varer eller tjenester det er registrert for, skal utgiveren av verket, etter krav fra merkehaveren, snarest mulig påse at det sammen med gjengivelsen angis at det er et registrert varemerke. For trykte verk skal dette fremgå senest i neste utgave.

§ 12 andre ledd første punktum bokstav b skal lyde:

b) *en klar og tydelig gjengivelse av merket, jf. § 14 første ledd første punktum*

§ 12 andre ledd andre punktum skal lyde:

En søknad om registrering av et fellesmerke *eller garanti- eller kontrollmerke* skal dessuten *angi om det gjelder et fellesmerke eller et garanti- eller kontrollmerke*, og inneholde de bestemmelser som er fastsatt for bruken av merket, jf. § 12 a.

Ny § 12 a skal lyde:

§ 12 a *Tilleggskrav for fellesmerker og garanti- og kontrollmerker*

Bestemmelsene som er fastsatt for bruken av et fellesmerke, skal oppgi:

- a) hvem som har rett til å bruke fellesmerket
- b) vilkårene for medlemskap i sammenslutningen
- c) vilkårene for bruk av fellesmerket, herunder sanksjoner
- d) merkehaverens forpliktelser til å gjøre ansvar gjeldende mot den som bruker merket i strid med bestemmelsene
- e) merkehaverens rettigheter og forpliktelser overfor brukerne, herunder rett til kontroll, eventuelt ved bestemte kontrollorgan.

Består et fellesmerke av en geografisk betegnelse, skal bestemmelsene for bruken av merket gi enhver som omsetter varer eller tjenester med opprinnelse i det geografiske området, rett til å bli medlem i sammenslutningen som er merkehaver, forutsatt at vedkommende oppfyller alle øvrige vilkår i bestemmelsene.

Bestemmelsene som er fastsatt for bruken av et garanti- eller kontrollmerke, skal oppfylle vilkårene i første ledd bokstav a, c, d og e.

Ny § 12 b skal lyde:

§ 12 b *Søknadsdag*

Søknaden anses som levert (får søknadsdag) den dagen følgende opplysninger er kommet inn til Patentstyret:

- a) en anmodning om registrering
- b) opplysninger som gjør det mulig å identifisere søkeren
- c) en klar og tydelig gjengivelse av merket, jf. § 14 første ledd første punktum
- d) en liste over de varer og tjenester merket søkes registrert for.

§ 14 første ledd første punktum skal lyde:

Et varemerke som skal *registreres*, må bestå av et tegn som kan beskyttes etter § 2, og som kan gjengis i *varemerkeregisteret på en slik måte at myndighetene og all-*

mennheten klart og tydelig kan avgjøre gjenstanden for den beskyttelse merkehaveren gis.

§ 14 fjerde ledd skal lyde:

Et tegn som i næringsvirksomhet brukes for å angi den geografiske opprinnelsen for en vare eller tjeneste, kan uten hinder av annet ledd bokstav a registreres som fellesmerke *eller garanti- eller kontrollmerke*. *Et tegn som søkes registrert som fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke, må oppfylle kravene i § 1 annet ledd.*

§ 15 skal lyde:

§ 15 *Absolutte registreringshindre*

Et varemerke kan ikke registreres hvis det:

- a) strider mot lov, offentlig orden eller moral,
- b) er egnet til å villede, for eksempel med hensyn til varens eller tjenestens art, beskaffenhet eller geografiske *opprinnelse*,
- c) uten tillatelse inneholder et våpen eller annet tegn som er omfattet av straffeloven § 165 bokstav b og § 166, et statsflagg, eller noe som er egnet til å oppfattes som *et slikt tegn eller flagg*,
- d) *er utelukket fra registrering i medhold av forskrift etter matloven om beskyttelse av opprinnelsesbetegnelser eller geografiske betegnelser eller tradisjonelle betegnelser for vin*,
- e) *består av eller i vesentlige elementer gjengir et plantesortsnavn beskyttet med planteforedlerrett, og gjelder en plantesort av samme eller nært beslektet art, eller*
- f) *søkes registrert i ond tro.*

For vin og brennevin kan det heller ikke registreres varemerke som består av eller inneholder noe som er egnet til å oppfattes som en geografisk *betegnelse* for vin eller brennevin, med mindre varen har den geografiske opprinnelsen betegnelsen utpeker.

Et fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke kan dessuten ikke registreres hvis det er egnet til å villede med hensyn til merkets karakter eller betydning, for eksempel ved at det oppfattes som noe annet enn et fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke.

§ 16 skal lyde:

§ 16 *Relative registreringshindre*

Et varemerke kan ikke registreres uten samtykke av vedkommende rettighetshaver hvis:

- a) bruk av merket ville krenke en annens rett her i riket til et *varemerke, foretaksnavn* eller annet forretningskjennetegn,
- b) *merket er søkt registrert av en agent eller representant i eget navn uten merkehaverens samtykke, og uten at agenten eller representanten har grunnlag for sin handling*,
- c) merket inneholder noe som er egnet til å oppfattes som en annens navn, kunstnernavn *eller lignende*

eller portrett, med mindre det åpenbart siktes til en forlengst avdød person,

- d) merket inneholder noe som er egnet til å oppfattes som den særpregede tittelen på en annens beskyttede åndsverk, eller krenker en annens rett her i riket til et åndsverk eller fotografisk bilde eller en design, eller
- e) merket krenker en annens rett her i riket til en betegnelse som er beskyttet ved forskrift etter *matloven*.

§ 20 nytt tredje ledd skal lyde:

For fellesmerker og garanti- eller kontrollmerker påser Patentstyret dessuten at bestemmelsene som er fastsatt for bruken av merket, ikke strider mot offentlig orden eller moral.

§ 22 andre ledd skal lyde:

Når et fellesmerke *eller garanti- eller kontrollmerke* registreres, skal også bestemmelsene som er fastsatt for bruken av merket, registreres og kunngjøres. Blir bestemmelsene *senere endret*, skal den endrede *teksten meldes* til Patentstyret for registrering og kunngjøring. *Endringene skal føres inn i varemerkeregisteret såfremt kravene i § 12 a, § 15 tredje ledd og § 20 tredje ledd er oppfylt. Endringene gjelder fra den dagen de føres inn i registeret.*

§ 23 andre ledd andre punktum skal lyde:

Søknaden regnes likevel ikke som innlevert (får søknadsdag) før *kravene i § 12 b er oppfylt*.

§ 25 andre ledd fjerde punktum skal lyde:

Bestemmelser for bruken av fellesmerke *og garanti- eller kontrollmerke* kan heller ikke unntas fra offentlighet.

Ny § 27 a skal lyde:

§ 27 a *Forhandling om minnelig løsning*

Når partene forhandler om en minnelig løsning og leverer en felles begjæring om utsettelse av behandlingen av innsigelsessaken, skal Patentstyret gi slik utsettelse i minst to måneder.

§ 29 første ledd skal lyde:

Patentstyret skal oppheve registreringen av et varemerke helt eller delvis hvis den er skjedd i strid med §§ 14 til 16, og registreringshindringen fortsatt foreligger, *med mindre registreringen kan bestå etter § 29 a eller § 35 b*. Registreringen av et fellesmerke *eller garanti- eller kontrollmerke* skal også oppheves hvis søknaden ikke inneholdt bestemmelser om bruken av merket, og mangelen ikke ble rettet under søknadsbehandlingen, *eller hvis registreringen er skjedd i strid med § 12 a, § 15 tredje ledd eller § 20 tredje ledd, og merkehaveren ikke*

retter mangelen ved å endre bestemmelsene for bruken av merket. Registreringen av et varemerke skal likevel ikke oppheves av den grunn at den er skjedd i strid med § 14 første ledd annet punktum eller § 14 annet ledd hvis disse vilkårene var oppfylt da innsigelsen ble fremsatt.

Ny § 29 a skal lyde:

§ 29 a *Manglende bruk som forsvar i innsigelsessak*

Hvis innsigelsen er begrunnet i et eldre registrert varemerke eller foretaksnavn, og det var gått minst fem år fra endelig avgjørelse om registrering av dette kjenne-tegnet på søknadsdagen for det yngre varemerket, eventuelt prioritetsdagen der denne er tidligere, skal innsigelsen på anmodning fra registreringshaveren godtgjøre at det er gjort reell bruk av det eldre kjenne-tegnet som omhandlet i § 37 i løpet av femårsperioden forut for den nevnte søknads- eller prioritetsdagen, eller at det forelå rimelig grunn for manglende bruk. Kan innsigelsen ikke godtgjøre dette, skal Patentstyret ikke oppheve registreringen på grunnlag av inngrep i retten til det eldre varemerket eller foretaksnavnet.

Har et eldre varemerke eller foretaksnavn bare vært i reell bruk for deler av varene eller tjenestene eller deler av virksomheten det er registrert for, skal det ved behandlingen av innsigelsen anses som registrert bare for disse varene eller tjenestene eller denne delen av virksomheten.

§ 32 andre punktum skal lyde:

Registreringen kan deretter fornyes *helt eller delvis* for ti år av gangen.

§ 33 første ledd første punktum skal lyde:

Krav om fornyelse leveres skriftlig til Patentstyret tidligst *seks måneder* før og senest seks måneder etter registreringsperiodens utløp.

§ 33 tredje ledd nytt andre punktum skal lyde:

Ved delvis fornyelse skal fornyelsen innføres i registeret og kunngjøres bare for de varene eller tjenestene den gjelder.

§ 35 skal lyde:

§ 35 *Ugyldighet*

En registrering av et varemerke skal helt eller delvis settes til side som ugyldig ved dom eller ved avgjørelse av Patentstyret (administrativ overprøving) etter §§ 38 til 40 hvis registreringen er skjedd i strid med §§ 14 til 16 og ikke kan bestå etter § 8 første ledd, § 35 a eller § 35 b. Registreringen av et fellesmerke *eller garanti- eller kontrollmerke* skal settes til side som ugyldig hvis søknaden ikke inneholdt bestemmelser om bruken av merket, og mangelen ikke ble rettet under søknadsbehandlingen, *eller hvis registreringen er skjedd i strid med § 12 a, § 15*

tredje ledd eller § 20 tredje ledd, og merkehaveren ikke retter mangelen ved å endre bestemmelsene for bruken av merket.

Registreringen skal likevel ikke settes til side som ugyldig av den grunn at *den er skjedd i strid med § 14 første ledd annet punktum eller § 14 annet ledd hvis disse vilkårene var oppfylt da kravet om ugyldighet ble fremsatt.* En registrering skal heller ikke settes til side som ugyldig av den grunn at bruk av merket ville krenke retten til et innarbeidet varemerke, hvis innarbeidelse bare foreligger innenfor en mindre del av riket.

Ny § 35 a skal lyde:

§ 35 a Manglende bruk som forsvar i ugyldighetssak

Hvis kravet om ugyldighet er begrunnet i et eldre registrert varemerke eller foretaksnavn, skal innehaveren av det eldre kjennetegnet, hvis innehaveren av det yngre merket krever det, godtgjøre at det eldre kjennetegnet i løpet av femårsperioden forut for datoen for kravet om ugyldighet har vært i reell bruk som omhandlet i § 37 for de varer eller tjenester eller den virksomhet det er registrert for, og som er påberopt som grunnlag for kravet, eller at det foreligger rimelig grunn for manglende bruk. Første punktum gjelder bare hvis det da kravet om ugyldighet ble fremsatt, var gått minst fem år fra endelig avgjørelse om registrering av det eldre varemerket eller foretaksnavnet ble truffet.

Hvis det på søknadsdagen for det yngre varemerket, eventuelt prioritetsdagen der denne er tidligere, var gått minst fem år fra endelig avgjørelse om registrering av det eldre varemerket eller foretaksnavnet, skal innehaveren av det eldre varemerket eller foretaksnavnet i tillegg godtgjøre at det ble gjort reell bruk av kjennetegnet i løpet av femårsperioden forut for den nevnte søknads- eller prioritetsdagen, eller at det forelå rimelig grunn til manglende bruk.

Hvis innehaveren av det eldre varemerket eller foretaksnavnet ikke kan godtgjøre at kjennetegnet har vært i bruk som angitt i første og annet ledd, skal kravet om ugyldighet ikke tas til følge på grunnlag av inngrep i retten til det eldre varemerket eller foretaksnavnet.

Hvis et eldre varemerke eller foretaksnavn bare har vært i reell bruk for deler av varene eller tjenestene eller virksomheten det er registrert for, anses det ved behandlingen av kravet om ugyldighet som registrert bare for disse varene eller tjenestene eller denne delen av virksomheten.

Ny § 35 b skal lyde:

§ 35 b Mellomliggende rettigheter

Et krav om ugyldighet på grunnlag av et eldre varemerke kan ikke tas til følge hvis kravet ikke ville blitt tatt

til følge på søknads- eller prioritetsdagen for det yngre merket fordi:

- a) det eldre varemerket ikke oppfylte vilkårene i § 14 første ledd annet punktum eller § 14 annet ledd og ennå ikke hadde oppnådd særpreg etter § 14 tredje ledd annet punktum,
- b) kravet om ugyldighet er begrunnet i § 4 første ledd bokstav b, og det eldre varemerket ennå ikke hadde oppnådd slikt særpreg at det forelå risiko for forveksling, eller
- c) kravet om ugyldighet er begrunnet i § 4 annet ledd, og det eldre varemerket ennå ikke var velkjent.

§ 36 skal lyde:

§ 36 Sletting ved degenerasjon mv.

En registrering av et varemerke skal helt eller delvis slettes ved dom eller ved administrativ overprøving etter bestemmelsene i §§ 38 til 40 hvis:

- a) merket, som følge av merkehaverens handlinger eller passivitet, er blitt den alminnelige betegnelsen innen bransjen for slike varer eller tjenester som det er registrert for,
- b) merket, som følge av den bruk merkehaveren eller noen med dennes samtykke har gjort av det for slike varer eller tjenester som det er registrert for, er blitt egnet til å villedde, særlig med hensyn til varenes eller tjenestenes art, beskaffenhet eller geografiske opprinnelse,
- c) fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke er brukt i strid med bestemmelsene for bruken av merket, herunder eventuelle endringer innført i varemerkeregisteret, uten at merkehaveren har tatt rimelige skritt for å hindre slik bruk,
- d) fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke er brukt av dem som har rett til å bruke merket, på en måte som har gjort merket egnet til å villedde med hensyn til dets karakter eller betydning som nevnt i § 15 tredje ledd, eller
- e) endringer i bestemmelsene for bruken av fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke er innført i varemerkeregisteret i strid med kravene nevnt i § 22 annet ledd tredje punktum, med mindre merkehaveren retter mangelen ved ytterligere endring av bestemmelsene.

§ 37 andre ledd skal lyde:

Som bruk av varemerket etter første ledd regnes også bruk av merket i en form som bare skiller seg fra den form det er registrert i ved enkeltheter som ikke endrer dets særpreg, uavhengig av om varemerket i denne formen er beskyttet ved særskilt registrering for merkehaveren, og anbringelse av merket her i riket på varer eller deres emballasje for eksport. Som merkehaverens bruk

regnes også bruk som en annen gjør med samtykke fra merkehaveren. *For fellesmerker og garanti- eller kontrollmerker regnes bruk av enhver som har rett til å bruke merket, som merkehaverens bruk.*

§ 37 nytt fjerde ledd skal lyde:

Endelig avgjørelse om registrering av merket er truffet når innsigelsesfristen etter § 26 er utløpt, eller, hvis det leveres innsigelse, når det er truffet endelig avgjørelse i innsigelsessaken, eller innsigelsen er trukket. For internasjonal varemerkeregistrering er endelig avgjørelse om registrering truffet når det er endelig avgjort at registreringen skal ha virkning her i landet etter §§ 70 og 71. Patentstyret skal føre inn datoen da femårsperioden begynner å løpe i varemerkeregisteret.

§ 40 tredje ledd andre punktum skal lyde:

Den som krever administrativ overprøving, skal gi melding om dette i rekommandert brev til alle lisenshavere og *panthavere* som er registrert i varemerkeregisteret med adresse.

§ 44 andre ledd første punktum skal lyde:

En rettskraftig dom eller endelig avgjørelse fra Patentstyret om *helt eller delvis* å slette en registrering har virkning fra det tidspunktet da søksmål ble reist eller krav om sletting innlevert til Patentstyret.

§ 46 andre ledd skal lyde:

Er det reist søksmål om retten til varemerket, *eller er retten til varemerket pantsatt*, kan registreringen ikke slettes etter krav fra merkehaveren før søksmålet er rettskraftig avgjort *eller panteretten falt bort*.

§ 51 fjerde ledd nytt fjerde og femte punktum skal lyde:

Ved klage over avgjørelse av innsigelse eller krav om administrativ overprøving kan Klagenemnden likevel bare ta hensyn til forhold som er berørt i innsigelsen eller kravet. Ved administrativ overprøving kan klagebehandlingen ikke fortsette hvis klagen er trukket tilbake.

§ 53 første og andre ledd skal lyde:

En varemerkerett *eller rett til søknad om varemerkeregistrering* kan overdras *helt eller delvis* i eller uten forbindelse med den virksomheten som varemerket er knyttet til.

Ved overdragelse av virksomhet går rett til varemerker som er knyttet til virksomheten, over til erververen hvis ikke annet er avtalt *eller fremgår klart av omstendighetene*.

§ 54 første ledd skal lyde:

En merkehaver *eller innehaver av søknad om varemerkeregistrering* kan gi en annen rett til å bruke vare-

merket i næringsvirksomhet (lisens). Lisenshaveren kan ikke overdra retten videre hvis ikke annet er avtalt. *Lisensen kan være eksklusiv eller ikke-eksklusiv, gjelde alle eller bare enkelte av de varene eller tjenestene merket er beskyttet for, og hele eller deler av riket.*

§ 55 skal lyde:

§ 55 *Forbud mot utlegg mv. i innarbeidet varemerke*

En varemerkerett *som utelukkende er beskyttet ved innarbeidelse, jf. § 3 tredje ledd*, kan ikke være gjenstand for utlegg eller annen separat tvangsforfølgning fra fordringshaverne.

§ 56 andre ledd første punktum skal lyde:

Er retten til et *varemerke som er registrert eller søkt registrert*, overdratt til en annen, skal dette innføres i varemerkeregisteret og kunngjøres hvis en av partene ber om det.

I kapittel 7 skal ny § 56 a lyde:

§ 56 a *Innføring av pantsettelse og utlegg i varemerkeregisteret*

Panterett i varemerke som nevnt i panteloven § 4-11 skal etter krav fra panthaveren eller innehaveren av søknaden eller rettigheten som pantsettelsen gjelder, anmerkes i varemerkeregisteret. Det samme gjelder for overdragelse og frempantsettelse av en slik panterett. Dokumentasjon for pantsettelsen eller overdragelsen skal følge med et krav om anmerkning. Patentstyret skal bygge på at den som er oppført som innehaver av en søknad eller rettighet i varemerkeregisteret, har rett til å samtykke til pantsettelsen, med mindre det foreligger klare holdepunkter for at en annen er innehaver. Det samme gjelder for den som har overdratt eller frempantsett en panterett. Når panteretten er opphørt, skal det gjøres anmerkning om dette.

Om anmerkning i varemerkeregisteret av utlegg og arrest i registrerte varemerker og varemerkesøknader gjelder tvangsfullbyrdsloven § 7-20 niende ledd, jf. tvisteloven § 33-7 annet ledd.

Partene kan påklage Patentstyrets nektelse av å foreta anmerkning etter paragrafen her til Klagenemnden. Klagen må være innkommet til Patentstyret innen to måneder fra den dagen meldingen om nektelsen ble sendt vedkommende part. Det skal betales fastsatt gebyr, ellers opptas ikke klagen til behandling. Er vilkårene for å behandle klagen oppfylt, kan Patentstyret endre avgjørelsen hvis det finner at klagen er begrunnet. Bli det ikke truffet slik avgjørelse, skal saken sendes til Klagenemnden. Klagenemndens leder kan alltid avgjøre klager etter leddet her alene.

I kapittel 7 skal ny § 56 b lyde:

§ 56 b *Kollisjon mellom rettserverv mv.*

Ved kollisjon mellom rettserverv som går ut på frivillig overdragelse av registrert varemerke, herunder varemerkesøknad, meddelelse av avtalt lisens, overdragelse av avtalt lisens, pantsettelse av varemerke som nevnt i panteloven § 4-11, herunder overdragelse og frempantsettelse av slik panterett, og utlegg og arrest, går rettserverv der krav om anmerkning i varemerkeregisteret er mottatt hos Patentstyret, foran rettserverv som ikke er mottatt samme dag eller tidligere.

Rettserverv som er mottatt til anmerkning samme dag, er likestilte. Utlegg og arrest går likevel foran andre rettserverv. Er flere utleggsforretninger og arrestforretninger mottatt til anmerkning samme dag, går den eldste foran.

En eldre rett går uten hensyn til første og annet ledd foran en yngre, dersom den yngre retten er basert på et frivillig rettserverv, og erververen kjente eller burde kjenne til den eldre retten da kravet om anmerkning ble mottatt hos Patentstyret.

Bestemmelsene i tinglysingsloven §§ 23 til 26 og §§ 30 til 32 a gjelder tilsvarende så langt de passer.

Ved kollisjon mellom rettserverv som nevnt i første ledd og panterett i driftstilbehør etter panteloven §§ 3-4 eller 5-4 som omfatter en rett til varemerkesøknad, registrert varemerke eller en lisens som gjelder slike rettigheter, går rettserverv som er mottatt til anmerkning hos Patentstyret, foran panterett i driftstilbehør som ikke er mottatt til anmerkning hos Løsøreregisteret samme dag eller tidligere. Annet ledd gjelder tilsvarende. En eldre panterett i driftstilbehør som ikke er mottatt til anmerkning i Løsøreregisteret, går likevel foran et yngre rettserverv som nevnt i første ledd, dersom den yngre retten er basert på et frivillig rettserverv, og erververen kjente eller burde kjenne til driftstilbehørspanteretten da kravet om anmerkning ble mottatt hos Patentstyret.

§ 57 nytt andre ledd skal lyde:

Forbud kan likevel ikke nedlegges hvis vilkårene etter § 37 for å slette registreringen av saksøkerens varemerke var oppfylt da inngrepssaken ble reist. Hvis det da inngrepssaken ble reist, var gått mer enn fem år siden endelig avgjørelse om registrering av merket, og saksøkte krever det, skal saksøkeren godtgjøre at varemerket i femårsperioden forut for saken har vært i reell bruk som angitt i § 37 for de varene eller tjenestene det er registrert for og som saken gjelder, eller at det er rimelig grunn for manglende bruk.

§ 58 sjetten ledd skal lyde:

Innehaveren av et fellesmerke *eller garanti- eller kontrollmerke* kan kreve erstatning også for skade som er påført andre som har rett til å bruke merket.

§ 61 tredje ledd andre punktum skal lyde:

Ved inngrep i *rett til fellesmerke eller garanti- eller kontrollmerke* anses bare merkehaveren som fornærmet.

§ 63 skal lyde:

§ 63 *Søksmålsrett mv.*

Hvis det er gitt lisens til bruk av et varemerke, kan *lisenshaveren bare reise søksmål om varemerkeinngrep hvis merkehaveren samtykker, med mindre annet er avtalt. Innehaveren av en eksklusiv lisens kan likevel reise slikt søksmål hvis merkehaveren, etter å ha fått varsel om søksmålet, ikke selv reiser inngrepssøksmål innen rimelig tid.*

Lisenshaveren kan tre inn som part i søksmål om varemerkeinngrep reist av merkehaveren og fremme krav etter § 58 for den delen av inngrepet som rammer lisenshaveren.

Første og annet ledd gjelder tilsvarende for den som har rett til å bruke et fellesmerke. Ved inngrep i rett til garanti- eller kontrollmerke kan bare merkehaveren reise søksmål.

§ 64 første ledd skal lyde:

Den som reiser søksmål om ugyldighet eller sletting av en varemerkeregistrering etter §§ 35 til 37, skal samtidig gi melding om dette til Patentstyret, samt i rekommandert brev til enhver lisenshaver *og panthaver* som er innført i varemerkeregisteret med adresse. En lisenshaver, *panthaver eller bruker av fellesmerke* som reiser søksmål om varemerkeinngrep, skal i rekommandert brev gi melding om dette til merkehaveren.

§ 71 første ledd tredje punktum skal lyde:

Om behandlingen av innsigelser gjelder §§ 27, 27 a og 28 tilsvarende.

§ 71 andre ledd nytt andre punktum skal lyde:

§ 29 første ledd annet og tredje punktum og § 29 a gjelder tilsvarende.

§ 80 første ledd skal lyde:

Den som overfor Patentstyret har oversittet en frist fastsatt i eller i medhold av bestemmelsene i kapittel 2, 4, 6 eller § 68 tredje ledd, og som følge av dette har lidt rettstap, skal, når *vedkommende* krever det, likevel få en sak tatt under behandling hvis det godtgjøres at fristoversittelsen var utilsiktet. Kravet må være innlevert skriftlig til Patentstyret innen to måneder etter at hindringen som førte til fristoversittelsen opphørte, og senest *seks* måneder etter fristens utløp. Innen samme frist skal den unnlatte handlingen være foretatt. Det skal betales fastsatt *gebyr, ellers anses kravet som ikke innkommet.*

§ 82 bokstav e skal lyde:

- e) føring av og innsyn i varemerkeregisteret, *herunder om krav om anmerkninger i registeret og behandlingen av dem*

II

I lov 15. desember 1967 nr. 9 om patenter gjøres følgende endringer:

I § 9, § 36 tredje ledd og § 52 d tredje ledd første punktum skal «avgift» erstattes av «gebyr». I § 52 d tredje ledd andre punktum skal «avgiften» erstattes av «gebyret».

§ 44 tredje ledd sjette punktum skal lyde:

Når panteretten er opphørt, *skal det gjøres anmerking om dette.*

§ 44 syvende ledd tredje punktum skal lyde:

Det skal betales fastsatt gebyr, *ellers opptas ikke klagen til behandling.*

§ 52 e første ledd fjerde punktum oppheves.

§ 66 b første ledd andre punktum skal lyde:

Dersom det er angitt at patentet skal gjelde i Norge, har patentet samme virkning som patenter meddelt av Patentstyret og følger de samme bestemmelsene når vilkårene i § 66 c første og fjerde ledd er oppfylt.

§ 75 andre punktum skal lyde:

Avslag på slik begjæring, og på begjæring om gjenoppretting av prioritet etter § 28 annet ledd fjerde punktum, kan av patentsøkeren eller patenthaveren påklages til Klagenemnden.

III

I lov 8. februar 1980 nr. 2 om pant gjøres følgende endringer:

Kapittel 4 overskriften skal lyde:

Kap. 4. Avtalepant i verdipapirer, finansielle instrumenter registrert i en verdipapirsentral, aksjer, enkle pengekrav, patenter, varemerker og planteforedlerretter m.m.

Underoverskriften mellom § 4-10 og § 4-11 skal lyde:

Patenter, *varemerker* og planteforedlerretter.

§ 4-11 skal lyde:

§ 4-11 *Patent og varemerke m.m.*

(1) *Rett til patent og rett til registrert varemerke* som gjelder her i riket kan pantsettes. Det samme gjelder:

- a. nasjonal patentsøknad som er innført i patentregisteret og nasjonal varemerkesøknad som er innført i varemerkeregisteret,
- b. internasjonal patentsøknad som er videreført etter patentloven § 31 eller tatt opp til behandling etter patentloven § 38, og som er innført i patentregisteret, og internasjonal varemerkeregistrering som er gitt virkning i Norge etter varemerkeloven § 70, og innført i varemerkeregisteret,
- c. europeisk patentsøknad som nevnt i patentloven § 66 g første ledd, og som er innført i Patentstyrets særskilte register over slike søknader,
- d. supplerende beskyttelsessertifikat som nevnt i patentloven §§ 62 a og 62 b, og
- e. overdragelig avtalelisens som er registrert i patentregisteret, *varemerkeregisteret* eller i Patentstyrets særskilte register over europeiske patentsøknader.

(2) Hvis en pantsatt patentsøknad, en pantsatt varemerkesøknad eller en pantsatt varemerkeregistrering deles, eller hvis en oppfinnelse eller et varemerke i en pantsatt søknad skilles ut i en ny søknad, omfattes også avdelte eller utskilte søknader eller registreringer av panteretten.

(3) Når patent blir meddelt på grunnlag av en pantsatt patentsøknad, blir patentet omfattet av panteretten i stedet for søknaden. Når et varemerke blir registrert på grunnlag av en pantsatt varemerkesøknad, blir varemerkeregistreringen omfattet av panteretten istedenfor søknaden.

(4) Når det blir utstedt et supplerende beskyttelsessertifikat og basispatentet er pantsatt, blir det supplerende beskyttelsessertifikatet omfattet av panteretten i stedet for basispatentet fra tidspunktet da basispatentet opphører å gjelde.

§ 4-12 skal lyde:

§ 4-12 *Rettsvern for panterett i patent og varemerke m.m.*

Panterett i patent etter § 4-11 får rettsvern ved anmerking i patentregisteret, og panterett i varemerke etter § 4-11 ved anmerking i varemerkeregisteret. I tilfeller som nevnt i § 4-11 første ledd bokstav c, får panteretten rettsvern ved anmerking i Patentstyrets særskilte register over europeiske patentsøknader. Frem pantsettelse får rettsvern på samme måte.

§ 4-16 første og andre ledd skal lyde:

(1) Panteretten faller bort og panthaveren kan kreve at pantkravet blir innfridd når en pantsatt patentsøknad, *varemerkesøknad* eller søknad om planteforedlerrett:

- a. blir overført til en annen fordi pantsetteren ikke har retten til oppfinnelsen, *varemerket* eller plantesorten, eller

b. blir endelig henlagt eller avslått.

Det samme gjelder når et europeisk patent som er meddelt på grunnlag av en søknad som nevnt i § 4-11 første ledd bokstav c, ikke blir gjort gjeldende her i riket.

(2) Panteretten faller bort og panthaveren kan kreve at pantekravet blir innfridd når et pantsatt patent, *en pantsatt varemerkerett*, et pantsatt supplerende beskyttelsessertifikat eller en pantsatt planteforedlerrett:

- a. blir overført til en annen fordi pantsetteren ikke har retten til oppfinnelsen, *varemerket* eller plantesorten,
- b. blir satt til side som ugyldig,
- c. opphører å gjelde fordi innehaveren har unnlatt å betale årsavgift *eller fornyelsesavgift* uten at panthaveren har gitt samtykke til *det*,
- d. opphører etter planteforedlerloven § 18, *eller*
- e. slettes etter varemerkeloven §§ 36 eller 37.

IV

I lov 21. juni 1985 nr. 79 om enerett til foretaksnavn og andre forretningskjennetegn mv. gjøres følgende endringer:

§ 2-5 skal lyde:

Et foretaksnavn må ikke stride mot lov, *offentlig orden eller moral*.

§ 2-6 første punktum nr. 4 skal lyde:

4.krenke en annens rett her i riket til et varemerke, foretaksnavn eller sekundært forretningskjennetegn;

§ 2-6 nytt andre punktum skal lyde:

Et foretaksnavn må ikke søkes registrert i ond tro.

§ 3-2 skal lyde:

For at et foretaksnavn skal ha vern mot lignende foretaksnavn eller *varemerker*, må foretaksnavnet oppfylle de krav til særpreg som gjelder etter varemerkeloven § 14.

Rett til foretaksnavn etter første ledd *gir en enerett*, som har den virkning at ingen *uten samtykke fra* innehaveren *kan bruke i næringsvirksomhet* foretaksnavn eller *varemerke som er identisk med eller ligner foretaksnavnet* (kjennetegnslighet) for virksomhet av samme eller lignende slag (bransjelikhet), *såfremt det er risiko for forveksling*.

For et foretaksnavn som er velkjent her i riket, innebærer eneretten etter første ledd at ingen uten samtykke fra innehaveren kan bruke i næringsvirksomhet foretaksnavn eller varemerke som er identisk med eller ligner foretaksnavnet for virksomhet av samme eller annet slag, hvis bruken uten rimelig grunn ville medføre en urimelig utnyttelse av eller skade på det velkjente foretaksnavnets særpreg eller anseelse (goodwill).

§ 3-3 skal lyde:

Rett til et foretaksnavn etter § 3-2 gir ikke selvstendig beskyttelse for deler av navnet som ikke oppfyller de krav til særpreg som gjelder etter varemerkeloven § 14.

Retten er ikke til hinder for at noen i samsvar med god forretningsskikk bruker:

1. *sitt navn eller sin adresse,*
2. *angivelser om virksomhetens art eller angivelser som gjelder en i virksomheten utbudt vare eller tjenestes art, beskaffenhet, mengde, formål, verdi, geografiske opprinnelse eller andre egenskaper eller tidspunkt for når varen er fremstilt eller tjenesten utført,*
3. *et allment benyttet stedsnavn.*

§ 3-5 første ledd skal lyde:

Et yngre foretaksnavn kan uten hinder av bestemmelsene i dette kapittel bestå ved siden av et foretaksnavn som har eldre rett, hvis innehaveren av den eldre rett ikke innen rimelig tid har tatt skritt for å hindre bruken av det yngre foretaksnavn, *eller det følger av § 3-6 a eller § 5-1 andre til femte ledd at det yngre navnet kan bestå ved siden av det eldre.*

§ 3-6 første ledd første punktum skal lyde:

Enhver med rettslig interesse som mener at et registrert foretaksnavn strider mot §§ 2-3, 2-5 eller 2-6, kan kreve at registreringen oppheves ved administrativ overprøving.

§ 3-6 niende ledd første punktum skal lyde:

Dersom Patentstyret finner at et foretaksnavn er registrert i strid med §§ 2-3, 2-5 eller 2-6, og registreringshindringen fortsatt foreligger, skal det fatte vedtak om å oppheve registreringen av foretaksnavnet, *med mindre registreringen kan bestå etter § 36 a.*

Ny § 3-6 a skal lyde:

§ 3-6 a

Hvis et krav om administrativ overprøving er begrundet i et eldre registrert varemerke eller foretaksnavn, skal innehaveren av det eldre kjennetegnet, hvis innehaveren av det yngre foretaksnavnet krever det, godtgjøre at det eldre kjennetegnet i løpet av femårsperioden forut for fremsettelsen av kravet har vært i reell bruk for de varer eller tjenester eller den virksomhet det er registrert for, og som er påberopt som grunnlag for kravet, eller at det foreligger rimelig grunn for manglende bruk. Første punktum gjelder bare hvis det da kravet om overprøving ble fremsatt, var gått minst fem år fra endelig avgjørelse om registrering av det eldre varemerket eller foretaksnavnet.

Hvis det den dagen registreringsmelding innkom for det yngre foretaksnavnet, var gått minst fem år fra endelig avgjørelse om registrering av det eldre varemer-

ket eller foretaksnavnet, skal innehaveren av det eldre kjennetegnet i tillegg godtgjøre at det ble gjort reell bruk av dette i løpet av femårsperioden forut for den nevnte innkomstdagen, eller at det forelå rimelig grunn til manglende bruk.

Hvis innehaveren av det eldre varemerket eller foretaksnavnet ikke kan godtgjøre at kjennetegnet har vært i bruk som angitt i første og annet ledd, skal registreringen av det yngre foretaksnavnet ikke oppheves på grunnlag av inngrep i retten til det eldre varemerket eller foretaksnavnet.

Hvis et eldre varemerke eller foretaksnavn bare har vært i reell bruk for deler av varene eller tjenestene eller den virksomheten det er registrert for, anses det ved behandlingen av kravet som registrert bare for disse varene eller tjenestene eller denne delen av virksomheten.

§ 5-1 nytt andre til femte ledd skal lyde:

Hvis kravet om å få navnet kjent ulovlig er begrunnet i et eldre registrert varemerke eller foretaksnavn, skal innehaveren av det eldre kjennetegnet, hvis innehaveren av foretaksnavnet krever det, godtgjøre at det eldre kjennetegnet i løpet av femårsperioden forut for datoen for søksmålet har vært i reell bruk for de varer eller tjenester eller den virksomhet det er registrert for, og som er påberopt som grunnlag for kravet om å få foretaksnavnet kjent ulovlig, eller at det foreligger rimelig grunn for manglende bruk. Dette gjelder bare hvis det da søksmål ble reist, var gått minst fem år fra endelig avgjørelse om registrering av det eldre varemerket eller foretaksnavnet ble truffet.

Hvis det den dagen da registreringsmelding innkom for det yngre foretaksnavnet, var gått minst fem år fra endelig avgjørelse om registrering av det eldre varemerket eller foretaksnavnet, skal innehaveren av det eldre varemerket eller foretaksnavnet i tillegg godtgjøre at det ble gjort reell bruk av kjennetegnet i løpet av femårsperioden forut for den nevnte innkomstdagen, eller at det forelå rimelig grunn til manglende bruk.

Hvis innehaveren av det eldre varemerket eller foretaksnavnet ikke kan godtgjøre at kjennetegnet har vært i bruk som nevnt i første og andre ledd, skal kravet om å få foretaksnavnet kjent ulovlig ikke tas til følge på grunnlag av inngrep i retten til det eldre varemerket eller foretaksnavnet.

Hvis et eldre varemerke eller foretaksnavn bare har vært i reell bruk for deler av varene eller tjenestene eller virksomheten det er registrert for, anses det ved behandlingen av kravet som registrert bare for disse varene eller tjenestene eller denne delen av virksomheten.

V

I lov 14. mars 2003 nr. 15 om beskyttelse av design skal § 7 tredje ledd lyde:

Designrett kan heller ikke oppnås hvis designen krenker en annens rett her i landet til:

1. et *varemerke, foretaksnavn* eller annet forretningskjennetegn,
2. et åndsverk eller fotografisk *bilde*,
3. en betegnelse som er beskyttet ved forskrift etter *matloven, eller*
4. *et navn, kunstnernavn eller lignende eller portrett, med mindre det åpenbart siktes til en forlenget avdød person.*

VI

I lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivil tvister skal

§ 34-7 andre ledd første punktum lyde:

For midlertidige forføyninger etter paragrafen her gjelder i tillegg til loven her reglene i tolloven §§ 15-3 til 15-6, § 15-9 og § 15-10.

VII

I lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel gjøres følgende endringer:

§ 15-1 skal lyde:

§ 15-1 *Søknad om bistand fra tollmyndighetene*

(1) *Rettighetshaveren kan søke om at tollmyndighetene skal holde tilbake* varer som er under tollmyndighetenes kontroll, dersom det foreligger begrunnet mistanke om at innførsel eller utførsel av varene vil utgjøre et inngrep i en immaterialrettighet som nevnt i tvisteloven § 28A-1 tredje ledd første punktum eller krenkelse av markedsføringsloven § 30 eller av markedsføringsloven §§ 25 og 26, når krenkelsen består i etterligning av en annens produkt, kjennetegn, reklamemidler eller andre frembringelser.

(2) *Søknaden skal inneholde*

- a) *søkerens navn og adresse*
- b) *navn og adresse for eventuell fullmektig*
- c) *en liste over og dokumentasjon for immaterialrettighetene søknaden gjelder*
- d) *opplysninger som gjør det mulig å identifisere autentiske varer*
- e) *i den utstrekning det er kjent for søkeren, opplysninger som gjør det mulig å identifisere varer som utgjør inngrep*
- f) *en erklæring om at søkeren påtar seg ansvaret for kostnader tollmyndighetene påføres i forbindelse med lagring, undersøkelse og ødeleggelse mv. av tilbakeholdte varer*
- g) *opplysning om søkeren ber om anvendelse av fremgangsmåten for ødeleggelse av småforsendelser etter § 15-8.*

Søknaden skal i tillegg oppfylle de kravene som er fastsatt av departementet i forskrift.

(3) Hvis søknaden ikke oppfyller vilkårene fastsatt i eller i medhold av annet ledd, skal tollmyndighetene gi søkeren melding om dette og informere om virkningene manglene kan få. Søkeren skal gis en rimelig frist for uttalelse og om mulig retting av manglene. Hvis manglene ikke blir rettet, skal søknaden avslås, med mindre tollmyndighetene finner at søkeren bør gis en ny frist for retting.

(4) Departementet kan gi forskrift om behandlingen av søknader, herunder om klagebehandling.

§ 15-2 skal lyde:

§ 15-2 Vedtak om bistand, forlengelse

(1) Vedtak fra tollmyndighetene om å innvilge søknad om bistand etter § 15-1 skal angi

- a) hvilke immaterialrettigheter vedtaket gjelder
- b) hvilke varer tollmyndighetene skal holde tilbake
- c) hvor lenge tollmyndighetene skal søke å avdekke slike varer.

Tidsperioden etter bokstav c kan ikke overstige ett år. Når vedtaket er fattet, skal tollmyndighetene søke å avdekke varer omfattet av vedtaket som mottas til tollbehandling.

(2) Vedtaket kan inneholde pålegg til rettighetshaveren om å stille sikkerhet for mulig erstatning til varens eier eller mottaker. I så fall skal tollmyndighetene ikke søke å avdekke varer i henhold til vedtaket før slik sikkerhet er stilt.

(3) Rettighetshaveren kan søke tollmyndighetene om å utvide listen av immaterialrettigheter som er omfattet av vedtaket. Søknaden må inneholde opplysningene nevnt i § 15-1 annet ledd bokstav c til e for de tilføyde rettighetene. Hvis disse kravene er oppfylt, skal tollmyndighetene endre vedtaket ved å føye til de nye immaterialrettighetene.

(4) Rettighetshaveren kan innen 30 virkedager før utløpet av den inneværende bistandsperioden søke om forlengelse av vedtak etter første ledd med inntil ett år av gangen. Søknaden skal innvilges hvis søkeren godtgjør at immaterialrettigheten fortsatt består, og at eventuell gjeld til tollmyndighetene for kostnader påført i forbindelse med tidligere tilbakehold er innfridd.

(5) Departementet kan gi forskrift om krav til søknad om endring og forlengelse av vedtak og om søknadsbehandlingen, herunder om klagebehandling.

§ 15-3 skal lyde:

§ 15-3 Midlertidig forføyning

(1) I midlertidige forføyninger til sikring av immaterialrettigheter etter tvisteloven § 34-7, skal det angis hvilke varer tollmyndighetene skal holde tilbake og i hvor lang tid tollmyndighetene skal søke å avdekke slike varer. Retten underretter tollmyndighetene om forføyningen. Er saksøkeren pålagt å stille sikkerhet for mulig

erstatning til varens eier eller mottaker, underrettes tollmyndighetene først når saksøkeren har stilt sikkerhet. I underretningen skal retten ta med de tilleggsopplysninger om varene som den har kjennskap til og som kan hjelpe tollmyndighetene til å avdekke varer som skal holdes tilbake.

(2) Når tollmyndighetene har mottatt underretning fra tingretten om å holde angitte varer tilbake fra frigjøring, skal tollmyndighetene søke å avdekke slike varer som mottas til tollbehandling.

(3) Departementet kan gi forskrift om tollmyndighetenes kontroll av varer som skal holdes tilbake til sikring av immaterialrettigheter etter denne paragraf.

§ 15-4 skal lyde:

§ 15-4 Varsel mv. ved tilbakehold av varer etter vedtak om bistand eller midlertidig forføyning

(1) Når tollmyndighetene har avdekket varer som skal holdes tilbake på grunnlag av en midlertidig forføyning eller vedtak fra tollmyndighetene etter § 15-2, skal de straks varsle rettighetshaveren og mottakeren av varene eller dennes representant. Gjelder det en småforsendelse som nevnt i § 15-8 fjerde ledd, er det ikke nødvendig å varsle rettighetshaveren. Er grunnlaget for tilbakeholdet en midlertidig forføyning, skal også tingretten varsles.

(2) I varselet skal det, i den utstrekning opplysningene er kjent for tollmyndighetene, opplyses om

- a) avsenderens og mottakerens navn og adresse
- b) varenes art og antallet varer
- c) tollprosedyren, varenes opprinnelse og bestemmelsessted
- d) at varene holdes tilbake i samsvar med vedtak etter § 15-2 eller midlertidig forføyning inntil vedtaket eller forføyningen oppheves eller faller bort, eller rettighetshaveren bestemmer noe annet.

Er grunnlaget for tilbakeholdet et vedtak etter § 15-2, skal varselet også opplyse om muligheten for ødeleggelse av varer etter §§ 15-7 eller 15-8, herunder om vilkårene for ødeleggelse og mottakerens rettigheter. Rettighetshaveren kan ikke benytte de mottatte opplysningene for andre formål enn håndheving av immaterialrettigheter eller andre forhold nevnt i § 15-1 første ledd.

(3) Når retten mottar varsel fra tollmyndighetene etter første og annet ledd, skal den straks sette en kort frist for saksøkeren til å reise søksmål mot mottakeren av varen om det krav forføyningen skal sikre, med mindre retten allerede har fastsatt en slik frist. Er forføyningen besluttet uten innkalling til muntlig forhandling, kan mottakeren av varen og enhver annen som er rammet av forføyningen kreve etterfølgende muntlig forhandling etter tvisteloven § 32-8.

§ 15-5 skal lyde:

§ 15-5 *Varsel og tilbakehold av varer før vedtak eller midlertidig forføyning*

(1) Tollmyndighetene kan uten hinder av taushetsplikt varsle rettighetshaveren dersom det er begrunnet mistanke om at innførsel eller utførsel av varer som er under tollmyndighetenes kontroll, vil utgjøre et inngrep i en immaterialrettighet som nevnt i tvisteloven § 28A-1 tredje ledd første punktum *eller ellers er omfattet av § 15-1 første ledd*. Tollmyndighetene kan holde varene tilbake inntil fem virkedager regnet fra da varselet ble gitt.

(2) Foruten grunnlaget for mistanken, skal det i varselet, i den utstrekning opplysningene er kjent for tollmyndighetene, opplyses om

- a) avsenderens og mottakerens navn og adresse
- b) varenes art og antallet varer
- c) varenes opprinnelse og bestemmelsessted
- d) *adgangen til å søke om bistand fra tollmyndighetene etter fjerde ledd*
- e) *fremgangsmåten for ødeleggelse av varer etter § 15-7, herunder om vilkårene for ødeleggelse og mottakerens rettigheter.*

Rettighetshaveren kan ikke benytte de mottatte opplysningene for andre formål enn håndheving av immaterialrettigheter eller andre forhold omfattet av § 15-1 første ledd.

(3) Mottakeren eller dennes representant skal varsles når tollmyndighetene varsler rettighetshaver eller holder varer tilbake etter første ledd. *Varselet skal opplyse om rettighetshaverens adgang til å søke om bistand fra tollmyndighetene og om fremgangsmåten for ødeleggelse av varer etter § 15-7, herunder om vilkårene for ødeleggelse og mottakerens rettigheter.*

(4) *Etter mottak av varsel fra tollmyndighetene etter første ledd kan rettighetshaveren innen fire virkedager fra varselet ble gitt, levere en forenklet søknad om bistand fra tollmyndighetene. Søknaden skal inneholde opplysningene nevnt i § 15-1 annet ledd bokstav a, b, c og f, og departementet kan gi forskrift om ytterligere krav til søknaden. § 15-1 tredje ledd og § 15-2 gjelder tilsvarende.*

(5) *Tollmyndighetene skal avslutte tilbakeholdet og frigi varene så snart tollbehandlingen er avsluttet hvis rettighetshaveren ikke lar seg identifisere innen én virkedag eller ikke søker om bistand etter fjerde ledd innen fire virkedager fra varselet om tilbakehold ble gitt, eller hvis søknaden avslås.*

Ny § 15-6 skal lyde:

§ 15-6 *Undersøkelse av varer mv.*

(1) Tollmyndighetene kan etter begjæring beslutte at rettighetshaveren, mottakeren eller dennes represen-

tant skal gis adgang til å undersøke varer som holdes tilbake etter §§ 15-4 eller 15-5.

(2) Tollmyndighetene kan også beslutte at eksemplarer av slike varer skal overlates til rettighetshaveren for undersøkelser. Varer som er overlatt til *rettighetshaveren, skal* returneres så snart undersøkelsene er fullført eller tilbakeholdet har falt bort. Rettighetshaveren er ansvarlig for skade på varer som oppstår i forbindelse med undersøkelser etter leddet her.

(3) *Før varer besørages ødelagt etter §§ 15-7 eller 15-8, skal det tas vareprøver eller sikres andre bevis for varens art som oppbevares av tollmyndighetene. Vareprøvene skal oppbevares på en måte som legger til rette for at prøvene kan fremlegges i en eventuell senere rettslig tvist.*

Ny § 15-7 skal lyde:

§ 15-7 *Forenklet fremgangsmåte for ødeleggelse av varer*

(1) Tollmyndighetene kan besørge ødeleggelse av varer som holdes tilbake på grunnlag av et vedtak om bistand, uten at det må innledes rettssak for å få avgjort om det foreligger inngrep i en immaterialrettighet eller andre forhold omfattet av § 15-1 første ledd, hvis

- a) rettighetshaveren er varslet etter §§ 15-4 eller 15-5, og har innen ti virkedager fra varselet ble gitt, bekreftet at det foreligger inngrep og samtykket til ødeleggelse av varene, og
- b) mottakeren er varslet etter §§ 15-4 eller 15-5, og har innen ti virkedager fra varselet ble gitt skriftlig samtykket til ødeleggelse av varene.

Hvis mottakeren innen ti virkedager ikke har motsatt seg ødeleggelse av varene, anses samtykke etter bokstav b som gitt.

(2) Fristen etter første ledd bokstav a og b er tre virkedager for lett bedervelige varer. For andre varer kan tollmyndighetene på begjæring forlenge fristen for rettighetshaveren etter første ledd bokstav a med inntil ti virkedager.

(3) Hvis vilkårene etter første ledd bokstav a ikke er oppfylt, skal tollmyndighetene avslutte tilbakeholdet og frigi varene så snart tollbehandlingen er avsluttet, med mindre rettighetshaveren godtgjør at det er innledet rettssak for å få avgjort om det foreligger inngrep i en immaterialrettighet eller andre forhold nevnt i § 15-1 første ledd. Hvis vilkårene etter første ledd bokstav b ikke er oppfylt, skal tollmyndighetene varsle rettighetshaveren om dette. Rettighetshaveren må reise rettssak om inngrep innen ti virkedager fra varselet ble gitt, men innen tre virkedager for lett bedervelige varer.

(4) Hvis vilkårene etter første ledd ikke er oppfylt, og rettighetshaveren ikke har godtgjort at det er innledet rettssak i samsvar med tredje ledd, skal tollmyndighetene avslutte tilbakeholdet av varene og frigi varene så snart tollbehandlingen er avsluttet.

(5) Departementet kan gi forskrift om ødeleggelse av varer mv. etter paragrafen her, tidlig frigivelse av visse typer av varer og behandlingen av varer som skal besør- ges ødelagt.

Ny § 15-8 skal lyde:

§ 15-8 Småforsendelser

(1) Tollmyndighetene kan besørge ødeleggelse av varer i småforsendelser som holdes tilbake på grunnlag av et vedtak om bistand hvis

- a) søknaden om bistand omfatter anvendelse av fremgangsmåten etter paragrafen her,
- b) det er begrunnet mistanke om at innførsel eller utførsel av varene utgjør inngrep i rett til et varemerke eller en design, inngrep i rett til en geografisk betegnelse beskyttet i forskrift etter matloven, eller inngrep i opphavsrett eller nærstående rettigheter etter åndsverkloven,
- c) varene ikke er lett bedervelige, og
- d) mottakeren er varslet etter §§ 15-4 eller 15-5, og har innen ti virkedager fra varselet ble gitt skriftlig samtykke til ødeleggelse av varene.

Hvis mottakeren innen ti virkedager ikke har motsatt seg ødeleggelse av varene, anses samtykke etter bokstav d som gitt.

(2) På forespørsel kan tollmyndighetene gi rettighetshaveren opplysninger om de ødelagte varenes art og antallet varer.

(3) Hvis vilkårene for ødeleggelse etter første ledd ikke er oppfylt, skal rettighetshaveren varsles om dette og gis opplysninger som nevnt i § 15-5 andre ledd, i den utstrekning opplysningene er kjent for tollmyndighetene. Tilbakeholdet skal oppheves og varene frigis så snart tollbehandlingen er avsluttet, med mindre rettighetshaveren innen ti virkedager regnet fra da varselet ble gitt, godtgjør at det er innledet rettssak for å få avgjort om det foreligger inngrep i en immaterialrettighet eller annet forhold omfattet av § 15-1 første ledd.

(4) Departementet gir forskrift om hva som anses som småforsendelser etter paragrafen her.

Ny § 15-9 skal lyde:

§ 15-9 Deklarering, ansvar for lagerleie mv.

(1) Tollmyndighetenes tilbakeholdelse av varer etter §§ 15-4 eller 15-5 endrer ikke plikten til å deklare varene og til å svare toll og omkostninger. Rettighetshaveren er ansvarlig for kostnadene til lagerleie i tidsrommet varer holdes tilbake etter §§ 15-4 eller 15-5 og skal varsles etter skattebetalingsloven § 14-10 annet ledd, på samme måte som mottakeren av varen, før varen kan tvangsselges på grunn av manglende betaling av lagerleie.

(2) Varer kan ikke tvangsselges etter §§ 4-2, 4-27 og 4-32 så lenge de holdes tilbake etter §§ 15-4 eller 15-5.

Det samme gjelder hvis det er fastslått ved dom eller følger av en bindende avtale mellom rettighetshaveren og mottakeren eller dennes representant at varene utgjør inngrep i en immaterialrettighet.

(3) *Hvis vilkårene etter § 15-7 eller § 15-8 ikke er oppfylt, kan tollmyndighetene besørge ødeleggelse av varer som holdes tilbake, eller andre tiltak som gjelder varene, når dette følger av dom eller når mottakeren eller dennes representant har gitt samtykke til det. Rettighetshaveren er ansvarlig overfor tollmyndighetene for kostnader tollmyndighetene påføres i forbindelse med ødeleggelse av varer eller andre tiltak som gjelder varene.*

Ny § 15-10 skal lyde:

§ 15-10 Opphevelse og bortfall av forføyning eller vedtak om bistand

(1) Opphever retten forføyningen, eller treffer den avgjørelse om at forføyningen er falt bort, skal den underrette tollmyndighetene om det når avgjørelsen er rettskraftig. I tilfeller som nevnt i tvisteloven § 34-6 kan tollmyndighetene anmode retten om å treffe avgjørelse om at forføyningen er falt bort.

(2) *Rettighetshaveren skal umiddelbart melde fra til tollmyndighetene om*

- a) *at en immaterialrettighet omfattet av vedtak om bistand er opphørt*
- b) *rettighetshaveren av andre grunner ikke lenger er berettiget til å søke om bistand*
- c) *endringer i opplysningene nevnt i § 15-1 annet ledd.*

(3) *Hvis immaterialrettigheten er opphørt, eller rettighetshaveren av andre grunner ikke lenger er berettiget til bistand fra tollmyndighetene, skal tollmyndighetene oppheve vedtaket om bistand. Hvis rettighetshaveren ikke oppfylder sine plikter fastsatt i eller i medhold av kapitlet her, kan tollmyndighetene oppheve vedtaket. Hvis vedtaket oppheves, skal pågående tilbakehold avsluttes og tilbakeholdte varer frigis så snart tollbehandlingen er avsluttet. Rettighetshaveren skal underrettes.*

(4) *Hvis rettighetshaveren ikke oppfylder sine plikter fastsatt i eller i medhold av kapitlet her, kan tollmyndighetene unnlate å holde tilbake varer eller frigi tilbakeholdte varer så snart tollbehandlingen er avsluttet, inntil rettighetshaveren oppfylder pliktene.*

(5) Departementet kan gi forskrift om opphevelse og bortfall av midlertidig forføyning og om opphevelse og suspensjon av vedtak om tilbakehold etter denne paragraf.

VIII

1. Loven gjelder fra den tiden Kongen bestemmer. De ulike bestemmelsene kan settes i kraft til forskjellig tid. Kongen kan gi nærmere overgangsregler.
2. Søknader om varemerkeregistrering av et tegn i sort-hvitt som er innlevert før ikrafttredelsen, skal

anses å omfatte alle fargevariasjoner av tegnet. For søknader om varemerkeregistrering som innleveres etter ikrafttreddelsen, gir Kongen forskrift om virkningen av at søknaden gjelder et tegn i sort-hvitt.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det votes over lovens overskrift og loven i sin helhet.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Sak nr. 24 [15:18:36]

Referat

1. (345) Meddelelse fra statsministerens kontor, datert 15. mai 2020, om forskrifter fastsatt i medhold av smittevernloven § 7-12, jf. beredskapsloven § 3
2. (346) Meddelelse fra statsministerens kontor, datert 19. mai 2020, om forskrifter fastsatt i medhold av smittevernloven § 7-12, jf. beredskapsloven § 3
Enst.: Nr. 1 og 2 vedlegges protokollen.
3. (347) Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om å opprette en stortingsoppnevnt granskningskommisjon for å granske Equinors utenlandsinvesteringer og eierstyringen av Equinor (Dokument 8:111 S (2019–2020))
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
4. (348) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Hans Andreas Limi om å opprette Nye Baner AS (Dokument 8:110 S (2019–2020))
Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

Presidenten: Stortinget går da tilbake til behandlingen av sak nr. 18.

Man fortsatte behandlingen av

sak nr. 18

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Geir Pollestad, Marit Knutsdatter Strand og Sigbjørn Gjelsvik om styr-

king av norsk anleggsbransje (Innst. 263 S (2019–2020), jf. Dokument 8:38 S (2019–2020))

Åsunn Lyngedal (A) [15:19:26]: Lederen av transportkomiteen nevnte i sitt innlegg at vi alle er enige om intensjonen her, nemlig å styrke norsk anleggsnæring. Men jeg mener det er stor forskjell i viljen til å bruke politikk for å oppnå det vi ønsker. Det er ikke EØS-regelverket som står i veien for oss her. EØS-regelverket sier at enten deler man opp anskaffelsen, eller man begrunner hvorfor man var tvunget til å lage den så stor som den er. Det skal gi god konkurranse, og det skal gi mulighet for regionale og nasjonale aktører til å delta i konkurransen.

Allerede i 2019 så vi i opposisjonen den giganten som var i ferd med å ta form når det gjaldt Hålogalandsvegen – et anbud på opp mot 10 mrd. kr. Vi stilte spørsmålet: Må det være sånn? Det ble argumentert her med bruken av offentlige midler, at de må brukes på en god måte. Ja, da må man sikre konkurranse. Hvem kan konkurrere om et 10 mrd. kr-prosjekt i Arktis, nord for Polarsirkelen? Hvor mange anbydere får man?

Når det gjelder statens økonomi, er det ikke bare prisen for å få bygd denne veien som betyr noe. Samfunnsøkonomisk Analyse har analysert veiprosjekter der store utenlandske entreprenører har hovedentreprisen, og der norske har hovedentreprisen. Det gir en stor forskjell i hvor mye av veipengene man bruker, som blir igjen i Norge. Egentlig skulle det være innlysende. Norske bedrifter har i større grad norske ansatte. Ja, det blir aktivitet for underentreprenører, men norske entreprenører betaler skatten sin til Norge, og de betaler for regnskapsførselen sin og for andre varer og tjenester som de kjøper. Sysselsetting bør være viktig for hele stortingsflertallet i dag, særlig i den situasjonen vi står i. Vi vet at det er dobbelt så mange norske sysselsatte ved en norsk hovedentreprenør som ved en utenlandsk.

Dette veiprosjektet er viktig for Nord-Norge og for Norge. Jeg tror jeg møtte representanten Finstad første gang da vi sammen slåss for det prosjektet. Han var ordfører, og jeg var leder av en næringsforening i Narvik-regionen. Det er akkurat like viktig for meg som for ham at vi får bygd denne veien, og jeg mener det er synd at Fremskrittspartiet ikke benytter anledningen til å gjøre Stortingets vilje klinkende klar. Men jeg forventer at regjeringen tar til etterretning at Stortinget ønsker at dette anbudet skal deles opp, og bruker tiden fram til vi møtes igjen til høstsessjonen, når de skal lage proposisjonen om Hålogalandsvegen.

Presidenten: Representanten Siv Mossleth har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Siv Mossleth (Sp) [15:22:37]: Representanten Orten sier at de fleste er enig i denne saken. Et flertall i Stortinget har tatt til orde for oppdeling av Hålogalandsvegen, hele fylkestinget i Nordland ønsker oppdeling av Hålogalandsvegen, og dette flertallet ønsker denne veien like mye som representanten Finstad. Jeg hadde trodd at all denne viljen skulle slå ut i et klart flertall i denne salen. Jeg hadde planlagt å feire med marsipankake – jeg har en kake med «Hålogalandsvegen» på marsipanlokket og så for meg at nå skulle vi i lag dele opp Hålogalandsvegen både ved stemmegivning og på kakefesten, som nå er avlyst, med mindre representanten Hoksrud tegner seg. Representanten Hoksrud har en merknad igjen og har ennå sjansen til å si at Fremskrittspartiet vil stemme for oppdeling.

Ruth Grung (A) [15:23:53]: Sotrasambandet binder sammen de 40 000 som bor i den nye Øygarden kommune. Det er et av de viktigste prosjektene vi har lokalt i Bergensregionen. I Øygarden har vi Kollsnes, Ågotnes, den nye havnen og det nye lagringssystemet for CCS osv., så det er helt avgjørende at vi får det realisert.

Under valget i 2013 foreslo Høyre at det skulle være et OPS, for det ville framskynde prosessen. Men så har ikke skjedd. Vi tror at det ville vært ferdigbygd om det ikke hadde blitt et OPS – men nok om det.

Men det er viktig at det er en sammenheng mellom valg av kontraktsform og hvilke typer prosjekter vi starter, og det er i alle fall dette en viktig erfaring knyttet opp mot. I tillegg er finansiering av vedlikeholdet av bare noen kilometer vei i flere år framover lagt inn i prosjektet. Jeg har spurt tidligere samferdselsministre om hva det er som gjør at prosjektet som i utgangspunktet kostet 11 mrd. kr, plutselig er oppe i 17 mrd. kr. Er usikkerheten knyttet til vedlikehold lagt inn – er det det som ligger inne i ordningene?

Fagmiljøene har vært tydelige på at Sotrasambandet ikke egnet seg til et OPS fordi størstedelen av prosjektet nettopp er en stor bro. Men fagmiljøene har også vært tydelig på at det går fint an å dele det opp på nytt, selv om man har hatt det ute på anbud. Det er bare utenlandske som har bydd på muligheten for å bygge det. Vi kan dele det opp til tre–fire totalentrepriser – for det er viktig at entreprenørbransjen får videreutviklet seg, får muligheten til å være med i anbudsrunder og gjennom det også være hovedentreprenør, ikke underleverandør. Der er det en stor forskjell.

I april var det 10 000 ledige i Vestland, av dem var 3 000 fra bygg- og anleggsbransjen. I hele landet jobber vi med å finne gode aktivitetsprosjekter, nettopp for å få opp igjen aktiviteten og farten i økonomien. Når man har den muligheten, at OPS ikke var egnet til dette prosjektet, og vi har så mange av våre egne fagfolk og inge-

niører som står ledige og venter på oppdrag – hvorfor ikke bruke denne muligheten til å dele det opp, nettopp for å få tilbake økt aktivitet? Det er heller ikke gitt at det framover er så lett å få framdrift når man skal drive via nettkontakt med miljøer enten i Kina – de har visst trukket seg – eller med italienere eller sveitsere, for det vil bli reiserestriksjoner i mange år framover. Men jeg har forstått at verken samferdselsministeren eller flertallet her ønsker det. Det betyr jo at det er ingen unnskyldning for noen forsinkelser av Sotrasambandet.

Kirsti Leirtrø (A) [15:26:54]: Takk for en god debatt – og så håper jeg at jeg nå ikke forlenger debatten.

Jeg vil først gratulere representanten Finstad med bursdagen i dag. Det er litt synd at vi kanskje skal bruke den til å være så dypt uenig. Representanten Finstad sier at dette er politisk ideologi fra venstresiden. Det vil jeg si meg helt uenig i. OPS er en ideologi. Da vi behandlet Sotrasambandet, var det ingen klare føringer om at dette var greit, det finnes lite forskning og rapporter i Norge på at dette er en gunstig måte å gjøre det på. Vi i opposisjonen har lyttet til høringssvarene som har kommet i denne saken, og der har vi fått klare svar fra en samlet næring på at det å stykke opp store prosjekter i mindre deler – også Hålogalandsvegen – er en riktig ting å gjøre.

Når samme representant snakker om forsinkelser, er også det en påstand. Som forrige taler her sier om Sotrasambandet, er det langt på overtid – det er hele seks år siden det ble lovet at det skulle igangsettes. Der er det ingen norske entreprenører som har vist interesse. Det er et svært økonomisk prosjekt, og koronasituasjonen kan faktisk gjøre at dette blir ytterligere forsinket ved at det bare er utenlandske entreprenører.

OPS er også finansiering av drift og vedlikehold. Det egner seg godt i fattige land, men vi kan vel ikke definere oss inn under den kategorien.

Jeg håper at de diskusjonene vi har hatt her i dag, også kan være en del av NTP-debatten. Spesielt kan en se på andelen veiprosjekter som blir avgjort i retten, eller med forlik. Vi har en del av dem også i revidert nasjonalbudsjett. Vi har som sagt lite kunnskap om OPS i norsk sammenheng, og vi bør utrede og få mer kunnskap om det. Men vi ble advart da Sotrasambandet ble behandlet.

Jeg er også glad for at statsråden både her og hos bransjen lover å se på det å dele opp prosjektene i mindre prosjekter, i hvert fall for framtiden.

Så nevner statsråden Ryfast. Da vil jeg bare minne om at det var et prosjekt som var delt opp i fem prosjekter.

Presidenten: Presidenten vil bare nevne at her er både bursdag og marsipankake nevnt i debatten, så det

gir noen muligheter til å slå sammen slik at kaken ikke går til spille.

Bård Hoksrud (FrP) [15:30:20]: Det hadde vært morsomt å spille videre på den kaka – den må jo ha vært ganske sur, for det er lenge siden representanten Mossleth visste at Fremskrittspartiet ikke kom til å støtte forslaget. Men vi er enig i den merknaden som nå er en flertallsmerknad, og jeg forutsetter at regjeringen sørger for å følge opp de flertallsmerknadene som ligger i saken.

Jeg har lyst til å si at vi har en anleggsbransje i Norge som er veldig offensiv, som har gjort mye, og som har etterspurt større kontrakter – det har vi vært enige om. I tillegg må man ha en variert portefølje. Det er utgangspunktet. Jeg må si at da Sotrasambandet plutselig dukket opp i denne saken, ble det et litt mer spesielt forslag. Da kan det virke som om det er den debatten Senterpartiet i utgangspunktet sa de ønsket, og som jeg mener det er bra at vi har hatt. Jeg mener at det har vært en god debatt i dag på flere av disse områdene, men det er litt å slå inn noen åpne dører med tanke på hva som har ligget der, når vi vet at siden Fremskrittspartiet kom inn i regjering, har de aller fleste kontraktene gått til norske selskaper, eller det vi definerer som norske selskaper.

Det er gøy at en av de ganske store i et av de store selskapene i Norge faktisk kom og sa at vi kanskje ikke helt hadde skjønnt hvor mye det vi har gjort med Nye Veier, betyr for norsk anleggsbransje. Det er et godt signal å ta med seg, for det viser at man faktisk har gjort mye rett ved de grepene man har tatt.

Den merknaden som Fremskrittspartiet er med på, mener vi noe med. Jeg skjønner at det fort blir en debatt om OPS eller ikke OPS, men for Fremskrittspartiet handler det ikke så veldig mye om hvilken modell man velger; det handler mye mer om at vi skal gjøre det. Det har vært enighet om at de prosjektene skulle bli OPS-prosjekter, sånn som det var. Vi er opptatt av å finne gode løsninger, vi er opptatt av at vi skal bygge, og at norsk anleggsbransje og norske arbeidere skal jobbe med å bygge ut infrastruktur rundt omkring i Norge.

Senterpartiet utfordret oss på at vi sier at vi ønsker at det skal drysse penger på norske arbeidstakere. Ja, det er Fremskrittspartiet veldig opptatt av at det skal gjøre, og derfor har vi også fått styrket samferdselsbudsjettene med 80 pst. i forhold til forrige gang Senterpartiet satt med regjeringsmakt.

Så er det litt spesielt å høre på representanten Nævra, som står her og er ambassadør for og opptatt av at vi skal bruke penger på å bygge vei i dette landet, når vi vet at SV egentlig helst vil strupe ned på alt som har med veibygging å gjøre. De har bl.a. et forslag litt senere i dag der man ønsker å bygge mindre vei. Han er opptatt

av anleggsbransjen, og det er bra, men skal vi ha en anleggsbransje, må vi sørge for å ha prosjekter. Fremskrittspartiet er opptatt av at vi skal ha gode prosjekter, men jeg mener også at vi må kunne ha en diskusjon om 8–10 mrd. kr er det rette, når vi ser hvor de fleste prosjektene er per i dag.

Statsråd Knut Arild Hareide [15:33:40]: Eg vil takke for ein god debatt, og eg skal ikkje forlengje debatten, men eg har ein kort merknad til slutt. Representanten Bengt Fasteraune var veldig tydeleg på at Stortinget har vedtatt å be regjeringa sørgje for at offentlege anbod innan veg, jernbane og farlei blir utforma slik at norske aktørar har ei reell moglegheit til å konkurrere om prosjekta. Det må da stillast krav om kunnskap om norske forhold, klima og topografi. Eg har lyst til å seie at det har eg tatt direkte med dei bygherrane som eg har ansvar for – at dei føresetnadene som Stortinget har vore opptatt av, blir løfta fram i det perspektivet.

Så har eg lyst til å seie at ja, i 2019 vart altså 21 av 23 prosjekt vunne av det me kallar norske entreprenørar. Eg opplever eit felles ønske i denne salen om nettopp å løfte fram dei norske entreprenørane, men eg synest òg det hadde vore litt spesielt om me hadde sagt at me ikkje ønskte nokon utanlandske aktørar i den norske marknaden. Men me tar med oss dette, og eg lyttar sjølv sagt til dei signala Stortinget gir og dei vedtaka som blir gjorde her

Eg har òg lyst til å seie, når Sotrasambandet har vore nemnt: Viss me no gjer endringar der, blir det ei ny utsetjing av det prosjektet. Det same gjeld for Hålogalandsvegen. Eg meiner at akkurat no er det veldig viktig at me får aktivitet, i lys av den svært krevjande situasjonen landet har med koronakrisa.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 18.

Sak nr. 19 [15:35:23]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om fergealternativ på E39 (Innst. 265 S (2019–2020), jf. Dokument 8:42 S (2019–2020))

Presidenten: 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 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.

Jon Gunnes (V) [15:36:25] (ordfører for saken): Når det gjelder E39, har vi hatt noen debatter tidligere og denne føyer seg inn i rekken. Dette er en stor sak, for dette gjelder strekningen fra Trondheim til Kristiansand, og det er sju fergestrekninger på veien.

Det er noe engasjement lokalt, og det er selvfølgelig mye engasjement nasjonalt og spredt over hele denne strekningen. Vi vet at det nå de siste dagene har vært et engasjement i de forskjellige fylkestingene. Alle fylkestingene som er berørt av E39, har kommet med sine prioriterte områder innenfor NTP. Vi vet at f.eks. Vestland har hatt en annen rekkefølge enn det som kanskje var forventet, og dermed ble det en debatt. Jeg ser at statsråd Hareide har vært i flere debatter om hvilken prioritering den skal ha – det er en spennende sak.

Jeg skjønner at SV, som virkelig har vært talsmann for at vi skal tenke helt annerledes enn det Stortinget har gjort tidligere, nå føler at denne saken må reverseres med tanke på det som ble vedtatt i NTP for bare tre år siden – ja, «bare tre år», men det kan være lang tid i politikken. Den skal behandles igjen allerede neste år når vi skal ha en revidering av NTP.

Det er derfor komiteen sa klart fra om at en høring i denne saken hadde vært naturlig hvis den ikke skulle behandles noen andre steder, men vi fant ut at det var litt rart å ta en høring nå når vi faktisk er på en stor høring, man er rundt omkring lokalt, og prosjektet er på høring i de forskjellige fylkene. Man skal dialog utover høsten, og så skal saken behandles i Stortinget neste vår.

Venstre har vært ganske klar i saken når det gjelder ferjefri E39. Vi gjorde en avtale med flertallet på Stortinget i 2017 om å starte Rogfast, Hordfast og Møreaksen i første periode. Det står vi ved helt til et eventuelt annet vedtak – det er helt opplagt at vi står ved våre avtaler.

Kirsti Leirtrø (A) [15:39:40]: Mange av prosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan, har blitt betydelig dyrere enn forutsatt. Neste transportplan vil dermed ha store økonomiske utfordringer. Vi har f.eks. Follobanen, Ringeriksbanen og Østfoldbanen, som må finne sin løsning.

Det må også de vedtatte prosjektene på E39 gjøre. Det er viktige prosjekter som bygger bo- og arbeidsmarkedsregioner sammen, og dette er prosjekter som Arbeiderpartiet støtter. Det ligger fast som en del av eksisterende Nasjonal transportplan 2018–2029. Personer og gods må komme seg raskt og effektivt fram. Det videre arbeidet med E39 skal avgjøres i behandlingen av Nasjonal transportplan 2022–2033, og det gjør vi allerede neste vår. Her vil utredninger om f.eks. teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet gi oss nyttig kun-

skap. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kost-nytte og ikke minst bompengandelen er viktige utredninger som må på bordet før beslutningen tas. Beslutningen om prioritering av prosjekt mener vi altså må foretas i behandlingen neste vår.

Arbeiderpartiet og SV fremmer i saken et felles forslag der vi foreslår at:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativet til å opprette et industrielt kompetansesenter på Vestlandet for maritim nullutslippsteknologi og autonome maritime transportsystemer, i nær kontakt med både forskningsmiljøene, aktuelle næringer og klynger og Statens vegvesen.»

Dermed er forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og SV, tatt opp.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Helge Orten (H) [15:42:03] (komiteens leder): I dette representantforslaget forsøker SV igjen å stikke kjøper i hjulene for ferjefri E39 – et prosjekt som skal binde sammen arbeidsmarkeder på Vestlandet og bygge sterke verdiskapingsregioner.

Prosjektet ferjefri E39 har sin opprinnelse i Nasjonal transportplan 2014–2023, da SV faktisk satt i regjering. Siden den gang har det blitt gjort et omfattende utrednings- og planleggingsarbeid, som igjen danner grunnlaget for de prioriteringene som ble gjort i Nasjonal transportplan 2018–2029, og som ble vedtatt i 2017.

I dagens NTP er tre av de store fjordkryssingsprosjektene prioritert. Det er Rogfast, Hordfast og Møreaksen – tre prosjekter som vil bidra til å binde sammen regionen mellom Bergen og Stavanger og mellom Kristiansund, Molde og Ålesund.

Statens vegvesen har gjort et godt stykke arbeid for å redusere kostnadene for disse prosjektene. Siden det bidrar til å bygge sammen bo- og arbeidsmarkeder, er det også prosjekter som har svært høy nytte.

Verdiskapingspotensialet ved å gjennomføre disse prosjektene er betydelig. I alle prosjekter ble også et forbedret ferjetilbud vurdert. For de prosjektene som jeg nettopp nevnte, vil ikke et forbedret ferjetilbud gi tilstrekkelig innkorting av reisetida og har dermed ikke den ønskede bo- og arbeidsmarkedseffekten. Tilsvarende vurderinger må selvfølgelig gjøres for de øvrige prosjektene på E39, og for enkelte av fjordkryssingene kan et forbedret ferjetilbud være løsningen, særlig der trafikkgrunnlaget er lavt og kostnadene svært høye. Kryssing av Sognefjorden kan være et slikt eksempel. Andre steder er ferjefrie løsninger i form av bru eller tunnel den beste løsningen, men det må gjøres en vurdering for hvert enkelt prosjekt.

Prioritering av samferdselsprosjekter skjer i arbeidet med Nasjonal transportplan. Det er betryggende å se at et bredt flertall i komiteen er av samme oppfatning, og at prioriteringene i dagens nasjonale transportplan ligger fast.

Utskifting av ferjeparken skjer i stort tempo, og i løpet av kort tid vil så mange som rundt 80 ferjer være basert på lav- og nullutslippsløsninger. Det er et resultat av både statens og fylkenes offensive innkjøpspolitikk og den evnen norsk maritim næring har til å utvikle nye teknologiske løsninger.

Det er ingen grunn til å bremse denne utviklingen. Det er rikelig med ferjesamband som skal elektrifiseres og omstilles til lav- og nullutslippsløsninger. Kombinasjonen av verdensledende maritim kompetanse, strenge miljøkrav og offensiv anbudspolitikkk vil bidra til at både ferjeflåten og hurtigbåtflåten vil bevege seg i mer miljøvennlig retning i årene som kommer, samtidig som tilbudet til de reisende blir bedre.

Bård Hoksrud (FrP) [15:45:07]: Etter å ha hørt SVs representant prate varmt om anleggsbransjen i forrige sak, ønsker hun plutselig nå å gjøre det motsatte. Dette er et utrolig spennende prosjekt. Det er kjempestort engasjement på Vestlandet for dette spennende prosjektet. Det er en mulighet for en næring som nå har store utfordringer, nemlig oljenæringen. Og de som driver innen oljenæringen, har sett dette som en mulighet. Her kan man faktisk skape nye ting, og man kan sørge for å få på plass teknologi ved å bruke kompetansen som vi har fra Nordsjøen, til faktisk å bygge dette spennende prosjektet. Og så er svaret fra SV at det vil vi i hvert fall ikke. Jeg mener at vi skal jobbe videre med dette viktige prosjektet. Jeg mener at det er mange spennende muligheter, og det betyr masse for regionforstørringen i de områdene der veien kommer i framtiden.

Det er i Nasjonal transportplan man i stor grad legger føringene for hvilke prosjekter og hvilke ting man prioriterer, og jeg mener at det også er riktig i denne saken. Men som vi har sett: I Vestland fylke har det vært diskusjoner, og jeg registrerer at enkelte partier er skeptiske til å fortsette å prioritere dette prosjektet høyt, men jeg skjønner også at en del av dem som er imot dette, egentlig er imot alt som heter infrastruktur på vei, og det er trist.

Jeg mener som sagt at dette er spennende, at dette gir muligheter, og det gir også muligheter for en næring som har det tøft – mange ligger nede – til å kunne eksportere denne enormt gode kompetansen. I tillegg er det sikkert mange som ikke liker broer og den type ting, men vi vet at det er mange som valfarter verden rundt for å se fantastiske byggverk og broer. Og når vi er over i

en normalsituasjon – og det vil vi nok være før denne broen, eller disse løsningene, står ferdig – kan det faktisk hende at det kommer turister for å se de fantastiske kunstverkene vi lager langs veien her. Så jeg er glad for at et stort flertall er på den samme linja, og så stemmer vi ned SVs forslag i dag.

Hans-Andreas Limi hadde her overtatt presidentplassen.

Bengt Fasteraune (Sp) [15:47:57]: Det er viktig at det bygges ut samfunnsøkonomisk lønnsomme samferdselsprosjekter som bidrar til robuste bo- og arbeidsmarkeder og understøtter næringslivets behov. Dette er kriterier som ligger til grunn for hele den nasjonale transportplanen som vi er midt inne i prosessen med akkurat nå. Det pågår et arbeid i Statens vegvesen der prosjektene knyttet til fergefrie fjordkryssinger blir optimalisert for å redusere kostnader og øke nytten. Det er også viktig å framheve at et samlet flertall har godkjent gjeldende NTP, der en fergefri og oppgradert E39 er prioritert, men det betyr også at veiene mellom fjordkryssningene skal prioriteres.

Det er viktig å løfte fram ekspertutvalgets rapport om teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet, fordi denne rapporten peker på viktigheten av å vurdere teknologiske løsninger, nyvinninger, inn i de store samferdselsprosjektene. Vi snakker om framtiden, vi snakker om et ønske om å kunne utnytte det som kompetanse kan gi oss.

Fergefri E39 har over lengre tid vært et viktig prosjekt for å sikre bedre framkommelighet i store deler av landet, for både personer og gods. Det er en enorm, lang strekning som blir brukt som en slags fellesbetegnelse på et prosjekt, men der det er store individuelle forskjeller, og som jeg er helt overbevist om at man i framtiden vil finne forskjellige måter å løse utfordringene på.

Det viktigste er faktisk at folk og varer skal komme seg raskt og effektivt fram. Det er helt underordnet om det skjer via bro, tunnel eller ferge. Nye teknologiske løsninger og store kostnadsøkninger på fjordkryssningsprosjektene er viktige argumenter for å gjøre nye vurderinger av prosjektene. Lastebileierforbundet sier det ganske tydelig, flere kommuner har sagt det samme og nå også fylker, at det er viktigere å utbedre veien mellom fergestrekningene enn, nødvendigvis, å fjerne fergene først. Så vet vi alle sammen at dette er en kombinasjon, at de prosjektene som skal realiseres, er noe vi må se på isolert sett.

Det er altså svært viktig at det foretas grundige vurderinger i den pågående prosessen med utferdigelse av NTP. Allerede nå ser vi på svært mange områder innenfor samferdselsetatene at det er store budsjettmessige overskridelser og kostnader som egentlig er ute av kon-

troll. Jeg vil vise til at kostnaden for fergefri E39, som i 2016 ble anslått til 340 mrd. kr, nå mest sannsynlig har en prislapp på 500 mrd. kr. Vedlikeholdsetterslepet er bare helt enormt, og uansett hvordan vi vrir og vender på det, er det å si ja til noe å si nei til noe annet.

Arne Nævra (SV) [15:51:14]: Jeg takker for kloke ord fra siste taler. Det var gode signaler fra Senterpartiet.

Jeg har et rotete manus etter at representantene Orten og Hoksrud har vært på talerstolen – det er masse notater her, så får jeg se hvor mye jeg rekker.

De to sakene som kommer nå – denne saken og neste sak – er ganske beslektet og gjelder gigantomani innen motorveitbyggingen. De henger litt sammen. SV har sagt, og jeg sier det og kan gjenta det: Vi ønsker trygge veier. Vi ønsker å bygge langt og ikke så bredt. Jeg ber noen legge merke til det, for det betyr at vi trenger vel anleggsvirksomhet for å bygge langt også, og vi trenger vel anleggsvirksomhet for å bygge mellom fergene og for å trygge veiene, f.eks. ved rassikring, gul midtstripe, skuldre og å rette ut veiene. Jeg synes det er usaklig å komme med angrep på SVs ønske om å styrke norsk anleggsvirksomhet ved at vi ikke vil ha ferjefri E39. Det synes jeg nesten grenser til det uredelige, for vi har jobbet mye for å plusse på budsjettene til distriktsveiene, som koster penger og som hjelper norsk anleggsbransje kolossalt. I stor grad kan vi bruke små entreprenører til det: å bygge langt og ikke så bredt.

Vi har tatt opp ferjefri E39 flere ganger – det er blitt sagt før, og det er korrekt. Grunnen til at vi har gjort det, er at det er et kolossalt kostbart prosjekt. Vi er nødt til å tenke oss veldig godt om der. Det koster omtrent 190 mrd. kr bare for fjordkryssingene. Det vil koste rundt 200 mill. kr i året bare å vedlikeholde de store tunnelene som er planlagt. Tenk bare over det, tenk på hva slags penger vi binder opp. Og hva får vi igjen for det? Det vi bl.a. får igjen, er at vi snur ryggen til to FN-paneler. Det er det denne transportkomiteen må tenke over. Vi snur ryggen til naturpanelet når det gjelder nedbygging av norsk natur – det er enorme nedbygginger f.eks. på Hordfast – og vi snur ryggen til klimapanelet når det gjelder utslipp. Vi er nødt til å ta grep nå, det er nå dette gjelder, og så sitter vi her og gjør akkurat det samme som før. Vi fortsetter som før; vi bygger motorveier, vi tar de store milliardprosjektene som prestisjeprojekter som skal gjennomføres med en plan som er tre år gammel eller enda eldre.

Var SV med på det? Jo da, vi satt i regjering da dette ble fremmet. Jeg tror Venstre vet hva det vil si å sitte i regjering hvis man har noen grønne ideer. Jeg hører også på representanten Gunnes at han ikke føler seg helt vel,

sånn mellom linjene, men han sier det han må si. Sånn er det med den saken.

Jeg skal komme litt mer til substansen i neste innlegg. Jeg ble bare litt engasjert – unnskyld meg, president. Men jeg tar opp SVs forslag i saken.

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

Statsråd Knut Arild Hareide [15:54:35]: Regjeringa har ein ambisjon om å binde Vestlandet saman med ein opprusta og ferjefri E39. Dette er ein ambisjon som me har arva frå skiftande regjeringar. Det var Liv Signe Navarsete som lanserte denne ideen på vegner av den raud-grøne regjeringa, med nettopp SV, Arbeidarpartiet og Senterpartiet.

Eg er glad for at òg denne regjeringa, med Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti, bringar vidare den ambisjonen, for ein utbetra og ferjefri E39 vil vere 47 km kortare enn i dag. Reisetida vil bli halvert, til om lag 10,5 timar. Det blir da mogleg f.eks. å binde Stavanger og Bergen saman. Der reisetida i dag er på 4,5 timar, blir det da mogleg å få ei reisetid på 2 timar mellom Bergen og Stavanger.

Vestlandet er ein av våre største eksportregionar, og om me lyttar til kva næringslivet seier, veit me at infrastruktur og det å knyte bu- og arbeidsmarknadsregionar saman, er det dei peikar på.

Eg vil understreke at det i NTP 2018–2029 står:

«Regjeringa vil prioritere vidare planlegging av E39, med vekt på å utvikle lønsningar som er kostnadseffektive å gjennomføre, og fremdrift må bl.a. avhenge av teknologisk modenhet.»

Regjeringa har heller ikkje nokon dato for kva tid me ønskjer å ferdigstille ein ferjefri E39. Det er ikkje noko årstal me ser imot. Men me veit at nokre av desse prosjekta blir sett på som dei beste når det gjeld samfunnsøkonomisk lønsemd. Studiar har òg vist det. Så me er opptatt av å sikre ei god framdrift.

SV inviterer oss i dag til ein spennande debatt. Men som òg saksordførar Gunnes sa: Akkurat no pågår den debatten ute i våre regionar. Dei hadde ei høyring den 14. mai. Eg ser fram til debatten her i dag, men den store debatten om dette bør Stortinget ta når Nasjonal transportplan kjem, der me får sjå kva me kan prioritere, og kva me må prioritere. Og E39 er eit prosjekt der me alle må sjå på kva me kan prioritere. Men det er ikkje tvil om at når det gjeld kva som er dei beste prosjekta, ut frå eit fagleg grunnlag, blir det peikt på nettopp E39. Eg ser fram til den debatten.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bengt Fasteraune (Sp) [15:57:57]: En oppfølging av det jeg sa i innlegget mitt – politikk er prioriteringer, blir det mer penger til ett prosjekt, må det naturligvis bli mindre til noe annet – og en liten oppvarming til NTP-arbeidet: Regjeringen har bedt fylkeskommunene om å komme med innspill om prioriteringer til den neste nasjonale transportplanen, og fylkeskommunene skal svare på den bestillingen nå i mai. Regjeringen har vært tydelig på at fylkeskommunene må komme med klare prioriteringer. Det er altså ikke penger til alt, og de skal ha en involvering i hele prosessen. I fylkeskommunene har det vært tøffe diskusjoner om prioriteringer – det vet vi alle – for å svare på den bestillingen som er veldig konkret fra regjeringen.

Når Vestland fylkeskommune nå velger å sette E16 Bergen–Voss som prioritet nummer én samtidig som statsråden allerede nå signaliserer at han ønsker å bygge Hordfast: Hvor mye vekt vil statsråden legge på prioriteringene fra fylkeskommunene?

Statsråd Knut Arild Hareide [15:59:01]: Eg skal kome med min prioritering og mine anbefalingar når me legg fram Nasjonal transportplan. Både representanten Fasteraune og eg er godt kjende med kva Vestland fylke har peikt på i prioriteringa si. Eg trur det som er med E16, er at der opplever me både ein rasfare og ein veg som i eit trafikktryggingssperspektiv er veldig krevjande. Det har vore veldig mange alvorlege ulukker, det har vore veldig mange dødsulukker, og det gjer at det er ei prioritering som det er lett å forstå ut frå det perspektivet som Vestland fylke har.

Me har nettopp tatt imot innspela frå fylka. Eg ser for meg å ha eigne møte med alle fylka. Det blir no lagt opp til det. Eg hadde eigentleg planlagt å gjere det før sommaren, no blir det etter sommaren på grunn av koronasituasjonen. Eg ser fram til den dialogen. Her blir me nøydde til å gjere prioriteringar. Eg forstår prioriteringa til Vestland. Men det er ikkje sikkert at ein må velje bort enkelte av dei prosjekta som Vestland så langt har valt bort.

Arne Nævra (SV) [16:00:23]: Jeg forstår at det henvises til NTP-en som den store diskusjonen – altså neste vår, når den skal fremmes og debatteres – men det gjelder nå etter hvert å få en del brikker på plass. Statsråden henviser også til forskningsmiljøer når det gjelder samfunnsøkonomiske analyser, og jeg skal si litt mer om det i innlegget mitt etterpå. Men det er også sterke forskningsmiljøer, som SINTEF, TØI og andre, som har kommet med store innspill rundt hyppige nullutslippsferger som løsninger isteden.

Jeg ser at statsråden skriver følgende i sitt brev til komiteen:

«Regjeringen anbefaler at det pågående utrednings- og planleggingsarbeidet videreføres på de prosjektene der dette er startet, fremfor å stanse all planlegging av ferjeavløsningsprosjekter.»

Men kan statsråden tenke seg da at hyppige nullutslippsferger kunne vært planlagt samtidig, uten at de andre planleggingene stanses?

Statsråd Knut Arild Hareide [16:01:26]: Eg meiner at å sjå på ulike løysningar alltid er klokt. Dette er så store prosjekt, og me burde vere veldig bevisste før me tar dei endelege konklusjonane.

Når det gjeld å sjå på kva hyppige nullutslippsferjer kan gi, i NTP-arbeidet, er me jo komne veldig langt med nettopp nullutslippsferjer i dag, ikkje minst på riksvegferjesamband, men òg på mange fylkesvegferjesamband. Noreg er veldig langt framme i teknologiutviklinga på det. Eg trur at for dei reisande er det tilbodet dei er opptatt av. Men me ser jo òg at på ein del område gir nettopp dei kryssingsprosjekta – både med tunnelar og bruer – ein veldig god effekt for dei reisande. Så eg meiner at her må me kunne ha fleire tankar i hovudet samtidig.

Men eg er opptatt av, sidan eg skal kome med ein NTP, at me ikkje må seinke tempoet i planleggingsarbeidet på dei store arbeida – som eg har lovt Stortinget.

Arne Nævra (SV) [16:02:31]: Takk for det svaret fra statsråden.

Da registrerer jeg at statsråden er interessert i å se på alle muligheter på alle disse fjordarmene, alle kryssingene, inklusiv hyppige nullutslippsferger. Spørsmålet mitt er om statsråden da vil ta initiativ til at det vil skje også, fra nå og fram til NTP-en, sånn at vi får et faktagrunnlag å diskutere på. Det er det ene spørsmålet.

Det andre gjelder det svaret som statsråden kom til komiteen med etter at SV reiste spørsmål gjennom komiteen om hvor lenge kaianleggene kunne vare, i forhold til kapasitetsøkningen på nåværende fergestrekninger. Det var ganske viktig, for vi så at med den veksten som nå er forutsatt i trafikken, vil mange av de fergekaiene faktisk ikke ha kapasitet. Det betyr at vi kanskje må gjøre store investeringer før disse fjordkryssingsprosjektene er realisert. Ser statsråden på det som et problem, at vi investerer mye som vi ikke får bruk for?

Statsråd Knut Arild Hareide [16:03:37]: På riksvegferjesambanda har me gjort ein stor jobb knytt til nullutslipp. Eg meiner ikkje minst at for dei kryssingane som me tenkjer er lengst ut i tid, er det desto viktigare at me får sett på gode alternativ. Me har jo jobba med denne teknologien, og det har me lukkast veldig godt med. Me ser òg at nettopp norsk teknologi – for å vise til

førre debatt – har gjort at me har greidd å utvikle gode norske løysingar på dette. Så må me sjølvsgt gjere vurderingar. Er det slik at me må gjere investeringar som me får nytte av i veldig kort tid, er det eit perspektiv me må ta med oss. Det er den heilskaplege vurderinga som skal ligge til grunn.

Dei spørsmåla som har kome her, håpar eg å ha gode svar på når me kjem til NTP, der eg opplever at dei reelle vala og prioriteringane knytte til denne diskusjonen skal tas av Stortinget.

Arne Nævra (SV) [16:04:34]: Jeg takker for dette svaret. Det er i hvert fall en statsråd som viser mer interesse for å se på alle virkemidler enn kanskje de tidligere statsrådene viste.

Men da er egentlig oppfølgingsspørsmålet mitt, helt konkret, om statsråden også vil sette i gang og initiere at det skjer planlegging av hyppige nullutslippsferger på alle strekninger der fergeavløsning også planlegges, slik at vi har et faktagrunnlag. Vil statsråden sette det i gang nå, så vi har et faktagrunnlag for å vurdere NTP-en når den tid kommer?

Statsråd Knut Arild Hareide [16:05:17]: Det er nok veldig enkelt å gjere ein del av dei utrekningane som representanten Nævra peiker på her, og eg er villig til å gå inn og sjå på den delen. Men eg har òg lyst til å vere open og seie at eg ser at dei kryssingsprosjekta gir ei nytte. Når eg får etatane våre til å gi sine beste grunnlag, er det den typen prosjekt dei løftar fram som våre beste prosjekt ut frå ei samfunnsøkonomisk nytte. Dette handlar jo om reisetid. Å knyte f.eks. Bergen og Stavanger saman på to timar, når me i dag har ei reisetid på fire og ein halv time, gir ei stor nytte. Dette er å knyte arbeidsregionar saman.

Det er òg slik at for nokre prosjekt har me tatt avgjerder. Rogfast er eit tydeleg prosjekt der me har sagt kva løysing me går for, og det er å følgje opp Stortingets vedtak som er min jobb.

Silje Hjemdal (FrP) [16:06:25]: Som FrP-politiker fra Bergen – og ikke minst Hordaland – vet jeg hva fergefri E39 vil bety for regionen vår, men ikke minst hva det vil bety nasjonalt. Her er det snakk om å knytte arbeids- og boregioner tettere sammen. Det handler om å være konkurransedyktig for framtiden. Det gjorde vondt i hjertet i forrige uke å se at vestlandspolitikernes flertall svikter E39. Det samme gjorde et flertall i Bergen bystyre, der man nå faktisk går så langt at man prioriterer en somletrikk framfor et av landets aller viktigste samferdselsprosjekter.

Vil statsråden stå ved lovnadene sine om Hordfast fra da han var partileder for Kristelig Folkeparti?

Statsråd Knut Arild Hareide [16:07:26]: Eg er veldig einig i den innleiinga som representanten Hjemdal har i innlegget sitt. Eg trur nettopp Hordfast er eit prosjekt som står seg veldig godt, og som gir ein unik verdi til regionen – og ikkje berre til regionen, men som òg har ei nasjonal betydning. Eg les likevel ikkje bildet så dystert knytt til innstillinga til Vestland fylke. Me veit at eit stort mindretal, med Høgre og Framstegspartiet, er veldig tydelege på Hordfast. Men òg eit anna mindretal, som består av dei partia som styrer, peiker på den moglegheita. Sjølv om dei ikkje peiker på Hordfast sjølv, peiker dei på kryssingsprosjekt.

Eg vil òg seie at det eg er mest ueinig i av det representanten Hjemdal seier i innlegget sitt, gjeld bybaneprojektet, for det har vist seg å vere ein knallsuksess for Bergen, både byutviklingsmessig og transportmessig. Det er nettopp denne evna til å ha fleire tankar i hovudet og kunne prioritere fleire gode prosjekt som er ønsket mitt for denne regionen.

Silje Hjemdal (FrP) [16:08:28]: Jeg er veldig enig med statsråden i at vi skal ha flere gode prosjekter i Bergen og Vestland. Det er vi helt enige om. Men at Bybanen er det beste prosjektet å prioritere framfor et av Norges mest samfunnsnyttige samferdselsprosjekter – der er vi uenige.

For ikke lenge siden, det var vel i forrige uke, var det i Åsane Tidende en folkeavstemming på om man ønsker Bybanen til Åsane eller ikke. Det er et overveldende flertall som ikke ønsker det. Når vi da skal prioritere, er det da så viktig å legge noe på skinner et sted der man tidligere har revet det opp, når det folk virkelig og først og fremst er opptatt av, er et godt kollektivtilbud? Skal da dette store prosjektet, som er i hele nasjonens interesse, prioriteres vekk til fordel for en lokal trikk?

Statsråd Knut Arild Hareide [16:09:26]: Eg opplever at bybaneprojektet i Bergen har gjort kollektivtrafikken i Bergen betre. Det har òg vore eit byutviklingsprosjekt. Me ser at det nå kjem bustadar i nærleiken av Bybanen, og eg opplever at det har blitt ei av Bergens nye stoltheiter. Den utviklinga håper eg kan fortsetje.

Så må me sjølvsgt gjere ei prioritering, og eg kan ikkje seie verken Hordfast, E16 eller Bybanen her i dag. Den prioriteringa skal kome når NTP kjem, og eg vil ikkje starte prosessen med å avlyse det eg opplever er gode prosjekt. Me må alle gjere ei prioritering til slutt, og eg synest absolutt at Bybanen bør vere med på lista over prosjekt som me vurderer når me kjem til NTP.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

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

Øystein Langholm Hansen (A) [16:10:37]: Dette forslaget vi behandler nå, bærer preg av at forslagsstillerne ikke kjenner Vestlandet og derfor heller ikke kjenner værforholdene på Vestlandet, selv om en av forslagsstillerne er fra Vestlandet.

På de prosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan, er det tilnærmet åpent hav på deler av strekningen, og når nordvesten står på, sliter faktisk dagens ferjer med å opprettholde frekvensen. Boknafjordsambandet, som skal erstattes av Rogfast, er stadig stengt i vinterhalvåret, og nullutslippsferjer vil ikke være et alternativ på denne strekningen. Til det vil energiforbruket være for stort, enten det er hydrogendrift, elektriske ferjer eller annen teknologi.

Det er teknologiske miljøer som faktisk hevder at Rogfast vil være et miljøprosjekt, og at utslipp vil gå ned med et tunnelalternativ, i forhold til ferjer. I tillegg er det også tvilsomt om sikkerheten vil bli ivaretatt med autonomi på en åpen havstrekning med mange passasjerer om bord. Det samme gjelder Bjørnafjorden og Romsdalsfjorden.

Vurdering av alternativ fjordkryssing er en naturlig del av de vurderingene som ligger til grunn for de vedtakene som er blitt og vil bli tatt i disse sakene. Forslagsstillerne har tydeligvis ikke forståelse for at Vestlandets intercityprosjekt har en stor nytteverdi. I motsetning til Østlandets prosjekt, som betales fullt ut av staten, finansieres disse prosjektene nesten utelukkende av bompenger. Statens bidrag dekker ikke engang momsen som betales inn av bilistene.

Faktisk er disse prosjektene blant de med høyest nytteverdi i landet. Det er prosjekter av nasjonal verdi fordi de fører til økt verdiskaping i den regionen i landet der det allerede skapes store verdier, fra både havbruk, fiske, industri og olje- og gassvirksomhet. Og når forslaget nå kommer midt mellom to rulleringer av NTP, sliter jeg faktisk med å ta denne saken seriøst.

Men det er en god idé å opprette et industrielt kompetansesenter på Vestlandet som skal jobbe med slike spørsmål. Maritim utslippsteknologi er vi langt framme på, og kombinert med autonom drift kan vi bli verdensledende på disse områdene. Det er også en god idé å legge dette en eller annen plass på Vestlandet, der en kan ha tett og god kontakt med både Statens vegvesen, forskningsmiljøer og næringslivet i denne viktige regionen. Vi hadde håpet at flere ville ha støttet vårt forslag.

Aleksander Stokkebø (H) [16:13:45]: La det ikke være tvil: Med Høyre i regjering skal Rogfast gjennomføres. Spaden har vært i jorden, det er laget mange hundre meter med tverrslagstunnel, reguleringsarbeidet er ferdig, og prosjektorganisasjonen har vært klar i mange

måneder. Da er det fullstendig ubegripelig og uansvarlig av SV nå å kjøre en omkamp.

Prosjektet vil korte ned reisetiden mellom Stavanget og Haugesund/Bergen med 40 minutter. Det vil gi de reisende en enklere hverdag og bedriftene mulighet for å samarbeide bedre og skape mer. Vestlandet vil bindes tettere sammen, og det vil skapes et større bo- og arbeidsmarked. Ja, Rogfast er faktisk landets mest samfunnsøkonomiske veiprojekt, og selvfølgelig skal det gjennomføres.

Boknafjorden er i dag Norges mest trafikkerte ferjeleie. Hver måned krysser titusener av reisende på vei til jobb, ferie, familie og venner. Det er heller ingen vindstille badedam, men en værhard fjord ved Nordsjøen. Med jevne mellomrom sørger vinter og uvær for store forsinkelser og innstillinger, og det får store kostnader for både folk og næringsliv.

Likevel romantiserer noen om en framtid med flere ferjer og flere forsinkelser, som er en både kortsiktig og dyr løsning. I Rogaland vil det bety at Rennfast, som er de tunnelene vi har i dag, med økt trafikkmengde og strengere sikkerhetskrav må oppgraderes for 10–12 mrd. kr. I tillegg kommer kostnadene til en stadig dyrere ferjedrift, og uansett hvor mange autonome ferjer en setter inn, slutter de å gå hver gang det blåser mer enn stiv kuling. Sånn kan vi ikke ha det mellom to av landets mest befolkningstette fylker og hovedstedene på Vestlandet.

SV overser også utredningene fra Statens vegvesen om klima. Selv om man tar med byggeperioden på Rogfast og elektrisk drift av nye ferjer, vil tunnelalternativet gi betydelig mindre klimautslipp enn ferjealternativene.

Statens vegvesen har jobbet for å få ned kostnadene, men det har tatt tid, og Høyre er utålmodig. Jeg er veldig glad for at samferdselsministeren er tydelig på at prosjektet skal gjennomføres. Nå må det jobbes raskt for også å få det i gang. Vi trenger ingen omkamp, vi trenger framdrift.

Arne Nævra (SV) [16:16:57]: Denne gangen har SV delt opp forslaget om å utrede fergefri E39 med hyppige nullutslippsferger – på alle strekningene. Det er en ny vri, som vi fant ut måtte være all right. Da kunne representantene «shoppe» strekninger, ta ut de strekningene de syntes var verst, og som egentlig hadde minst for seg, for å si det slik: Hvilke av de prosjektene hadde mest karakter av luftslott, og hvilke hadde det ikke?

Jeg vil henvise til forskningsmiljøene som vi har hatt mye kontakt med, SINTEF, TØI og ikke minst Møre-forskning, som også sår tvil om f.eks. om det blir noe felles bo- og arbeidsmarked på Møreaksen – med en aldri så liten hilsen til representanten Orten der. Vi vil si det

slik: Med de forskningsresultatene som har kommet, og de forskningsmiljøene som er involvert, bl.a. om en kombinasjon av næringsutvikling på maritim industri, nullutslippsteknologi på ferger og etter hvert også hurtigbåter, vil miljøhensyn og næringsutvikling nesten gå hånd i hånd for et grønt skifte, hvis vi tenker på hyppige nullutslippsferger.

Så har jeg lyst til å peke på en ting som er ganske vesentlig her. Representantene har lett for å bruke og henviser til samfunnsøkonomiske analyser, og jeg har gått i den fella sjøl mange ganger. Mange representanter bruker ganske ukritisk samfunnsøkonomiske analyser. Jeg anbefaler alle som er interessert i norsk samferdsel, å sjekke Nordlandsforsknings resultater fra 2018 på hvordan samfunnsøkonomiske analyser faktisk gir seg utslag. Det viser seg nemlig at de har en klar tendens til å få de svarene som oppdragsgiveren ønsker. Det er ganske skummelt, det er ganske ille og det setter faktisk pekefingeren på forskningens uavhengighet innenfor samferdselssektoren. Jeg ber spesielt om at statsråden ser på de resultatene fra Nordlandsforskning, og at departementet går litt inn i det, for det der er faktisk ikke bra.

Så synes jeg nok vi kan snakke om frekktetens nådegave her, f.eks. når representanten Hoksrud begynner å snakke om turistnæringa som skal komme og se på de flotte broene. Makan! Han nevnte ikke tunnelene i det hele tatt. Det blir interessant å kjøre turistene i Rogfast og i Møreaksen – under fjorden! Det tror jeg lokker turistene til de norske fjordene! Jeg ville ikke nevnt turismen hvis jeg var representanten Hoksrud. Det er faktisk et poeng her som er ganske viktig: Turistnæringa ønsker seg nok ikke svelefri E39.

Helge Orten (H) [16:20:16]: Jeg tror nesten jeg må ta med representanten Nævra på en liten fergetur langs Vestlandskysten. Den er nesten svelefri allerede, for de har sluttet å selge sveler, dessverre, på fergene. En får noe innpakket i plast som smaker heller dårlig.

Jeg har bare lyst til å kommentere noen av disse påstandene som har kommet fram. En må gjerne vise til mange forskningsmiljøer osv., men det er et faktum at hvis en reduserer reisetiden eksempelvis mellom Molde og Ålesund fra en time og tre kvarter ned til kanskje tre kvarter ved å bygge fergefri løsning, da bygger en et større bo- og arbeidsmarked, da bygger en sammen regionen, og da bidrar en også til å skape nye verdier og nye muligheter. Det er jo nettopp det som er hele poenget – og det er gjort utredninger, både for det prosjektet og for andre prosjekt knyttet til fortsatt fergedrift. Men uansett hvor autonom den fergen er, eller hvor ofte den går, vil det uansett ikke gi samme reisetidsforkorting og samme muligheten til å bygge bo- og arbeidsmarked som det en fast forbindelse gjør. Det er forskjellen, og det er derfor

dette er så viktig for disse miljøene på Vestlandet. Å skape nye bo- og arbeidsmarkeder, bygge ut eksisterende bo- og arbeidsmarkeder, skape grunnlag for ny verdiskaping – det er jo det som er poenget.

Jeg er også litt forundret over det med klimaregnskapet, for hvis en ser på disse prosjektene, kan en anta at i alle fall de tre som er prioritert i dagens nasjonale transportplan, vil være ferdig om kanskje ti år. Om ti år! Da kan en ikke bruke dagens teknologiske løsninger som ruller på veiene våre, for å vurdere klimaeffekten – når disse prosjektene er ferdig om ti år. Jeg er ganske overbevist om – iallfall ut fra det vi ser for oss vil være den teknologiske utviklingen og ut fra de endringene som skjer i transportsektoren nå, at store deler av bilparken vår vil være utslippsfri om ti år. Men det er mulig at ambisjonsnivået til SV er lavere på det området.

Så en liten visitt til Senterpartiet: For meg er det nå fullstendig uklart hva Senterpartiet mener om en opprustet og fergefri E39, et prosjekt som ble lansert i Nasjonal transportplan 2014–2023. Når ikke engang Senterpartiet kan gå inn i en merknad som påpeker at prioriteringene i dagens nasjonale transportplan ligger fast, må jeg si at det skaper i alle fall stor usikkerhet om hva Senterpartiet mener om dette viktige prosjektet. Hva mener Senterpartiet om å bygge ut en opprustet og fergefri E39, når det som blir signalisert både fra denne talerstolen og i diverse høringsuttalelser som jeg har sett fra flere hold, er så utydelig? Å drive omkamp på denne typen prosjekter, som en har fått gjennomslag for i Nasjonal transportplan, betyr bare én ting: at en ønsker en utsettelse.

Bård Hoksrud (FrP) [16:23:29]: Jeg registrerer at representanten Nævra er egentlig i «tilbakestegspartiet». Før 2013, da den rød-grønne regjeringen la fram sitt forslag til Nasjonal transportplan, så sto de på Vestlandet og skrøt av hvor fantastisk flott dette skulle bli. Det var liksom det store prosjektet. Nå er altså representanten Nævra og partiet hans den store motstanderen av å tenke nytt, gjøre ting på en smart måte og å ta i bruk teknologien – å bruke næringslivet, som nå sliter og trenger nye prosjekter. Her er et gryteklart nytt prosjekt med muligheter, hvis man tar dem.

Så er det slik at representanten Nævras parti stemte for Ryfast, hvor man har en kjempetunnel, som til og med var langt utenfor EUs krav den gangen. Vi var litt mer kritiske til det, men jeg synes jo det kan være greit å kjøre både i tunneler og på fine broer og å se mulighetene. Det går faktisk an også å kjøre litt rundt hvis man er turist og har lyst til det. Men for næringslivet handler infrastruktur om å få varene raskt fram dit de skal, og ut til markedene, uten masse ekstra. Da er faktisk det å måtte stå på en fergekai og vente på neste ferge, eller kanskje

vente i flere timer før neste ferge kommer, noe som betyr noe for næringslivet rundt omkring.

I tillegg betyr det mye for bo- og arbeidsmarkedene, som man forstørker ved å bygge denne typen spenstige prosjekter, som er svært samfunnsøkonomisk lønnsomme. Jeg er mye mer optimistisk, og jeg ønsker å bruke det næringslivet som nå har utfordringer, til å være med på å løfte norsk samferdsel, og la turistene komme og se fantastiske broer og fantastiske veier. Da kan andre komme til oss, så slipper vi å reise til andre for å se. Vi kan heller la dem komme hit og se, og så tjener vi penger på turistene og sørger for at næringslivet vårt har gode konkurransefortrinn ved å bygge og ved å være framtidrettet. Dette er en mulighet.

Så får SV fortsette å være et tilbakestegsparti og prøve å motarbeide dette mest mulig. Og så håper jeg det store flertallet man har på Stortinget som ønsker å være framoverlente, og ønsker å bruke næringslivet for å bygge dette spennende prosjektet – at det fortsatt er sånn. De fireårige prioriteringene i Nasjonal transportplan kommer til å legge grunnlaget for hvilke prosjekter man prioriterer først, og som prosjekt nummer to, tre osv. Men jeg synes dette er spennende, og jeg synes det gir noen muligheter. Man har også sett på muligheten for å redusere kostnadene. Vi heier på næringslivet, som er offensive, og som vil noe, og som ser nye muligheter, faktisk også muligheter til å eksportere denne fantastiske teknologien, når vi kommer så langt.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [16:26:45]: Eg gjer ein liten gjestevisitt i denne samanhengen, etter at Stokkebø hadde eit innlegg som eg beit meg merke i. Da slo det meg at det verkar som om inngangen til transport for transportkomiteens fleirtal i denne saka er vegen som målet i seg sjølv, mens dette med næring kjem som noko attåt – sånn som den runden vi no hadde om reiseliv. Det var ikkje akkurat dei skarpaste analysane av behovet for reiseliv som låg til grunn for det innlegget. Det med næring var berre brukt som eit slags ekstrapoeng for målet, som var vegen.

Det som kanskje har forbausa meg mest med ferjefri E39, er at ein ikkje i det heile har eit industrielt perspektiv på det. Altså: Her har vi representanten Helge Orten, ein fornuftig kar frå eit veldig spennande fylke, med lange verftstradisjonar og industritradisjonar generelt, Møre og Romsdal, tradisjonar som strekkjer seg langt tilbake, før det blei vedtatt at det skulle byggjast verft her eller der, som har kome opp frå grunnen av, ute i havgabet. Kva er det den industrien treng? Jo, han treng ein sterk heimemarknad for å byggje skip. Kva er det dei treng? Dei treng ikkje at samferdselspolitikarar på Stortinget prøver å gjere alt vi kan for å byggje oss bort frå havet – og leggje oss på løysingar som gjer at vi i alle fall

ikkje skal bruke havet som samferdselsåre, at vi ikkje skal etablere den sterke heimemarknaden for utvikling av nærskipstrafikk i verdsklasse, den heimemarknaden som kan gjere at verftsnæringa frå Sauda og vidare oppover, i verdsklasse, kan utvikle den nye teknologien. Her ligg det jo oppdrag for potensielt mange milliardar for norsk industrimiljø – og då skal vi heller byggje oss bort frå sjøen, at det ikkje skal vere ferje, at det ikkje skal vere transport langs kysten. Ein skal heller køyre langs vegane, sånn at ein kan køyre amerikanske, tyske eller japanske importerte bilar, i staden for at ein bruker norskproduserte industriråvarer til havs.

Det forbausar meg at ein ikkje ser desse samanhengane. Rogaland har fantastiske moglegheiter. Der er ein no i ei djup krise og treng verkeleg vedtak frå Stortinget for å hjelpe verftsnæringa, går ein i gang med prosjekt som peikar i motsett retning. Her har ein moglegheita til å vere i front internasjonalt med den nye, grønne skipsfarten, utvikla i Noreg, i norske verftsmiljø, men så klappar ein då saman den norske heimemarknaden med denne typen vedtak.

Eg skal gi all honnør til partiet til Hoksrud for i alle fall å vere konsekvent i samferdselsatsingane sine. Dei støttar Nord-Noregbanen, dei, med argumenta om å skape nye transportløysingar – i motsetning til Orten sitt parti og Arbeidarpartiet, som ikkje ønskjer å realisere Nord-Noregbanen, eit prosjekt som har ei samfunnsøkonomisk lønsemd som er vesentleg større enn ferjefri E39.

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

Arne Nævra (SV) [16:30:06]: Ja, den skal være veldig kort, men det er jo sånn at det ene tar det andre her.

SVs historiske meritter i den rød-grønne regjeringa opplevde ikkje jeg på så nært hold, jeg har vært her i tre og et halvt år nå. Jeg tror nok Fremskrittspartiet lærte lite grann i sine seks år nå fra SV i sin periode, men det får så være.

Det jeg tenkte på da jeg hørte Hoksrud snakke om dem som var foroverlent med ny teknologi, var: Er firefelts motorveier en foroverlent teknologi? Er hyppige nullutslippsferger, som attpåtil kan gå autonomt, foroverlent eller gammeldags?

Jeg tror verken Trygve Bratteli eller Anders Lange visste hva som skulle komme når det gjaldt autonome nullutslippsløsninger. Så det er klart at ting har endret seg. Og hvis vi ikke tar høyde for den teknologien som endrer seg, og samtidig tar hensyn til et næringsliv som trenger et skifte, et grønt skifte i maritim næring, skjønner jeg ingenting om hvem som er foroverlent eller eventuelt har slitte baksåler.

Bengt Fasteraune (Sp) [16:31:27]: Jeg tenkte å ta ordet til det som komitélederen, Helge Orten, sa, og bare slå fast at vi selvfølgelig står på de vedtakene som ligger i NTP-en, når det gjelder E39. Det tror jeg at jeg sa ganske tydelig også i mitt innlegg. Men jeg sa også at det ikke bare var snakk om fergefri E39, det var snakk om å gjøre noe mellom fergerne, som også må prioriteres. Den den debatten hører vi veldig lite om, for det er faktisk store deler av den veistrekningen som absolutt trenger å prioriteres, kanskje til og med før man finner de fergefrie alternativene.

Så har jeg i min visdom forstått at det er ganske mange som jobber ut fra et perspektiv om at framtidens løsninger ikke nødvendigvis er akkurat slik som løsningene er i dag, eller som har vært premissene da dette ble planlagt i den forrige NTP-en. Dette står jo også i flertallsmerknadene i denne saken; det står ganske tydelig der. Det refereres til ekspertutvalget og at man skal se på nye teknologiske løsninger. Hvis man leser det utvalget har skrevet, står det f.eks. at autonome ferger skal være en del av den vurderingen. Jeg vil anta at bl.a. Venstre, som en del av regjeringen, synes det er helt greit at det står slik i den flertallsmerknaden. Hvis vi da mener noe med å gi oppdrag til noen som skal se på framtidens løsninger, må de jo få lov til å gjøre det uten at vi skal sementere det i denne debatten. Og jeg er svært enig med både statsråden og andre i at akkurat den diskusjonen skal vi ta når vi skal gjøre de totale prioriteringene i NTP-en. Det er ikke noen tvil om at for mange av de løsningene, fjordkrysningene, vil det være den rette beslutningen.

Når det gjelder dette med samfunnsøkonomiske analyser, som har vært et mantra for mange, ser vi også at det kan være momenter der som vil se litt annerledes ut i framtiden enn det det gjør nå. Så vi er helt åpne på at de føringene som er gitt for E39, ligger fast, men vi ser også muligheten for at man kan justere det når det kommer nye løsninger på bordet som vi kan ta stilling til.

Øystein Langholm Hansen (A) [16:34:17]: Det var representanten Knag Fylkesnes som fikk meg til å kjenne på en liten grad av irritasjon da han nærmest beskyldte flertallspartiene for å bruke næring som en unnskyldning for å bygge vei. Næring er grunnen til at vi bygger vei. I mitt forrige liv, hos min forrige arbeidsgiver, sto vi last og brast i LO og NHO om å jobbe intenst for å få fergefri E39 som et prosjekt. Vi var i Vandrehallen og overleverte brev. Dessverre var ikke statsråden tilgjengelig som komitélederen var den gang, men han fikk i alle fall brevet, der hele næringslivet oppfordret sterkt til å få det til.

Næring er grunnen til å bygge, ikke en unnskyldning for å bygge. Jeg kan trøste representanten Knag Fylkes-

nes med at det går langt flere ferger i Norge enn på de tre strekningene som nå ligger inne i NTP, så det er ingen grunn til å tro at ikke utviklingen på fergefronten vil gå framover. Derfor er det gledelig at SV støtter forslaget om teknologisenter.

Presidenten: Representanten Helge Orten har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Helge Orten (H) [16:36:05]: Den skal bli på 1 minutt, den!

Jeg har bare lyst til å legge en liten visitt til representanten Knag Fylkesnes, for det er helt åpenbart at i alt mitt virke innenfor transport og samferdsel, har det handlet om hva vi skal oppnå med å bygge denne infrastrukturen. Hva skal vi oppnå ved å bygge nye veier eller bygge sammen regioner? – Det er nettopp det som er hele poenget. Hvorfor bygger vi Hordfast og Rogfast? Jo, fordi vi ønsker å bygge sammen et bo- og arbeidsmarked, skape økt attraktivitet, sørge for at det blir enklere å rekruttere folk til å jobbe i disse viktige næringene og sørge for at livet og hverdagen til folk blir enklere. Det samme gjelder for så vidt i mitt fylke ved å bygge Møre-aksen: Å bygge sammen en region som er verdiskapende, som landet har behov for og som folk i den regionen har behov for, nettopp for å kunne skape attraktivitet nok til å rekruttere nok folk til å bygge disse smarte løsningene, denne nye teknologien og disse nye fartøyene som vi trenger for framtiden.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [16:37:23]: Eg kan gi Orten rett i at veldig mykje av vegbygginga i Noreg faktisk bidrar til næring. Eg meiner det er å slå inn opne dører. Det er også SV heilt einig i. Men i dette tilfellet meiner eg at ein har gått heilt av skaffet. Da er vi over til det som Stortingets beste bass, Langholm Hansen, representanten frå Rogaland, er inne på. I dette tilfellet er ein villig til å bruke heilt ufattelege ressursar frå fellesskapet for å byggje næring. Da er spørsmålet: Kva er alternativet her? Kva kan alternativet skape? Det har ein ikkje vurdert, fordi ein ikkje har sett på at det ikkje berre er veg som skaper næring.

Å byggje skip skaper i dette tilfellet mykje meir næring. Det er påstanden min. Vi er i ei tid kor vi alle her ønskjer å gjere oss enda meir avhengige av havet som transportåre, for vi kjem aldri til å eksportere nokre transportløyningar når det gjeld veg frå Noreg, iallfall ikkje i vår tid. Det er ikkje noko land der ute som kjem til å kjøpe vegløyningar frå Noreg. Derimot ligg det ein enorm eksportverdi i havets løyningar, i skipsløyningar. I dette tilfellet ville det vore mykje betre på viktige strekningar å satse på dei nye transportformene til havs.

Vi er ein nasjon som skal bevege oss meir ut mot havet. Vi ønskjer å vere i front teknologisk for å utvikle nye løysingar for transport på havet, anten det er nullutslipp, lågutslepp eller raske båtar, langsame båtar, autonome båtar – you name it. Vi har knowhow-en. Vi er i den situasjonen at den verftsnaeringa og dei kompetansmiljøa som finst, anten dei lagar batteri eller skrog eller kva det er, slit. Dei treng oppdrag. Og så dundrar ein på vidare og heimemarknaden klappar saman ved å insistere på at det berre er veg som skaper næring. Da meiner eg ein ser bort frå nokon av dei kanskje viktigaste miljøa i Noreg i tida framover, industrimiljøa, verft, leverandørindustrien og den brua dette kan vere for dei om vi tviheld på at vi skal fortsetje å satse vidare på havets transportveggar i staden for at dei klappar saman.

Ein kan berre tenkje seg, med dei kostnadane vi er oppe i no – totalt på ferjefri E39 er vi oppe i 500 mrd. kr eller noko slikt, det er vel ingen som veit – at viss noko av det, la oss seie berre 10 pst. av det, hadde ført til oppdrag for norsk verftsnaering, hadde vi gått inn i ein gullalder for dei. Men det har ein altså ikkje tenkt på. Difor står eg fast ved at ein i altfor stor grad har sett på veg som den einaste vegen til næring, og ikkje havet som vegen til næring, som er Noregs framtid.

Jon Gunnes (V) [16:40:43]: Jeg tror ikke det er siste gang vi snakker verken om veibygging eller skipsbygging, som ble nevnt i siste innlegg her nå, og jeg tror dette har en sammenheng. Vi snakker om et felles bo- og arbeidsområde, og da må vi legge forholdene til rette, slik at man faktisk både kan bygge skip og frakte verdifulle varer. En næring i vekst i Trøndelag og også ellers over hele kysten er laksenaeringen. Den har ført til et voldsomt behov for veibygging, og vi må ha to tanker i hodet samtidig.

Jeg synes det har vært en debatt som har favnet ganske bredt, for å si det sånn, og det er jo ikke den siste debatten om dette området. Jeg gleder meg nå, når vi har fått fagetatenes prioriterte forslag, og vi har fått fylkeskommunenens prioriterte forslag. Nå skal de bearbeides litt i Samferdselsdepartementet, og vi skal begynne behandlingen av rulleringen av neste NTP. Det ser jeg virkelig fram til. Og det er klart at disse spørsmålene som SV tok opp i dette forslaget, kommer vi til å ta med langt flere ganger, og nå i ettertid ser vi at SV kanskje var litt tidlig ute med å prøve å få en avgjørelse på disse sakene. Men til representanten Arne Nævra kan vi si at vi kommer tilbake, og skal debattere dette mer.

Presidenten: Representanten Øystein Langholm Hansen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Øystein Langholm Hansen (A) [16:42:39]: Representanten Knag Fylkesnes bør søke opp følgende cluster på nettet: Norwegian Tunnel Safety Cluster. Det er et samarbeidsorgan for bedrifter, industri og for etater som jobber sammen for å utvikle tunnelsikkerhetsutstyr. Så dette blir det også verdiskaping av.

I tillegg til det valfartes det altså til Ryfast, som er verdens lengste undersjøiske tunnel. En valfarter fra utlandet – inntil koronaen kom – for å se på de løsningene som er brukt der. Det er utrolig mye bra, og faktisk bidrar dette til grønn omstilling for mange bedrifter som var helt avhengig av olje- og gassvirksomheten.

Aleksander Stokkebo (H) [16:43:52]: Representanten Knag Fylkesnes snakker om pengebruk, men det er hans eget parti som her må forklare velgerne om sin uansvarlige pengebruk, om hvorfor det er riktig – når et prosjekt er satt i gang, når spaden er satt i jorda, og når prosjektorganisasjonen er klar – å ta en omkamp som fordyrer og forsinker et prosjekt, om hvorfor det er riktig å avlyse det mest samfunnsøkonomiske prosjektet i Norge, og om hvorfor det er riktig å heller bruke store ressurser på å oppgradere f.eks. Rennfast på 10 mrd. kr til 12 mrd. kr og betale store summer i en stadig dyrere ferjedrift i regionen.

Det er veldig rørende å høre Knag Fylkesnes' omsorg for verftet i Sauda som skal få bygge ferjer, et verft som for øvrig ikke finnes. Men det som derimot finnes, er en byggenæring i Rogaland som nå opplever å stå uten oppdrag. Her har vi et gryteklart prosjekt, reguleringsplanen er klar, vi har daganlegg på Kvitsøy der spaden kan settes i jorda i morgen om en vil, og som vil bidra til betydelig aktivitet og være et effektivt motkonjunkturtiltak. Så foreslår altså representanten at vi heller skal vente noen år, for å bygge en ferje. Det henger ikke på greip. Nå trenger vi framgang og ikke flere omkamper om dette prosjektet.

Presidenten: Torgeir Knag Fylkesnes har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [16:45:34]: Det er heilt riktig at det ikkje er noko verft i Sauda, og det påstod eg heller aldri – det kan ein sjekke i referata. Men poenget mitt er at det trengst meir enn eit verft for å lage eit skip. Der kan kanskje representanten Stokkebo setje seg inn i prosessen, at når ein byggjer eit skip, er leveransar noko som industrimiljøa i Sauda absolutt er med på å bidra med, spesielt viss ein konsekvent vel norsk materiale, materiale som har låge utslipp ved seg, og konsekvent søkjer å innrette innkjøpa på den måten at ein faktisk tek i bruk dei industrimiljøa vi har. Da må ein ta

i bruk heile breidda av Vestlandets industrimiljø for å få det til.

Representanten Stokkebø spør kvifor det er viktig å stanse dette prosjektet no. Svaret på det er at det ikkje er klokt. Det er sikkert heilt uforståeleg for representanten Stokkebø at det er nokon som meiner at det ikkje er klokt, men vi er nokon som meiner at det ikkje er klokt, og da er det jo riktig å seie stopp. Eg kan forklare det bilateralt viss det er vanskeleg å forstå.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 19.

Sak nr. 20 [16:46:55]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om større bruk av to- og trefelts veier i stedet for firefelts motorveier (Innst. 272 S (2019–2020), jf. Dokument 8:83 S (2019–2020))

Presidenten: 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 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.

Tor André Johnsen (FrP) [16:47:43] (ordfører for saken): Jeg ønsker å takke komiteen for godt arbeid og samarbeid i denne saken, hvor SV ønsker å bygge såkalte to- og trefelts motorveier i stedet for firefelts.

Det er ikke overraskende at SV ikke ønsker å bygge for framtiden. Det er heller ikke overraskende at SV foretrekker jernbane og andre kollektive løsninger framfor å sørge for at bilistene og lastebilene kan komme trygt, sikkert og raskt fram. Men det er overraskende at SV ønsker å bruke milliarder av skattepenger på å bygge dårlige, underdimensjonerte veier basert på gårsdagens behov og ikke morgendagens og framtidens behov. Det er som å gå baklengs inn i framtiden.

Da er det faktisk bedre og mer fornuftig slik SV var i gamle dager. Da ville de ikke bygge så mye veier, da var de mer opptatt av bare å prioritere tog og kollektivt. Da har man i hvert fall ikke kastet penger ut av vinduet ved å bruke skattepenger på underdimensjonerte veier som må utbedres etter få år.

Men det er kanskje litt logikk i SVs forslag. De hadde kanskje håpet eller trodd at de skulle klare å få med seg stortingsflertallet på å stoppe den historiske veisatsin-

gen – å bygge trygge, sikre, framtidsrettede nettverk av firefelts motorveier mellom de største byene og de største regionene – som Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet nå gjennomfører. Men der tok SV kraftig feil – selv deres gamle regjeringsskammerater i Arbeiderpartiet og Senterpartiet er enig i at vi må bygge for framtiden. Representanten Myrli fra Arbeiderpartiet, som for øvrig er en klok mann, og hans partikolleger er også tydelige på at vi ikke må videreføre den stykkevisse, delte og underdimensjonerte måten å bygge ut riksveinettet på som dessverre preget deres tidligere regjeringerperioder.

Det er nemlig gledelig at et stort flertall av komiteen, bestående av Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er enig om følgende merknad:

«Det er ikke god samfunnsøkonomi å bygge veier som er underdimensjonert, der det etter få år må iverksettes nye tiltak. Det finnes flere eksempler på veiprojekter som har blitt bygd med 2/3-felt, som kort tid etter ferdigstilling har måttet omgjøres til firefelts veier for å håndtere kapasitetsbehovet. Det har ført til unødvendige ulemper for de reisende og unødvendig økte kostnader for staten.»

Det er gledelig å se at et så stort flertall på Stortinget nå endelig har innsett dette. Det er ikke da bare regjeringens politikk å bygge for framtiden, men heldigvis også Arbeiderpartiets og tydeligvis også Senterpartiets politikk. Det blir like enkelt som at om man trenger en dobbeltgarasje, bygger man ikke en enkeltgarasje for så å rive den om noen få år og da utvide den til en dobbeltgarasje.

Kirsti Leirtrø (A) [16:50:47]: Det er godt å få skryt for Arbeiderpartiets syn av saksordføreren.

Arbeiderpartiet er opptatt av at transportløsninger må dimensjoneres også ut fra framtidig behov. Investeringer på vei, sjø og bane må ses i sammenheng, analyser som viser transportbehovet i veiens levetid må være en del av beslutningsgrunnlaget, og alltid må nullvisjonen om drepte og hardt skadde i trafikken ligge til grunn. Derfor mener vi at grunnarbeidet og prosessen i arbeidet med Nasjonal transportplan er viktig, og vi har det samme synet i denne saken som i foregående sak. I Nasjonal transportplan og grunnlaget der har vi teknologiske, klimamessige og faglige vurderinger. Det er her vi skal foreta prioriteringene våre, og det er her en skal beslutte dimensjonene.

Vi mener også at klima-, miljø- og arealhensyn i større grad nå enn tidligere må hensyntas. Derfor er Arbeiderpartiet med på et forslag sammen med SV:

«Stortinget ber regjeringen i større grad vurdere klima- og miljø- og arealhensyn ved bygging av nye

veier, og ber regjeringen utarbeide nye retningslinjer der dette i større grad tas hensyn til i hele prosjektfasen, fra konseptfase til ferdigstilling.»

Dermed er forslag nr. 1, som Arbeiderpartiet er en del av, tatt opp.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [16:52:36]: Samfunnet er avhengig av god og effektiv infrastruktur for å sikre innbyggjarane større mobilitet og fridom til å bevege seg. God infrastruktur er viktig for verdiskaping i heile landet og for å knyte saman bu- og arbeidsregionar. Gjennom å bygge ut effektiv infrastruktur sikrar me at folk og varer kjem seg raskt fram og trygt heim.

Møteulykker er den største utfordringa på riksvegnettet. Etablering av nytt rekkverk og forsterka midtoppmerking er svært viktige tiltak. Difor har regjeringa sørgt for omfattande utbygging av trafikksikre firefelts vegar med midtdelar. Dei siste åra har me hatt historisk få hardt skadde og drepne i trafikken. Det viser at tiltaka verkar. Trygg Trafikk trekkjer i sine innspel fram eksempel frå Østfold, der talet på drepne og hardt skadde er redusert med 75 pst. etter at E6 fekk full motorvegstandard på strekninga.

Høgre er oppteke av at transportløysingane må dimensjonast ut frå behovet. Det er ikkje god samfunnsøkonomi å bygge vegar som er underdimensjonerte, der det etter få år må setjast i verk nye tiltak. Det er fleire eksempel på vegprosjekt som er bygde som to- og trefelts vegar som kort tid etter ferdigstilling har måtta gjerast om til firefelts vegar for å handtere kapasitetsbehovet. Det har ført til unødvendige ulemper for reisande og unødvendige kostnader for staten. Statens vegvesen har òg greidd ut smal firefelts veg som eit alternativ til to- og trefelts veg, og det blir vurdert om dette bør vere ein eigen standard i vegnormalane. Det føreset sjølvstøtt at trafikksikkerheit og samfunnsnytte blir teke vare på i prosjektet.

Langsiktig utvikling og behov i trafikken må leggjast til grunn når vegane skal dimensjonast. Stortinget bør heller ikkje låse seg til bestemte sektorløysingar og favorisere den eine framfor den andre. Ved å låse seg til bestemte løysingar på politisk nivå aukar risikoen for feilinvesteringar. Når utviklinga òg om få år kan gjere det mogleg å få transport på veg utan klimagassutslepp, vil det kunne utfordre klimagrunngjevne investeringar i jernbane.

Bengt Fasteraune (Sp) [16:55:13]: Norge er avhengig av god og effektiv infrastruktur for å sikre innbyggerne mobilitet og bevegelsesfrihet. God infrastruktur er viktig for verdiskapingen i heile landet ved å knytte

sammen dette landet i bo- og arbeidsregioner, og transportløysingane må dimensjonast ut frå behovet. Det som er kjernen i dette forslaget, er at man dimensjonere transportløysingane ut frå behovet. Det er ikkje god samfunnsøkonomi verken å bygge veier som er underdimensjonerte, eller – for den saks skyld – overdimensjonerte.

Stortinget har fem mål for utbygging, drift og vedlikehold av veinettet i Norge, som er nedfelt i NTP. Det er framkommelighet, enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet, det er mer for pengene, det er effektiv bruk av teknologi, det er nullvisjon for drepte og hardt skadde, og det skal bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål. Målene er som sagt nedfelt i Nasjonal transportplan.

Fordelingshensyn, ikkje bare samfunnsøkonomiske analyser, er svært viktige i beslutninger om samferdselsprosjekt. Da bør fordelingshensyn få en mer framtrødende plass i faglige utredninger, ellers vil de geografiske ulikhetene fortsette å øke. Jeg vil presisere det jeg sa om at de faglige utfordringene også må ivareta dette. Jeg er ikkje redd for at politikerne ikkje gjør det.

Det er flere eksempler på veiprosjekt som er blitt bygd som to- og trefelts som kort tid etter ferdigstilling har måttet omgjøres til firefelts veier. Det har vi sett altfor mange eksempler på, og det må ikkje skje i framtiden. Det må være slik at ser man for seg et kapasitetsbehov, så er det det som skal være styrende for hvilken standard man velger å bruke. Det er ikkje noen tvil – skal vi ha mer vei for pengene, er det framtidens behov som må settes i sentrum.

Statens vegvesen og Nye Veier har jo utredet smal firefelts vei som et alternativ til to- og trefelts vei. Det er litt forskjell på dem – dimensjonen er litt forskjellig. Den ene er 20 meter bred, den andre er 19 meter bred. Det har også noe med et midtrekkverk å gjøre og hvor mye plass det skal ta. Jeg mener det er en viktig del av framtiden at man har en del veinormaler å velge i. Da kan man velge om man skal ha en full firefelts-, en smal firefelts, en to-/trefelts, eller om det er gulstripa som er det viktigste.

Det er de langsiktige behovene vi må se på. Det som er utfordringen i dag, er at man ofte ser på de samfunnsøkonomiske analysene før man bestemmer seg for hvilke veiprosjekt man skal prioritere, og så glemmer man at det er andre behov som må ivaretas.

Jeg tar opp forslag nr. 2, som vi har sammen med SV.

Presidenten: Da har representanten Bengt Fasteraune tatt opp forslaget han refererte til.

Arne Nævra (SV) [16:58:31]: I SV har vi en ærlig og saklig bakgrunn for dette forslaget, og jeg har prøvd å forklare, gjentatte ganger, fra denne talerstolen i mange

transportdebatter at vi ikke er allergiske mot vei. Vi har aldri vært det. SV er et veiparti – for distriktene.

Vi tar utgangspunkt i tre forhold – for det første: klima og miljø. Det er prioritet nummer én. Det må vi ha med oss. Det er denne komiteen som stort sett sitter her i salen i dag, som bestemmer veldig mange av de grep vi kan ta med hensyn til klimagassutslipp. Det kjenner vi til. En tredjedel av våre utslipp kommer fra transportsektoren. Det er avgjørende viktig. Samtidig er det vi som står bak mye av den arealnedbyggingen som naturpanelet i FN er opptatt av. Det er denne komiteen i Norge som bestemmer mye av den nedbyggingen. Så dette må vi ha med oss. Vi kan ta noen grep, og så har jeg registrert at vi ikke gjør det. Så har vi et hensyn til: Vi må få mest mulig vei for pengene, og så må vi bygge trygt og sikkert og funksjonelle veier. Det er utgangspunktet vårt.

Jeg ser at mye skurrer mot dette. Vi har en tendens, som jeg har sagt før, til å bygge bredt og ikke noe særlig langt. Det er mantraet hos flertallet her i salen i stor grad. Mye av pengene går til å bygge bredt.

Tenk hva vi kunne fått for hver milliard på smale vestlandsveier, eller på fylkesveiene, som har et etterslep på kanskje 50 mrd.kr–60 mrd. kr bare i vedlikehold. Vi ser også at i større og større grad nå begynner noen etater og partier å lefle med å gå inn for firefelts motorveier allerede der ÅDT, årsdøgntrafikken, er rundt 8 000. Og i viktige korridorer legger jeg merke til at det er firefelts motorveier som blir bygd først, aldri moderne tosporet jernbane – aldri! Tenk over det. I beste fall blir det bygd samtidig, slik som Ringeriksbanen og E16, hvis vi får tatt den kaka i bruk som vi skulle. Og vi har et eksempel på det langs Mjøsa, fellesprosjekt. Og en har planlagt Arna-Voss, K5. Men aldri tosporet jernbane først. Ved at vi tar disse grepene, betyr det at vi har et effektivt middel for å slå grunnlaget vekk for jernbanen. Vi gjør altså det motsatte av det vi burde gjort: bygge jernbane først og se på størrelsen på veien etterpå. Så skal jeg gå konkret inn på disse forslagene i neste innlegg.

Jeg tar opp SVs forslag.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

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

Jon Gunnes (V) [17:01:51]: Dette er nok en veidebatt etter initiativ fra SV. De begynner å bli veipartiet. Representanten Nævra beskrev det vel som det også, særlig ute i distriktene, hørte jeg. Hva er «distriktene» – det kan man jo spørre seg om. Hvor langt ut fra byen skal man før man kommer til distriktet?

Venstre er særlig opptatt av at næringslivet skal ha god infrastruktur å frakte gods og ikke minst varene som de har produsert, på, slik at vi kan oppnå inntekter, enten det er innenlands eller utenlands. Da har veiene ofte kommet til kort fordi vi øker godsmengden og produksjonen av en del varer som krever bedre veikapasitet.

For Venstre er det utrolig viktig at trafikksikkerheten ivaretas. Det gjøres til dels ved å bygge vei med midtdelere. Jeg tror også at firefelts vei er bra på mange strekninger, for da har man plass til både personbiltrafikken, kollektivtrafikken og næringstrafikken. Vi vet alle at de ikke alltid kjører like fort, og dermed kan det være gode løsninger.

Men tunnelene er kanskje det viktigste. Vi har noen veistrekninger i Trøndelag, særlig fra Trondheim by og nordover, som har til dels lange tunnelstrekninger, og de er tofelts uten midtdelere i dag. Jeg frykter at vi kan få en ulykke der. Den vil få store konsekvenser, for biltettheten er på opp mot 20 000 ÅDT. Vi kan ikke ha en slik situasjon, vi må bygge nytt. Nye Veier har heldigvis engasjert seg, og den kom fort opp på en høyt prioritert liste da man begynte å se på den veistrekningen. Jeg er glad for at den løsningen ble valgt der, selv om den løsningen som er der i dag, er bare 20 år gammel. Behovet for en ny veiløsning i det området har altså eksplodert.

Et flertall i komiteen står bak en merknad der vi skriver om naturressurser og jordvern. Jeg er veldig glad for at alle partier unntatt Fremskrittspartiet er med på den merknaden. Det forundrer meg at Fremskrittspartiet ikke vil være med på en merknad om å vurdere jordvern og naturressurser når vi velger veitraseer.

Statsråd Knut Arild Hareide [17:05:05]: Me bruker mykje ressursar, og me byggjer mykje veg i dette landet, og det er eg glad for. Det eg kjenner eit ansvar for, er at me byggjer den rette vegen, med den rette dimensjoneringa, både for det behovet me har no, og for det behovet me har i framtida. For greier me det, handlar me klokt, og me ser heilskapen. Når me bruker så mykje pengar på vegutbygging, samtidig som me veit at behovet for utvikling av vegnettet er svært store rundt om i heile landet, er det viktig at me byggjer med ein standard og ei dimensjonering som gir mest mogleg igjen for pengane, samtidig som me byggjer for framtida. Regjeringa vil at det me byggjer i dag, skal produsere nytte for trafikantane våre i mange år framover.

Eg meiner det er viktig at me med jamne mellomrom tar ein diskusjon om korleis me byggjer best mogleg for framtida. Da tenkjer eg det er fire omsyn det er veldig viktig å fokusere på. Det er for det første korleis me får mest mogleg igjen for dei ressursane me bruker, korleis me får mest mogleg igjen for pengane. Det andre behovet er trafikksikkerheit. Det tredje er at me byggjer

ein infrastruktur som er tilpassa den teknologiske utviklinga, at me ser framtidsmoglegheitene. Det fjerde – ikkje minst – er at me byggjer og tar omsyn til miljøet.

Eg set stor pris på at dette spørsmålet blir reist i Stortinget i dag. Det meiner eg er ei moglegheit. Eg har lyst til å seie at Samferdselsdepartementet dei seinare åra har arbeidd konkret med å sjå på korleis me kan utvikle dei såkalla vegnormalane. Me ønskjer å snu alle steinar for å sjå korleis me kan byggje dei mest framtidsretta vegane på ein best mogleg måte. Eit av oppdraga som er gitt Statens vegvesen, er å greie ut alternative standardar på vegar med årsdøgntrafikk mellom 6 000 og 20 000. Utgreiinga blei ferdigstilt i fjor haust. Deretter er ho send på høyring. Det har kome 35 innspel, og Vegvesenet er no i sluttfasen med dette arbeidet. Eg ser veldig fram til det og vil gå grundig inn i det når eg får det.

Når det gjeld vurdering av jernbane til erstatning for firefelts motorveg på strekningar der det i dag finst parallell jernbane, vil eg vise til at dette er i tråd med den praksisen me i dag har innanfor det me kallar statens prosjektmodell – KVU/KS-regimet. Det er altså ein del strekningar der ein gjer nettopp den typen vurderingar.

Til slutt: Det er viktig at me ser på klima-, miljø- og arealomsyn i dette viktige arbeidet, men konklusjonen min er: Me må treffe riktig dimensjonering på dei vegane. Det er vårt ansvar.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bengt Fasteraune (Sp) [17:08:30]: Årsdøgntrafikk og samfunnsøkonomiske analyser har vært et mantra både i denne regjeringen og i tidligere regjeringer, analyser som egentlig er skreddersydd for store veiprojekter i sentrale strøk. Samtidig ser vi i resten av Norge et stort forfall når det gjelder vedlikehold, og ikke minst at veiprojekter som ikke når opp i disse beregningene, systematisk blir bortprioritert.

Hvilke andre forhold enn årsdøgntrafikk og samfunnsøkonomiske analyser vektlegger statsråden når beslutningene fattes?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:09:06]: Eg tenkjer at trafikk og samfunnsøkonomisk nytte er gode verkemiddel til å vurdere prosjekt, men me som er i denne salen, må sjå ein heilskap og ha eit heilskapsperspektiv. Det er gode verkemiddel som me kan ta med oss. Derksom me f.eks. ser på innspela frå Statens vegvesen, ville ikkje Nord-Noreg kome spesielt godt ut, dersom me skulle følgt slavisk den vurderinga som dei har gitt. Det er vår jobb å ha det heilskapsperspektivet, og det har eg tenkt å gjere når me legg fram våre prioriteringar.

Så har eg lyst til å seie at når det gjeld vedlikehald, er det eit område eg har lyst til å gi Framstegspartiet ros for. Det var ein Framstegsparti-statsråd som tok grep for å

snudde utviklinga, og det synest eg han fortener honnør for. Me ser at vedlikehaldsetterslepet er stort, både på riksvegar og ikkje minst, på fylkesvegar. Det er det alle sitt ansvar å følgje opp.

Bengt Fasteraune (Sp) [17:10:10]: Det er bra at det er andre ting som skal vektlegges. Det har vært en realitet, og kanskje spesielt når det gjelder porteføljen til Nye Veier, at det er disse samfunnsøkonomiske analysene og årsdøgntrafikk som blir tillagt vekt. Gudbrandsdalen var nevnt her i en tidligere debatt. Der fikk Nye Veier ansvar for å slutføre et prosjekt på E6 nord for Øyer, og da skulle det bli vei i vellinga. Alle vet at der er det en begrenset årsdøgntrafikk. Veien betaler folk bompenger på, og de har gjort det i tre eller fire år, kanskje lenger. Den er ikke inne i porteføljen til Nye Veier, det har jeg sjekket. Når Nye Veier blir spurt om dette, sier de at det ikke er prioritert. Hvorfor skjer dette, og hva har statsråden tenkt å gjøre med det?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:11:13]: Når det gjeld Nye Vegar, har dei sine prosjekt, og dei legg opp til den porteføljen og den rekkjefølgja dei ønskjer å ha. Det legg eg meg ikkje opp i. Det er ein del av konseptet bak Nye Vegar at me har gitt dei den fridomen, og så bruker dei den fridomen til å gjere optimalt det dei ut frå eit fagleg nivå meiner er den rette utbygginga. Det har vist seg at me får mykje igjen for dei ressursane me bruker i Nye Vegar.

Eg skal ikkje leggje meg opp i porteføljeføringa til Nye Vegar, dei prosjekta som ligg der. Så kan me sjølv sagt diskutere, når me kjem til Nasjonal transportplan, kva me skal leggje inn i Nye Vegar, men så langt er det Nye Vegar som bestemmer hastigheita og rekkjefølgja på dei prosjekta dei har. Det er ein del av konseptet bak Nye Vegar, og det har vore eit vellykka konsept.

Bengt Fasteraune (Sp) [17:12:16]: Det er akkurat den biten som bekymrer meg, spesielt det siste. Jeg er ikke i tvil om at når Nye Veier setter i gang og bygger veier, er de ufattelig dyktige til å gjøre det. Det er det ikke noen tvil om. Der tror jeg Vegvesenet har lært mye, og jeg tror mange andre har lært mye. Men når det gjelder prioriteringer, er dette helt spesielt. Dette var et prosjekt som Statens vegvesen hadde, og så ble det stanset på grunn av økte kostnader. Så ble det sagt av en av de forrige statsrådene at dette måtte Nye Veier få ta tak i, for da fikk man orden på det. Det ble gjort, og så møter man i etterkant at man sier at de har ingenting med å prioritere prosjektene til Nye Veier. Dette er en helt spesiell sak, og jeg spør nok en gang: Går det an å se på det på nytt og se litt på historikken? Det er historikken som er viktig her, og det var Statens vegvesen som startet.

Statsråd Knut Arild Hareide [17:13:14]: Eg er kjend med saka, og eg kjenner også historia. No er dette lagt inn som ein del av porteføljen til Nye Vegar, da tenkjer eg at det er den strukturen dei har lagt, og det er ein struktur som har blitt vedtatt her i Stortinget. Eg er einig i det som representanten Fasteraune påpeiker, at Nye Vegar gjer ein god jobb, men Statens vegvesen har fått ein positivitet ut av den konkurransen. Utan samanlikning: Det blir litt som da TV2 kom, det gav ein positiv effekt for NRK. Det er eigentleg det eg opplever når det gjeld vegutbygging i dag. Me har to einingar som jobbar veldig godt, både Statens vegvesen og Nye Vegar, men eg held meg fullt og heilt til dei prinsippa. Eg kjem ikkje til å bryte dei prinsippa knytte til Nye Vegar, for da vil det naturleg nok vere slik at eg med ein gong vil gå inn i porteføljestyringa til Nye Vegar. Det har Stortinget sagt at det bestemmer Nye Vegar.

Arne Nævra (SV) [17:14:16]: Jeg er veldig glad for statsrådens åpne holdning til veistørrelser, og det virker oppriktig når han sier at han vil gå inn i dette med – skal vi si – åpne, nye og friske øyne. Det er jeg veldig, veldig glad for, og jeg ser fram til NTP-debatten også på det området.

Riktig dimensjonering av veiene – ja, hva er nå det? Der henviste statsråden til undersøkelsen fra Statens vegvesen fra oktober i fjor, og den har jo også vi i SV henvist til. Der står det at man greit kan avvikle trafikken opptil 15 000 ÅDT på to- og trefelts veier. Vil statsråden ta til seg det og faktisk kunne følge en slik anbefaling og seriøst vurdere å ha to- og trefelts veier som er trafikksikre – med midtdelere – inntil 15 000 ÅDT?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:15:28]: Her vil Statens vegvesen eller Vegdirektoratet kome med ei fagleg vurdering. Derfor er eg skeptisk til å lage den typen reglar og seie at under 15 000 ÅDT skal me ikkje gjere det på den måten. Når me peiker på at me skal byggje ei riktig dimensjonering, vil eg lytte til det som er vår fagmyndigheit her, nemleg Vegdirektoratet og Statens vegvesen. Derfor er eg veldig spent på kva råd me får frå Statens vegvesen om dette. Me veit at det har kome ein vegdirektør som har bakgrunn frå Nye Vegar. Dei har gjort seg sine erfaringar, og eg håper ein tar med seg det. Men i utgangspunktet har eg tenkt å lytte til dei fagråda eg får, eg har tenkt at det er ikkje ein bømbling som skal sitje og bestemme dimensjoneringane på vegane. Det trur eg eigentleg er ei fagleg oppgåve, og det har eg tenkt reelt sett å lytte til.

Arne Nævra (SV) [17:16:28]: Jeg takker for det svaret, men det er nå sånn at en statsråd skal ha overblikket. Det er en vegdirektør som jobber med vei, og en jernbanedirektør som jobber med jernbane. Sånn er

det jo. Også på vannet har man egne fagetater. Så skal statsråden samordne, vurdere, prioritere politisk og få en holdning.

Spørsmålet gjelder veksten som vi skal bygge ut fra. Skal vi akseptere at veksten fortsetter som før på veien? Det er et nøkkelspørsmål. Skal vi tenke 20 år framover i tid og legge linjalen ganske rett – sånn har det vært før, og sånn fortsetter det? Skal vi ikke ta grep – dette er et spørsmål direkte til statsråden – som gjør at trafikkveksten går ned, sånn at vi ikke lenger hviler oss på den veksten som følger en linjal framover? Da kan han samtidig ha med seg i den tanken, når han skal svare, at vi antakelig trenger mindre plass på veiene i en moderne tidsalder der bilene begynner å snakke sammen og en trenger mindre areal på veiene.

Statsråd Knut Arild Hareide [17:17:32]: Eg trur representanten Nævra har heilt rett. Me kjem til å ha spørsmål rundt dimensjonering, nettopp fordi me får førarause bilar, me får bilar som snakkar saman. Kva gjer det med kapasiteten? Kva gjer det med kva behov me får? Vil det da vere reelt sett betre å ha berre firefeltsvegar på grunn av den automatiseringa me ser? Eg meiner at det å lytte til fagmiljøa er veldig viktig i så måte.

Så kan me diskutere i eit klima- og miljøperspektiv, men me veit òg at dei bilane som skal gå der – ja, alle bilar som blir selde frå 2025 – kjem til å vere nullutsleppsilar. Me ligg eigentleg framfor skjemaet når det gjeld salet av nullutsleppsilar, så me får i realiteten eit framtidsperspektiv her som gjer at me får nye spørsmål. Men eg meiner det eg seier: Eg trur at nettopp å lytte til fagmiljøa her gjer me klokt i. Me har jo bygd vegar tidlegare som har vist seg å vere veldig galne, som vegen Lyngdal–Flekkefjord, som opna i 2006, men som er for liten i dag.

Arne Nævra (SV) [17:18:40]: Jeg kjenner godt til statsrådens bakgrunn som miljøvernminister, og det betyr at statsråden helt sikkert tar med seg noen vurderinger av realkrav, miljøhensyn og klimahensyn i bagsjen inn i rollen som samferdselsminister. Ser statsråden at firefelts veier er utrolig arealkrevende, ikke minst i forhold til bygging av jernbane, f.eks.? Da er vi tilbake til det store spørsmålet mitt, om løsninger, konseptvalg, både for veier og for de store transportvalgene mellom jernbane og vei på de store transportårene våre. Vil statsråden framover i større grad se på jernbanen som et alternativ på viktige korridorer, både med tanke på arealkrav, miljø, utslipp osv., heller enn at det er firefelts veier som skal binde landsdelene sammen?

Statsråd Knut Arild Hareide [17:19:40]: Ja, me må jo sjå på dette, men eg er ueinig når ein eksempelis set

eit einssidig negativt stempel på det som heiter smal firefeltsveg. Ser me på breidda på to- og trefeltsveg opp mot breidda på smal firefeltsveg, er ikkje breidda så veldig mykje større. Da synest eg det er naturleg å utfordre fagmiljøa på: Kva gjer automatiseringa? Kva slags vegar er det klokt å byggje? Det er viktig at me no byggjer for framtida, og eg trur at med dei nullutsleppsbilane me får, kjem me òg til å få ein auke, nettopp fordi dei klimavenlege bilane gjer at aktiviteten òg vil auke, og det vil òg kunne vere akseptabelt i eit klimaperspektiv. Når ein kan setje seg i ein bil, når ein kan jobbe i den bilen og slepp å køyre han sjølv, vil kanskje òg aktiviteten og bilbruken auke. Det er den heilskapsvurderinga me må sjå på, og derfor er ei riktig dimensjonering det eg synest det er viktig at me peiker på.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Tor André Johnsen (FrP) [17:20:57]: Jeg vil gå tilbake til flertallsmerknaden fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre – for øvrig en meget god merknad:

«Dette flertallet gjør også oppmerksom på at Statens vegvesen har utredet smal firefelts vei som et alternativ til 2/3-felts veier, og flertallet er positive til at det bør etableres som en egen standard i veinormalene.»

Det er gledelig at bondepartiet Senterpartiet også ønsker å bygge et trygt og sikkert firefelts nettverk av motorveier for framtiden, slik for øvrig alle andre vestlige land, inkludert USA, gjorde for over en generasjon siden, og slik hele Øst-Europa, Midtøsten og Asia også gjorde så snart de hadde økonomisk mulighet til det.

Men jeg er litt usikker på hva Senterpartiet egentlig mener, for det virker ikke som om de er helt enige med seg selv. De har merknader og kommentarer om både to- og trefelts og firefelts vei litt om hverandre i innstillingen. Og i det forslaget de fremmer, er det en del forbehold som ikke er like fornuftige når det gjelder hvilke vilkår som skal innfris for å få lov til å bygge en firefelts vei, og hvilke forutsetninger som må legges til grunn. Det er så mange vilkår og forutsetninger at til og med SV er fornøyd og er med på et fellesforslag med Senterpartiet. Da burde det ha ringt en bjelle hos distriktpartiet Senterpartiet, men det gjør det tydeligvis ikke. Poenget er at om man skal ta hensyn til alle de forutsetningene som Senterpartiet og SV krever i forslag nr. 2, blir det ikke bygd mange meter med ny, trygg og sikker firefelts motorvei i Norge i framtiden.

Vi i Fremskrittspartiet mener at SV er helt på jordet i denne saken. Et annet parti som må befinne seg langt utpå jordet et eller annet sted, er Senterpartiet, for de har alltid hatt jordvern som sin største kjepphest. Det er ryddig og redelig for et bondeparti, men når de nå be-

gynner å dra inn så vanvittig mange andre vilkår og forutsetninger for å få bygge firefelts motorvei, blir jeg ganske overrasket. Skal man ta hensyn til alle disse forbeholdene, er det ikke mange av Senterpartiets distriktsvelgere rundt omkring i landet som blir fornøyd. De får i hvert fall ikke gleden av å kunne kjøre på et trygt, sikkert og framtidsrettet nettverk av firefelts motorveier. Det er veinett som er avgjørende viktige for vekst, sysselsetting, bosetting og utvikling av hele Norge.

Jeg har også lyst til å minne om at dette er ikke bare tomme ord fra Senterpartiet, for de hadde et forslag tidligere i vår der de faktisk foreslo å bygge en to-/trefelts E6 forbi Lillehammer. Så det er ikke bare tomme ord – det er reell politikk, dessverre.

Arne Nævra (SV) [17:24:11]: Vi legger jo merke til at denne debatten arter seg på en måte etter klassiske – eller historiske – skillelinjer, slik vi er vant med, der SV står på én side og tenker litt mer, tror jeg, på framtida og neste generasjoner og på miljø og natur enn det Fremskrittspartiet gjør. Jeg savner kanskje litt innsats og noen innlegg her fra noen av de største partiene om den sektoren som går på miljø og klima, arealkrav osv.

Det er noen poenger her som vi som sitter i transportkomiteen, og som har et ansvar for denne sektoren, må ta med oss i debatten videre. For det første er det energikrav til disse bilene og arealkrav for veiene.

Det ble sagt at det kommer elektriske biler etter hvert: Ja, det gjør det nok, og nullutslippsløsninger: ja, det gjør det nok. Så ser vi samtidig at det vil bli en kamp om energien uansett om det er elektriske biler eller fossilbiler – sånn er det. Også fossilbilene vil etter hvert fases ut, ser det ut til, og heldigvis for det. Men samtidig vil det bli kamp om energien, og det bruker også elektriske biler – husk på det – og ikke minst hydrogenbiler, hvis det er det vi havner på.

Det er også slik at en elektrisk bil tar like mye plass som en fossilbil. Alt dette må vi ta med oss videre. Det er ikke noen sesam, sesam, problemet er løst, ved å bygge mange motorveier og sette mange nullutslippsløsninger på dem. Det er ikke så enkelt. Det er en del andre hensyn å ta samtidig.

Jeg har henvist til Statens vegvesen, så det skal jeg ikke gjenta, med tanke på hva de sier, hvis man skal lene seg på den etatens faglige utredninger – og det bør man jo – i forbindelse med de 15 000 ÅDT som jeg snakket om.

Så er det poenget med trafiksikkerhet, som jeg faktisk glemte å ramse opp som en viktig premiss i innledningen min. Det er også helt avgjørende for oss, selvfølgelig. Det er en nullvisjon med tanke på trafikkdrepte – slik skal det være. Men da er det slik at midtdelere på to-/trefelts vei, eller det som skiller trafikken fysisk,

er veldig effektivt. Det er faktisk slik at det er tryggere med to- og trefelts veier med midtdelere enn med den smale motorveien, har Statens vegvesen konkludert med, så vidt jeg har fått med meg.

Fremskrittspartiet sier at vi skal bygge for framtida. Representanten Johnsen sier det: bygge for framtida. Jeg tror ikke representanten Johnsen får med seg så mange unge velgere som er opptatt av klima, opptatt av å stille de store spørsmålene om framtida. Alt skal fortsette som før i Fremskrittspartiets verden. Jeg synes det er veldig leit at ikke Fremskrittspartiet tar inn over seg noen av de strømningene som er når det gjelder de store truslene i verden. Det er akkurat som om det preller fullstendig av, som fra teflon, i Fremskrittspartiets taler.

Bengt Fasteraune (Sp) [17:27:30]: Jeg tror det er viktig å merke seg hva dette forslaget egentlig dreier seg om. Når representanten Johnsen tror at alle veier i Norge skal være firefelts motorveier, tar han feil. Det tror jeg han vet selv også. Når vi skriver at forskjellige forhold skal vurderes når det bygges en vei, er det det som ligger i vårt forslag. Han betviler det og lurer på om det da blir bygd noe mer firefelts motorvei. Vi ber om at det skal tas hensyn til årstdøgntrafikk. Det tror jeg Johnsen også mener er rett. Normaliserte veistandarder er vel det vi egentlig prater om her – om det skal utvides, om smal firefelts motorvei skal være et alternativ til to- og trefelts vei der det er aktuelt. Det går jeg ut fra at han også er enig i. Kostnader er jeg litt usikker på om han i det hele tatt forholder seg til, men jeg vil anta at han gjør det også.

Det er kanskje et punkt han lurer litt på hva betyr, og det er eksisterende veikapital. Det er hvordan man skal utnytte det veilegemet som allerede ligger der. Jordvern nevnte han selv. Topografiske forhold har vel også betydning, vil jeg anta, når man skal bygge vei. Det siste er hvilke andre transportalternativer som finnes i området – noe statsråden selv har sagt er en del av normen når man skal sitte og planlegge vei.

Jeg vil bruke tiden til å reflektere litt over det statsråden sa. Det han sa, var at vi skal bygge vei ut fra det behovet som er der. Jeg har en stor utfordring når vi snakker om prioritering av veier. Jeg kan godt ha respekt for at statsråden ikke vil bryte inn i porteføljen når prinsippene er bestemt, men det er en annen måte å gjøre noe med det, slik at prioriteringene ikke nødvendigvis kun gjøres ut fra samfunnsøkonomiske analyser og ÅDT – eventuelt muligheten til å bygge en firefelts motorvei. Det dreier seg om hvilke rammer man gir, hvilke strategier man gir på forhånd, slik at dette med fordelingshensynet – som jeg har nevnt mange ganger – også er en del av kriteriene når Nye Veier skal begynne å beregne sine prosjekter og hva de ønsker å prioritere. Det er inputen

det må gjøres noe med for at de forskjellige veistandardene skal kunne brukes i framtiden. Det er jeg helt sikker på at de kommer til å bli, og jeg tror faktisk også at Nye Veier kan bygge veier ute i distriktene, selv om det er to felt og en gul midtstripe som er aktuelt.

Bård Hoksrud (FrP) [17:30:46]: Jeg hadde egentlig ikke tenkt å ta ordet, men etter å ha hørt representanten Nævra kan jeg ikke la være. Han påstår at noen satter mer på framtidige generasjoner enn andre, og prøver å diskreditere oss for at vi ikke er opptatt av klima og miljø. Jeg mener faktisk at vi har tatt mange grep for miljøet. Vi har tatt grep overfor bilparken, osv., noe som er viktig. Da har jeg lyst til å si tilbake – litt sånn flåsete – at vi nå står vi midt oppe i en pandemi som viser utfordringer, at vi faktisk trenger å ha et veinett, at vi trenger å ha en infrastruktur som også kan håndtere den typen utfordringer.

Forskjellen på representanten Nævra og SV og Fremskrittspartiet er at vi er opptatt av å bygge framtidrettet. Jeg synes det er dumt at vi skal kaste ut milliarder av kroner, slik vi har gjort hjemme hos meg, i Telemark, hvor man bygde en vei i 1996, en to- og trefelts vei, som skulle være framtidrettet for de neste 50 årene. Vi er nå i ferd med å bygge en ny, firefelts, motorvei fordi man altså valgte ikke å gjøre det ordentlig den gangen. Og: Representanten Nævra er såpass gammel at jeg går ut fra at han husker hvordan det var i Drammen, der de gikk fra en trefelts til en tofelts vei. Der det var to felter, kjørte man inn i en tunnel, inn i en etfelts vei, og det var lange køer hver eneste helg. Det er en dårlig måte å drive på. Det betyr at man står og spyr ut dritt, i hvert fall fra noen av de bilene som ikke går på el.

Jeg mener det handler om at man er opptatt av å tenke på utslipp, men det handler faktisk også om at man er framtidrettet og ser at vi har behov og utfordringer. Ikke minst handler det om trafikksikkerhet. Eksemplene er mange som viser at man må være framtidrettet og prøve å lage de smarte løsningene, og da er det en smal firefelts man må se på som en mulighet. I stedet for å bygge fortidsrettet med to- og trefelts, kan man bygge skikkelige og trafikksikre firefelts veier. Jeg mener at de løsningene man nå har sett, har vært veldig positive i så måte.

Ja, vi skal vurdere forskjellige forhold, vi skal vurdere forskjellige ting, men jeg mener at man bør satse på å bygge ut mer smal firefelts eller mer firefelts motorvei for å imøtekomme de behovene som er nå, og de behovene som kommer i framtiden.

Så kan representanten Nævra og andre tro at det blir færre biler i framtiden – jeg tror det kommer til å bli like mange, og kanskje flere. Ny teknologi gjør selvfølgelig at behovet kanskje ikke er like stort, men når vi ser på

bilene i dag, er mange av elbilene mye større enn de tradisjonelle bilene.

Jeg mener det er veldig bra det som flertallet nå går inn for, og håper at man fortsetter å være framtidsrettet. Det vil i hvert fall Fremskrittspartiet være i veipolitikken.

Presidenten: Presidenten vil minne representanten om at man ikke skal være flåsete fra Stortingets talerstol, hvilket var uttrykket han selv brukte for å karakterisere det han hadde tenkt å si, og også være seg bevisst valget av ord for øvrig i innlegget, slik at det er i tråd med god parlamentarisk språkbruk.

Nils Aage Jegstad (H) [17:34:13]: Jeg følte behov for å ta ordet for å forklare litt hva som er Nye Veiers rolle i veiutbygging i Norge. Det er slik at i motsetning til Statens vegvesen har Nye Veier mulighet til å bygge det de planlegger for. Det er noe av mangelen – og vi så det litt i stad da vi hadde Hålogaland-saken, hvor man kanskje må omregulere og gjøre om planene i prosessen. Samtidig er det sånn at de prosjektene som kommer inn i Nye Veier, blir oppfattet som mer sikre, for de bygger ikke noe annet enn det de planlegger for. Men det betyr også at nye prosjekter som kommer inn i Nye Veier, ikke kan fortrenge de prosjektene som allerede er der. Men det som er garantien for dem som får sine prosjekter inn i Nye Veier, er at de faktisk blir bygd – på et tidspunkt når prosjektet er klart. Det er en rammebetingelse som Nye Veier har, som Statens vegvesen på en måte ikke har. Vi driver her i Stortinget stadig vekk og endrer på saker og ting, og vi kan planlegge i årevis for et prosjekt som kanskje ikke blir bygd, fordi vi mener at det kanskje ikke er så nødvendig, noen år etter at vi har planlagt det i ti år.

Det er egentlig noe av det vi må lære av dette, at vi har en ramme rundt veiutbygging i Norge som er riktig. Og jeg tror kanskje det med at man bygger noe som er tilstrekkelig og godt, men også framtidsrettet, kan bety noe forskjellig forskjellige steder i landet. Så jeg tror statsråden har en veldig god tilnærming til denne saken.

Men jeg vil minne om at fordelene med at E6 kommer inn i Nye Veier, er at det kommer til å bli bygd, men det blir bygd på et tidspunkt som gjør at det ikke kan fortrenge det som allerede ligger der.

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

Arne Nævra (SV) [17:36:27]: Det er en merknad som forteller veldig mye om forskjellen på Fremskrittspartiet og SV, fra et distrikt som jeg tror presidenten kjenner veldig godt. Mellom Hokksund og Åmot

bestilte daværende statssekretær Hoksrud en utredning av en firefelts motorvei og satte etaten i gang med å utrede dette, som ble en kommunedelplan – firefelts motorvei mellom Hokksund og Åmot, samtidig med at toget på Randsfjordbanen ikke stopper på de fire stasjonene som er der. Det er forskjellen på Fremskrittspartiets og SVs transportpolitikk.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 20.

Sak nr. 21 [17:37:14]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norge-banen (Innst. 187 S (2019–2020), jf. Dokument 8:14 S (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen 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.

Nils Aage Jegstad (H) [17:38:01] (ordfører for saken): Det begynner å bli en stund siden komiteen avga sin innstilling i denne saken. Covid-19 får ta ansvaret for dette. Det ble avholdt høring 28. januar 2020, og saken ble avgitt 10. mars.

Forslaget fra representantene Torgeir Knag Fylkesnes og Per-Willy Amundsen innebærer en marsjordre om å igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norge-banen. Komiteen er delt i synet på dette. Flertallet mener at en så stor investering må ses i en større sammenheng. Jeg tør vel minne om at vi i disse dager sliter med gigantiske kostnadsøkninger innen jernbanebyggingen, noe som krever en grundig gjennomgang av årsaker og virkninger. I etterpåklokskapens lys må vi innrømme at kostnadsestimatene i tidligfasen har vært sterkt undervurdert, og at vi i Stortinget har fattet vedtak på svært sviktende grunnlag når det gjelder prosjektutforming og kostnader. Jeg tror de fleste ser at vi ikke kan fortsette slik. En investering i den størrelsen som en Nord-Norgebane innebærer, må derfor – i likhet med alle andre store infrastrukturprosjekter – bli vurdert og bearbeidet i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Nord-Norge er rik på naturressurser og står for en stor del av verdiskapingen her i landet. Men landsdelen

er også preget av store avstander og er til dels spredt bygd. I denne landsdelen er det definitivt behov for både vei og bane i tillegg til båt og fly. Dette er bakgrunnen for at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre i regjering satte i gang arbeidet med en helhetlig konseptvalgutredning for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge. Her må de ulike transportformer og transportbehovene de skal løse, ses i sammenheng. Her må også behovet for og omfanget av Nord-Norge-banen bli vurdert. Bygging av Nord-Norge-banen vil også måtte ses i sammenheng med Ofotbanen og Nordlandsbanen. Det må derfor legges til grunn at arbeidet med en helhetlig transportplan for Nord-Norge vil avklare alternative linjevalg og konseptvalg også for Nord-Norge-banen. Arbeidet med konseptvalgutredningen for hele transportsystemet i Nord-Norge tar sikte på å bli en del av grunnlaget for rullering av framtidige NTP-er.

Det er behov for dobbeltspor på Ofotbanen for å ta hånd om malmtransporten. Arbeidet med konsekvensutredning for dobbeltspor på Ofotbanen er satt i gang, uavhengig av planene om Nord-Norge-banen. Det prosjektet har bred støtte. I Sverige pågår det et arbeid for å oppgradere Inlandsbanan. Dette representerer en alternativ framføring av tog gjennom Sverige, som vil kunne gi kortere transporttid for godset fra nord til sør i Norge og til utlandet. Det er et eksempel på hvor viktig et tett samarbeid med svenskene er.

Det er dyrt å bygge jernbane i Norge. Det er derfor viktig å foreta noen strategiske valg for hvilke behov Nord-Norge-banen skal dekke, og hva som skal realiseres på kort og mellomlang sikt. Jernbanedirektoratet leverte høsten 2019 en utredning om Nord-Norge-banen som kan danne et godt grunnlag for videre arbeid, men det må foretas grundige analyser av alternative traseer, ny teknologi med nullutslipp av CO₂ og miljøvennlige byggetekniske løsninger. Det vil spesielt vektlegge næringslivets behov for landbasert transport. I særdeleshet er sjømatnæringen og annen eksportrettet næring avhengig av rask og effektiv transport av sine varer. Trafikksikkerhet må også ivaretas, med behov for et forsterket fylkesveinett.

Av innstillingen framgår det at det er uenighet om det skal være en egen konseptvalgutredning for Nord-Norge-banen. Det er imidlertid en prosess som ikke tar opp i seg det helhetlige grepet som er nødvendig for denne regionen.

Sverre Myrli (A) [17:42:34]: Jeg har vært så lenge på Stortinget at jeg husker diskusjonene før vi fikk Nasjonal transportplan til å bli et like viktig instrument for prioriteringer i samferdselssektoren som det etter hvert har blitt. Da hadde vi også transportdebatter som

var stykkevis og delt. Mange av de debattene vi har hatt i dag, er interessante debatter, men mange av dem er debatter som først og fremst hører hjemme i Nasjonal transportplan, hvor vi hvert fjerde år foretar de overordnede prioriteringene i transportsektoren. Hvis det er én ting som er likt situasjonen for 20 år siden, er det at journalisten som sitter i presselosjen i dag, er den samme som fulgte transportdebattene for 20 år siden. (Munterhet i salen) Så Tormod E. Eitrheim bør også få litt honnør fra Stortingets side.

Men tilbake til salen: Dette er et interessant forslag. Å se på Nord-Norge-banen og mer jernbaneutbygging i nord er riktig og viktig. Men jeg mener forslagsstillerne gjør Nord-Norge-banen en bjørnetjeneste ved at dette forslaget skal behandles på helt andre måter enn hvordan vi behandler andre transportprosjekter. Om det er ferjefri E39 på Vestlandet, som vi har diskutert tidligere, om det er jernbane i nord, om det er jernbane i sør, om det er veger i nord – de overordnede prioriteringene tar vi i Nasjonal transportplan.

Så har vi et plansystem som gjør at forslag utredes, og så legges de fram for politisk vurdering, og så fattes det til slutt politiske vedtak.

Slik mener jeg og Arbeiderpartiet vi også må gjøre med dette forslaget, å få en god og grundig utredning. Derfor fremmet Arbeiderpartiet under trontaledebatten i fjor forslag om at det skulle gjennomføres en konseptvalgutredning for ulike alternativer av Nord-Norge-banen, og at det skulle skje på en slik måte tidsmessig at prosjektet kunne tas opp ved behandlingen av Nasjonal transportplan. Tida har gått siden det, men det er fortsatt mulig å utrede dette og få et ordentlig beslutningsgrunnlag før Stortinget fatter vedtak. Derfor har Arbeiderpartiet også et forslag i dag, som jeg herved tar opp.

Det finnes ingen egne penger for Nord-Norge-banen. Det finnes ingen egne samferdselsplaner for Nord-Norge-banen. Det må tas i det øvrige planarbeidet og prioriteres på lik linje med andre prosjekter. Hvis jeg skal komme med et råd, er det at Stortinget – ja, det har nok skjedd i tidligere tider at Stortinget har vedtatt enkeltprosjekter uten at de er lagt inn i planene, men de samferdselsprosjektene har det ikke gått særlig bra med.

Jeg vil understreke nok en gang: Dette er veldig interessant, og jernbanen er framtida også i nord. Vi ser hva som skjer i Narvik. Det er en suksesshistorie det som skjer med transport av gods fra Narvik, med gods både sørover og nordover. I Narvik får de det til. Se hva som skjer i Mo i Rana, hvor det nå er nye initiativ på gang med å få fisk og sjømat sørover og bl.a. varer til dagligvarebransjen nordover. Det er ikke tvil om at det er store muligheter for også å bygge ut mer jernbanetransport i nord.

Det vil jeg bare si: Når Stortinget tidligere har avvist forslaget om Nord-Norge-banen, har det først og fremst vært begrunnet i at det har vært dårlig passasjergrunnlag. Nå hadde det vært interessant å utrede dette nærmere og se hva det vil ha å si for godstransporten. Hva er potensialet for frakt av fisk og sjømat? Dette er veldig interessant å se nærmere på, men vi må ta oss tid til å utrede det og se nærmere på det.

Dessuten vil jeg si at vi har hatt høring om forslaget i transportkomiteen, og det er bare å si det som det er. Det var ulike oppfatninger blant de høringsinstansene, men det var én ting jeg tror jeg vil si det var unison enighet om, og det var at det er viktig å få bygd ut Ofofbanen og Nordlandsbanen. Da må vi se på: Hva er riktig rekkefølge på de jernbaneinvesteringene vi skal foreta i nord? Er det Nordlandsbanen? Er det Ofofbanen? Er det jernbane mellom Narvik og Tromsø? Hvordan er det riktig transportmessig å foreta de prioriteringene? Det gjør vi i Nasjonal transportplan, og da får vi også en seriøs og grundig behandling av spørsmålet om Nord-Norge-banen.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har tatt opp det forslaget han refererte til.

Per-Willy Amundsen (FrP) [17:47:42]: Den 27. november 1909 åpnet Bergensbanen. Det var ut fra et vedtak som ble gjort i 1894. Da den sto ferdig, hadde man fullført en bane mellom øst og vest som knyttet landet sammen. Prislappen var på hele 52,5 mill. kr. Det var mye penger den gangen, det var veldig mye penger den gangen. Det var faktisk et helt statsbudsjett man valgte å bruke for å bygge landet.

Jeg skal våge en påstand, og den går omtrent slik: Vi skal være svært glade – i hvert fall bør bergenserne være svært glade – for at Finansdepartementets retningslinjer for beregning av lønnsomhet ikke var drømt frem på det tidspunktet, for da hadde banen aldri blitt bygd. Ja, det er viktig å få tall på bordet, og det er riktig å få vite hva man vedtar, men med de lønnsomhetsvurderingene og regnestykkene man legger til grunn, og som er førende i mange prosjekter, er det knapt nok noe som er lønnsomt i dette landet når det gjelder å bygge infrastruktur. Det sier jeg fordi jeg kommer fra en landsdel som knapt har et eneste samferdselsprosjekt som ifølge Finansdepartementet er lønnsomt. Selv innfartsåren til Tromsø, Nord-Norges hovedstad, er ikke lønnsom hilsen Finansdepartementet.

Denne salen bygger landet. Vi skal i hvert fall bygge landet. Vi skal ikke leke regnskapsfolk. Skal man bygge landet, må man faktisk ha noen visjoner for hvordan dette landet skal bygges. Det er bra med visjoner, og jeg ser at man på vegne av den nordnorske landsdelen kommer med disse visjonene stadig vekk – politikere som

skal vise hvor flott, fint og viktig Nord-Norge er. Man snur gjerne kartet på hodet for å vise frem at Nord-Norge kommer til å bety svært mye i fremtiden – bety mer og mer og bli viktigere og viktigere som motor i norsk økonomi. Ja, det er sant og riktig, men det forutsetter at man bygger den infrastrukturen som landet og landsdelen trenger for å kunne realisere det potensialet.

Vår Herre var i godlune da han skapte Nord-Norge. Ha ga oss verdier og et næringsgrunnlag som få andre plasser i verden kan vise til – alt fra det som ligger i jorda, til det som er ute i sjøen, til det som er under sjøen. Han var svært raus. Men skal vi klare å realisere det potensialet, må vi utvikle landsdelen. Da må vi ha noen visjoner, og vi må faktisk være villig til å gjøre investeringer og igjen ta fatt på å bygge landet, også i nord – og mer enn kun vei. Det er det som dette forslaget handler om i dag, fra mitt perspektiv. Det handler om å bygge en landsdel som har et enormt potensial i form av verdiskaping, fiskeri og mineralnæring.

Ta godsbefordring: Det er helt åpenbart. Hver eneste vinter er det mange nordlendinger som lever med skrekken når man kjører langs nordnorske veier, for man vet om dødsulykkene – de ulykkene som har tatt menneskeliv. Det er utenlandske vogntog og trailere som ikke etterkommer de reglene vi har i Norge, og som utsetter den nordnorske befolkningen for risiko. Mye av dette kunne ha vært flyttet over på tog.

Ta også personbefordring: Skal man reise til Nord-Norge nå for tiden, skal man ha god tid, for det er ikke mange fly som går. Men det er mulig å tenke større, det er mulig å ha visjoner utover det som Finansdepartementet klarer å formidle til oss. Finansdepartementet har sin jobb, vi har vår jobb, og det er i denne salen disse visjonene skapes. Det er i denne salen vi fatter de vedtakene som peker fremover og løfter oss videre, og som gjør at vi i fremtiden kan bygge vårt samfunn på et enda rikere næringsgrunnlag. Det har vi i nord, og da må vi bygge den infrastrukturen i nord.

Jeg tar med det opp forslaget fra Fremskrittspartiet og SV.

Presidenten: Representanten Per-Willy Amundsen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Siv Mossleth (Sp) [17:53:02]: Siste representant glemte å nevne at også Senterpartiet står bak det forslaget han tok opp.

Nå har jeg vært på Stortinget siden valget i 2017. Jeg har fått se mange prosjekter – viktige veiprosjekter, viktige baneprosjekter, folk som vil bygge landet, og som har sagt til oss i transportkomiteen at de vil bygge sammen landet. Veldig mange av disse prosjektene er blitt vist med et kart, og altfor ofte har det kartet stoppet rett nord for Trondheim. Det har bekymret meg. Det har

også bekymret meg at når transportkomiteen har vært på reise og vi har kommet nord for Nord-Norge-porten, er det ingen lenger som snakker om firefelts motorvei. Det er ingen som snakker om 110, og ingen som snakker om 120. Det blir ikke nevnt. Det blir ikke nevnt at det bør bygges firefelts motorvei og jernbane, i samme åndedrag. Det har jeg syntes har vært litt sneversynt. Derfor er det fint å få et forslag med mer vilje og visjon på bordet.

Nord-Norge-banen må ha framdrift. Debatten om Nord-Norge-banen har gått i mange tiår. Etter framleggelsen av Jernbanedirektoratets utredning i fjor kom det fram at et klart flertall i landet støtter å gå videre med prosjektet. Utredningen var begrenset til å se på trasevalg fra 1992, og dette i lag med en rekke andre faktorer gjorde utredningen lite egnet til å gå videre i saken.

Senterpartiet er positive til bygging av Nord-Norge-banen, men mener at en slik bygging ikke kan komme i gang uten en særskilt KVVU som ser nærmere på bl.a. trasevalg, teknologivalg og potensial for kutt i klimagasser. Det er også viktig å se dette i sammenheng med utviklingen av de ulike løsningene på de eksisterende jernbanene i Nord-Norge – Nordlandsbanen og Ofotbanen. En slik utredning vil kreve at et bredt fagmiljø blir involvert og får tilstrekkelig med ressurser til å gå i dybden i saken. Regjeringens foreslåtte helhetlige utredning av samferdsel i Nord-Norge vil derfor være lite egnet til å gi et beslutningsgrunnlag for at Nord-Norge-banen kan vedtas. Den bør derfor suppleres, og derfor ber også vi regjeringen arbeide med å realisere Nord-Norge-banen. Trafikksikkerhet og mer gods bort fra farlige veier er viktige argumenter for denne banen.

Vi vil også understreke at Nord-Norge-banen selv sagt må gjennomgå en ordinær prosess med en KVVU. Så jeg deler ikke Arbeiderpartiets bekymring i denne saken og mener at også det partiet kan stemme for forslaget som Senterpartiet er med på. Visjoner og vilje er viktig.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [17:57:10]: Representanten Myrli frå Arbeidarpartiet misforstår – antakeleg med vilje – forslaget. Dette er ikkje eit forslag om å vedta ei linje. Det er eit prinsippvedtak vi inviterer Stortinget til å vere med på: At Stortinget vedtar at dette skal vi gjere, og så kjem utgreiingane av korleis det skal gjerast. Det er forslaget – ingenting anna.

Eg vil begynne med noko som stod i Tromsøposten i 1877:

Hva der visstnok tidligere burde vært gjort, er nå endelig skjedd i Tromsø, nemlig nedsettelse av en jernbanekomité.

Det var altså den første jernbanekomiteen – for 143 år sidan. I 1921 vedtok Stortinget for første gong at jernbanen skulle realiserast, heile vegen til Tromsø. Det

er 99 år sidan. Mens jernbane er reist i aust og vest og midt og sør, står landsdelen lengst nord framleis utanfor. I andre delar av landet blir tung infrastruktur bygd ut som noko sjølv sagt. Skjebnen til nordlendingar er å måtte kjempe for det andre delar av landet har blitt skjenkt.

Nord-Noreg har ein lengre veg å gå for å bli innlema i dei nasjonale strategiane. Kraftutbygginga, telenettutbygginga, vegutbygginga, flyplassane – stort sett alle større infrastrukturprosjekt er blitt kjempa gjennom i nord. Syting, blir det ofte kalla, men vi veit at det er politikk og maktkamp det til sjuande og sist handlar om, som i denne saka, der plass rundt bordet ikkje er sjølv sagt.

I desse maidaigar for nøyaktig 88 år sidan, da Tromsø fungerte som hovudstad i det frie Noreg, da Sør-Noreg var hærtatt, da regjeringa og kongen hadde flykta nordover, da kampane ved Narvik rasa, sette kong Haakon ord på det i ein kringkasta tale frå Tromsø til folket i Noreg. Han sa:

«Men Nord-Norge kan vi ennå kalle vårt. Denne landsdel som i tidligere år kanskje ikke har vært påaktet etter fortjeneste, men som i disse dager viser at den med dyktighet og verdighet kan representere et fritt og selvstendig Norge.»

Han sette ord på det mange nordlendingar også på denne tida kjente på: at dei hadde ikkje blitt «påaktet etter fortjeneste».

Desse historiske parallellane er dessverre aktuelle også i dag, for det er ingen grunn til å seie nei til å realisere Nord-Noreg-banen. Til og med med den svært så kritiserte rapporten frå Jernbanedirektoratet er banen meir samfunnsøkonomisk lønsam enn intercity, og det er før dei store overskridingane. Nord-Noreg-banen er langt meir samfunnsøkonomisk lønsam enn ferjefri E39, som det med den største sjølvfølge framleis blir jobba ufortrødent vidare med.

Men det bur jo lite folk der oppe, som Erna bruker å seie. Nei, det bur fleire folk langs desse banestrekningane enn langs fem allereie planlagde jernbaneutbyggingar i andre delar av landet. Motstandarane argumenterer i beste fall med endå fleire utgreiingar, designa for å skape håp ved val og vonbrot etterpå. Motargumenta er for lengst avslørte som geipete og arrogante.

Men ein ny allianse er under oppbygging. Framstegspartiet, Senterpartiet, MDG, Raudt og SV står no samla om at jernbanen skal realiserast. For oss er motargumenta rett og slett for små, dei nasjonale argumenta store. Det gjeld f.eks. grøn industrialisering. Den store nordområdeutgreiinga viser at Nord-Noreg er den landsdelen som har dei største næringsmoglegheitene av alle landsdelar i landet, men har svak infrastruktur. Dei kjem fram til at det er avgjerande om ein skal få til

næringsutvikling. Skal det bli utløyst, må jernbanen realiserast.

Nordauppassasjen er snart ein realitet. 40 pst. av global transport vil gå gjennom den passasjen. Noreg må posisjonere seg. Nord-Noreg-banen er den einaste måten Noreg kan bli ei naturleg hamn på. Det gjeld også veksten i sjømat og Ofotbanen som er kapasitetsmessig sprengd. Det vil løyse mange av dei nasjonale utfordringane Noreg står overfor. Men dette er ikkje nok.

Det er altså 143 år sidan. Arbeidarpartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre står framleis på den andre sida, trass i at deira eigne lokale parti i nord seier ja. Det er dei same partia som derimot vil byggje både intercity og ferjefri E39. Dei står på feil side sjølv om spørreundersøkingar viser at eit fleirtal i befolkninga, eit fleirtal i alle regionar og alle parti no seier: Realiser Nord-Noreg-banen!

Framleis sit det langt inne. Men dei har til neste tysdag med å ombestemme seg og ta Nord-Noreg på alvor.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Jon Gunnes (V) [18:02:28]: Det er en debatt som er gammel – ja – men vi i Venstre tror det er viktig å få en KVVU. Den ble bestilt og forhandlet fram under bompengeforliket. Jeg kunne fortalt mye om den kvelden vi holdt på med det, men et av resultatene var i hvert fall at man skal ha en KVVU.

Jeg må si at jeg var veldig enig i representanten Sverre Myrli's beskrivelse og det meste i hans innlegg i dag. Det var en beskrivelse av hvordan vi bør ha et beslutningsunderlag når vi bestemmer den langsiktige byggingen av en så viktig infrastruktur som det jernbane er – og selvfølgelig også vei – og særlig Nord-Norge-banen.

Jeg tror at Nord-Norge-banen blir realisert, for det viser seg at det er så store naturressursverdier i Nord-Norge som blir etterspurt mer og mer. Det er selvfølgelig særlig sjømaten, som skal fraktes. Den skal ikke spises i Nord-Norge – delvis det også, men ikke på langt nær alt – den skal fraktes nedover til Europa og kanskje også til andre verdensdeler. Det er derfor det er godstrafikken som vil utløse behovet for Nordlandsbanen. Det er litt det samme som med Ofotbanen.

Representanten Sverre Myrli var inne på høringen vår. Den var mangfoldig, men alle sa at nå må Ofotbanen kunne opprustes og moderniseres, slik at den faktisk kan ta mer gods og vi kan få en god persontrafikkåre på den siden, nedover Sverige, slik at vi kan utnytte den enda bedre. Jeg tror det blir tilfellet også med Nord-Norge-banen – at vi selvfølgelig henger på passasjerer og får gode passasjerforbindelser, i hvert fall helt opp til Tromsø. Det er kanskje ikke i Tromsø det er de største

godsmengdene – det er vel på Skjervøy og litt andre plasser – men det er det som blir viktig for hvordan man eventuelt skal bygge denne banen, og for hvor langt man skal nedover og knytte den til Nordlandsbanen, som er en viktig åre i dag og helt sikkert har et mye større potensial enn den har vist fram foreløpig.

Jeg er spent på om statsråden i dag kan si noe om hvor lang tid KVVU-en vil ta, før vi kan få noen resultater vi kan begynne å planlegge ut fra og prioritere en transportløsning i Nord-Norge. Det hadde vært veldig bra hvis vi hadde fått noe allerede til neste år, når vi skal behandle NTP-en. Jeg har hørt at det kan være vanskelig, men det skal Samferdselsdepartementet være litt mer ansvarlig for. Det er jo det som blir spennende nå, både hvordan vi sammenligner og ikke minst ser samfunnsøkonomisk på dette.

Venstre er optimistisk på vegne av Nord-Norge-banen og for at vi får bygd den når vi ser de analysene.

Bjørnar Moxnes (R) [18:06:53]: Det er snakk om et prosjekt av nasjonal strategisk betydning for å sikre både rask og miljøvennlig transport av gods i Norge. Norske politikere har dessverre lenge undervurdert samfunnsnyttene av bedre transportmulighet for verdiene som skapes i Nord-Norge. Nå trenger vi ikke flere utredninger av om det trengs jernbane nordover. Vi må starte arbeidet med realisering av Nord-Norge-banen, mener vi.

Den økte transporten av både sjømat og annet gods har skapt en voldsom økning i antall vogntog. Sist vinter var mediene fylt av reportasjer om ulykker – det som var livsfarlige situasjoner på grunn av dårlig skodde utenlandske vogntog på glatte norske vinterveier. Bygging av jernbanen nordover vil fjerne tusenvis av vogntog fra veiene, få ned utslipp og forbedre trafikksikkerheten. Med banen vil vi få store mengder gods vekk fra veiene og over på bane. Samtidig kan vi få reduksjon i flytrafikken, og framkommeligheten bedres når reisetiden fra f.eks. Fauske til Tromsø blir godt under tre timer.

Vi mener at banen bør bygges helt fram til Kirkenes. Det har vi også solid støtte for i befolkningen. Sju av ti nordmenn vil ha jernbanen helt til Finnmark. Det føyer seg inn som en naturlig del av finske myndigheters utredning av jernbane på strekningen Rovaniemi–Kirkenes.

Rødt mener at det vil være riktig å investere deler av Norges oljeformue i viktige infrastrukturprosjekter, som Nord-Norge-banen beviselig er. Hvis det er motvilje mot det, kan også midler frigjøres ved å prioritere ned svære, trafikkøkende motorveiprojekter på Østlandet eller deler av ferjefri E39 på Vestlandet, som alene skal koste 340 mrd. kr. Prisen for jernbane fra Fauske til Tromsø og med sidearm til Hinnøya anslås til rundt 120 mrd. kr, altså under halvparten av ferjefri E39.

Rødt mener at Nord-Norge-banen må være et hovedprosjekt i Nasjonal transportplan for 2022–2033. Et nytt stortingsflertall må ha som målsetting å starte bygging, men nå må vi i gang med planlegging, med god involvering av bl.a. Sametinget og reindriftsnæringen, og ikke minst med hensyn til miljøfaglige råd. En sårn jernbanesatsing vil få store lokale og regionale ringvirkninger og bety en ny framtid for Nord-Norge og for Nordkattolten. Både Nord-Norge-banen og jernbane Rovaniemi–Kirkenes vil bryte med den historiske rollen som landsdelen har hatt som råstoffleverandør til resten av landet og verden.

Vi skal bygge landet, også i nord. Derfor går Rødt inn for forslaget og håper resten av Stortinget tar til vettet og støtter det.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:10:28]: I 2017 fekk Jernbanedirektoratet i oppdrag frå Finansdepartementet å utarbeide eit oppdatert kostnadsanslag og ein samfunnsøkonomisk analyse for ei ny jernbanestrekning Fauske–Tromsø, det me kallar Nord-Noregbanen. Direktoratet skulle ikkje utarbeide ei konseptvalutgreiing, men følgje konsekvensutgreiingsmetodikken så langt som hensiktsmessig. Kostnadsanslaget skulle vere på eit utgreiingsnivå innanfor pluss-minus 40 pst. usikkerheit.

Utgreiinga blei send på høyring 1. juli 2019, og den endelege utgreiinga blei mottatt av departementet 3. desember 2019. Utgreiinga viser at ein slik bane vil bli samfunnsøkonomisk svært ulønsam. Berekningane viser investeringskostnader på mellom 113 og 140 mrd. kr og eit netto tap for samfunnet. Dei positive verknadene av ein Nord-Noreg-bane er innsparte transport- og logistikk-kostnader for gods. Det er positivt med overført persontrafikk frå privatbil til jernbane. Det er positivt med reduserte CO₂-utslepp og færre trafikkulykker. Utgreiinga viser likevel at investeringskostnadene er langt høgare enn summen av dei positive verknadene.

Utgreiinga som er gjort, er ikkje ei fullverdig konseptvalutgreiing i samsvar med statens prosjektmodell. Det er ikkje mogleg på noverande grunnlag å gå vidare med planlegging av ein eventuell Nord-Noregbane. Ei slik avgjerd krev ei fullverdig konsekvensutgreiing.

Regjeringa har bestemt at det skal gjennomførast ei konsekvensutgreiing for heile transportsystemet i Nord-Noreg, som ser alle transportformene i samanheng og også vurderer ei forlenging av jernbane frå Fauske til Tromsø, altså Nord-Noregbanen. Regjeringa har sett av midlar i statsbudsjettet for 2020 til denne konseptvalutgreiinga. Samferdselsdepartementet vil om kort tid be transportverksemdene om å utarbeide mandat for utgreiinga. Departementet vil på det grunnlaget fastsetje dette mandatet. Regjeringa meiner eit slikt konsekvens-

utgreiingsarbeid er heilt nødvendig for å sikre at me kan utvikle eit effektivt transportsystem i Nord-Noreg som tener folk og næringsliv i landsdelen på best mogleg måte.

For å kome vidare i prosessen er det nødvendig med eit faktagrunnlag som tilfredsstillar krava i statens prosjektmodell. Ein KVVU for transportløysingane i Nord-Noreg skal bidra til å gi dette grunnlaget. Det er vårt ønske.

Så må eg seie at eg opplever at det ikkje er realistisk å ta stilling til realisering av ein Nord-Noregbane basert på det kunnskapsgrunnlaget som ligg til grunn i dag. Derfor er eg glad for at det er eit fleirtal i denne salen som støttar opp om ein KVVU, som er tydelege på at det er eit ønske dei har for å sjå kva som er dei beste transportløysingane for Nord-Noreg under eitt. I den KVVU-en vil altså jernbane vere ein veldig viktig del: Nord-Noregbanen, naturleg nok, men eksempelvis òg Ofotbanen, som er tatt opp her. Å sjå den heilskapen trur eg vil vere den beste løysinga for Nord-Noreg.

Eg er glad for engasjementet som er knytt til saka i dag. Men eg trur òg det er vel verd å lytte til Sverre Myrli sine ord, om at den typen prosjekt som me reelt sett gjennomfører, må gjennomgå eit kvalitetsgrunnlag, noko som er heilt avgjerande når me skal ta slike avgjerdar som Stortinget i realiteten blir invitert til i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [18:15:09]: Regjeringa har jo tidligere signalisert, eller kanskje jeg heller skal si gått offensivt ut og proklamert, at det skal utredes helhetlige transportløsninger – jeg tror de bruker det begrepet – i Nord-Norge. Representanten Jon Gunnes forklarte jo litt om bakgrunnen her, og det var for så vidt interessant.

Spørsmålet mitt er: Hvor langt er det arbeidet kommet? Jeg kunne vel nesten tolke det statsråden nå sa nylig, som at det arbeidet ennå ikke er igangsatt. Så spørsmålet mitt er: Hvor langt er det arbeidet kommet? Det ble presentert i fjor sommer, og nå skriver vi mai. Og hvordan er det arbeidet synkronisert med arbeidet med revidering av Nasjonal transportplan?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:16:01]: Da eg kom inn i departementet, var det viktig for meg å få fortgang i dette arbeidet. Me har no i realiteten eit mandat, som eg òg sa, som me har dialog med etatane våre om. Det me ønskjer, er i realiteten ei konsekvensutgreiing for heile transportsystemet i Nord-Noreg, men da er det viktig at ein svært viktig del av det blir nettopp jernbane. Så den vurderinga, knytt til strekninga Fauske–Tromsø, blir ein del av den konsekvensutgreiinga me ønskjer. Men ikkje berre det – òg Ofotbanen vil vere ein

naturleg del av det – òg å sjå heilskapen i transportsystema i Nord-Noreg er det me ønskjer å få på plass med denne KVVU-en.

Her vil det altså kome eit mandat. Så vil det trenge litt tid, og det vil seie at det vil vere utfordrande. Kanskje kan me få ein delrapport inn mot Nasjonal transportplan, men den skal me jo levere allereie tidleg i 2021.

Sverre Myrli (A) [18:17:06]: Da skjønner jeg at forgjengerne til samferdselsministeren ikke hadde gjort så veldig mye med denne saken fra i fjor sommer og til han tok over. Det kan vel kanskje noen av forslagsstillerne også merke seg, at engasjementet kanskje ikke var så stort likevel. Men jeg vil virkelig anbefale og anmode samferdselsministeren, når han hører det engasjementet som er i Stortinget, om å prioritere dette arbeidet og ta det seriøst. For det er et stort engasjement, og jernbanen er en del av de framtidige transportløsningene også i Nord-Norge. Jeg vil anmode samferdselsministeren om å ta dette arbeidet veldig seriøst, og at det utredes ulike alternativer. Jeg vil gjerne ha bekreftelse fra ham på at det blir gjort, at det blir vurdert ulike alternativer, også for jernbane – gjerne vurdert opp mot andre transportformer, men utredning av jernbane i Nord-Norge må også være en del av den utredningen.

Statsråd Knut Arild Hareide [18:18:07]: Det kan eg bekræfte. Det vil det bli. Og gjerne òg hurtigrute i mi tid. Det kjem nok av den spesielle situasjonen me har hatt denne våren, at me i realiteten ikkje har fått dette på plass enno. Men me har jobba med det, og me ønskjer å få det mandatet, det heilskapelege mandatet, som ser på jernbane, men òg på alle transportsystema i Nord-Noreg.

Eg vil òg seie at forgjengaren min skreiv eit svar til Stortinget der han sa: «(...) mitt råd vil difor vere å avvente denne utgreiinga som no vert sett i gang.» Det trur eg var eit klokt råd frå Jon Georg Dale til Stortinget. Det er lurt no å avvente det gode arbeidet me vil få, og sjå dette i ein heilskap, det trur eg er heilt nødvendig, før me tar den typen djuptgåande avgjerder som Stortinget i realiteten blir invitert til i dag.

Sverre Myrli (A) [18:19:05]: Vi kan sikkert diskutere historien om når utredningsarbeidet ble igangsatt. Det viktigste nå er jo når det blir avsluttet, og når det kan presenteres noen resultater av det. Så det er i grunnen mitt siste spørsmål til samferdselsministeren: Når arbeidet igangsettes, hva er framdriften på prosjektet? Når kan vi se for oss at det kommer noe ut av det utredningsarbeidet som samferdselsministeren nå presenterer?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:19:30]: Dette arbeidet vil vere i gang no før sommaren 2020. Dette er eit arbeid som i realiteten vil ta fleire år, det trur eg me må forstå. Så vil ein vurdere om ein vil kunne gi nokre innspel som me kan ta med oss inn mot den nasjonale transportplanen som me skal levere allereie tidleg i 2021. Men eg trur eg må vere veldig tydeleg på at heilskapen i dette arbeidet ikkje vil vere klar til den nasjonale transportplanen som me skal behandle her vintren 2020/2021. Det er ni–ti månader fram i tid, og dette er eit arbeid som – som i alle store prosjekt – tar lengre tid enn som så.

Siv Mossleth (Sp) [18:20:29]: Under høringen om Nord-Norge-banen ble det dratt opp en spørsmålsstilling som jeg ikke vet svaret på. Det var relatert til at i fjor ble verdens lengste og dypeste undersjøiske tunnel åpnet, Ryfylketunnelen, som er 14,4 km lang og inntil 292 meter under havet. Prisen per meter var 400 000 kr, og her er det to tunneler med to kjørefelt i hver retning og kamera for hver førtiende meter, i tillegg til mye skilting og annen elektronikk. Nord-Norge-banen var priset til drøyt 300 000 kr per meter, og Aksjonsgruppa for Nord-Norge-banen stilte spørsmålet: Hvordan er det mulig at en enkeltsporet jernbane kan bli tilnærmet like dyr per meter som to undersjøiske tunneler? Kanskje statsråden kan prøve å forklare det?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:21:27]: Anslaget me har fått på Nord-Norge-banen, er på mellom 113 mrd. og 140 mrd. kr. Så trur eg at eg må vere ærleg og seie at den erfaringa eg har hatt med jernbaneprojekt berre i mi tid, er at dei dessverre har blitt dyrare enn dei kostnadsanslaga me har hatt til behandling her i Stortinget, og det gjeld òg jernbane i Austlands-området, f.eks. Follobanen, dessverre. Da eg var med i transportkomiteen, diskuterte me ein storleiksorden mellom 12 mrd. og 16 mrd. kr. No er Follobanen på 36 mrd. kr. Me har hatt kostnadsaukar på Østfoldbanen. Eg har ikkje noko betre grunnlag enn det Jernbanedirektoratet har peikt på, og dei har peikt på at anslaget er på 113–140 mrd. kr.

Jernbane er utruleg bra, men me må vere ærlege og seie at det òg er dyrt. Det er sanninga Stortinget har fått sett framfor seg i fleire prosjekt – dessverre.

Siv Mossleth (Sp) [18:22:28]: Det som er spesielt bra med jernbane, er at vi kan få mer gods over fra vei til bane. Tidligere i år konkluderte en rapport fra Statens havarikommisjon med at kontrollen med godstransport på norske veier ikke er god nok. Vi forventer en økt godsmengde i nord, og vi kan kombinere mer gods på bane med tryggere tungtransport og unngå sta-

dig flere utenlandske trailere, useriøsitet og sosial dumping.

Jeg har lyst til å sitere Ramona Lind, som mistet sønnen sin i en ulykke. Hun sier:

«Norge har de verste vinterveiene. Samtidig har vi noe av Europas snilleste håndtering av EØS-reglene.»

Ser statsråden at Nord-Norge-banen kan gi mye tryggere transport både på vei og på bane i framtida, og vil han dermed forsere utbyggingen?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:23:29]: Noko av det eg sa var den positive effekten av Nord-Noregbanen, er nettopp det at me kan få overføring av gods til jernbane. Me kan òg ha positive effektar knytte til trafikksikkerheit. Det er ein del av den positive pakken. Likevel viser reknestykka at me har eit langt stykke veg å gå for å få ei positiv lønsemd knytt til dette prosjektet.

Så vil eg, sidan representanten Mossleth tar opp dette om Ramona Lind, seie at ho har hatt mange gode forslag til kva me kan gjere knytt til trafikksikkerheit, ikkje minst om utanlandske vogntog, tydelege føringar der, register – det finst mange moglegheiter, og eg trur me må nytte oss av dei. Eg kan òg seie at eg hadde ein dialog med min svenske kollega om nettopp dette temaet, trafikksikkerheit knytt til tungtransporten. Ein felles inn-sats frå Noreg og Sverige på det området trur eg er viktig, ikkje minst knytt til vintersikkerheita, og der har altså Ramona Lind kome med mange gode innspel.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [18:24:41]: Eg undrar meg over at statsråden legg så stor vekt på den rapporten som Jernbanedirektoratet leverte, og som jo har fått slakt frå stort sett det som kan krype og gå av fagmiljø på den nordlege halvkula, hadde eg nær sagt, av både svenske, tyske og norske fagfolk, osv. Han er til og med slakta av dei som skulle kvalitetssikre rapporten, noko ein finn i følgjebrevet, der det bl.a. blir påpeikt: Kvifor i all verda har ein ikkje gjort ei vurdering av traséval, som jo ville redusere kostnadene vesentleg, i alle fall med 20 pst.? I tillegg er det anekdotar som at dei har berekna akkurat den same mengda fisk på banen om 20 år, sjølv om regjeringa har lagt opp til ei femdobling i fiskeproduksjon. Dei tar utgangspunkt i at vesentleg færre nordlendingar vil ta tog enn ein gjer andre stader i landet. Det er ubegripeleg. Dei har ikkje tatt med anna gods. I tillegg byggjer dei på ein pris som følgjer Follobanen – eit skandaleprosjekt er altså lagt inn som grunnlag for pris.

Spørsmålet mitt er: Kvifor legg statsråden vekt på ein rapport som så til dei grader har blitt underminert?

Statsråd Knut Arild Hareide [18:25:47]: Når representanten Knag Fylkesnes beskriv rapporten på den

måten, er paradokset at det er den beste rapporten eg har til å vurdere dette prosjektet. Det er jo derfor me må få eit arbeid som er enda betre. Det er nettopp derfor me ønskjer ein KVVU. Det er for å få ei meir heilskapleg og betre vurdering – ikkje berre av jernbane, men av dei heilskaplege transportprosjekta. Så eg synest eigentleg innlegget til representanten Knag Fylkesnes er eit veldig godt eksempel på at me må få ein heilskapleg KVVU for Nord-Noreg – med spesielt fokus på jernbanen. Når me har han, synest eg me bør ta den debatten som representanten Knag Fylkesnes inviterer Stortinget til å ta i dag. Eg trur det er klokt at me har eit godt faktagrunnlag før me tar så store avgjerder som SV og Framstegspartiet inviterer til i dag. Eg legg òg merke til at Framstegspartiets tidlegare statsråd meiner me bør vente på den utgreiinga før me tar ei avgjerd.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Cecilie Myrseth (A) [18:27:05]: Nord-Norge er en landsdel full av muligheter. Vi ser det på havet og fisken som vi tar opp, og det er mer fisk også fra oppdrett. Det er flere turister enn noen gang. Mulighetene er uendelige i denne landsdelen – på vegne av Norge er mulighetene uendelige. Det gjør meg veldig stolt å komme derfra og ha bodd der hele mitt liv, og er det en sak som også har vært snakket om hele mitt liv, er det Nord-Norge-banen.

Nord-Norge-banen har en lang historie, mye lengre enn jeg skulle ønske – jeg skulle ønske det var i gang allerede. Men skal vi få noe gjort, må vi gjøre ting riktig. Det er viktig å få med flere enn oss selv – vi er ikke så mange som bor i Nord-Norge, og det er viktig å få med seg flere. Flere må skjønne hvorfor dette er viktig, skal vi få ting gjort.

Dette er ikke en sak – selv om det blir framstilt sånn – for eller mot Nord-Norge-banen. Jeg aksepterer ikke det premisset. Det er ikke her vi skal avgjøre det, det må vi gjøre på lik linje med det man gjør med alle andre store prosjekter. De samme spillereglene gjelder jo også for oss som er fra nord, selv om jeg mange ganger skulle ønske at det ikke var sånn.

Jeg tenker at det aller viktigste for å få dette realisert er at vi først får fakta på bordet. Det vil man få dersom man har en konseptvalgutredning klar til Nasjonal transportplan skal behandles, noe også Senterpartiet argumenterer for i sine merknader i saken. Da tenker jeg at det burde være mulig å støtte Arbeiderpartiets forslag her, som vil være et viktig skritt framover for Nord-Norge-banen – et seriøst skritt framover, på en skikkelig måte.

Jeg er også stolt over å tilhøre et parti som alltid har hatt visjoner på vegne av Nord-Norge, som har bidratt

til suksess og til at man har lyktes i landsdelen. Jeg er også glad for at jeg er med i et parti som har en partileder som er tydelig på at man ønsker å få til jernbane i nord. Men det er ikke det samme som at den løsningen det er lagt opp til nå, er den eneste eller riktige måten å gjøre det på.

Jeg ønsker nok like sterkt som representanten Knag Fylkesnes med flere å få realisert Nord-Norge-banen, men jeg tenker at den viktigste og riktigste måten å gjøre det på er å følge de normale spillereglene. Jeg er sikker på at argumentene våre når vi kommer til behandlingen av Nasjonal transportplan, kommer til å være så gode at dette skal vi få til.

Kent Gudmundsen (H) [18:30:12]: Nord-Norge står foran store muligheter og opplever allerede en stor vekst. Selv om vi er i en unntakstilstand i disse tider, sikter vi oss inn mot nye investeringer når den normale hverdagen igjen er tilbake og landsdelens vekst kan få fortsette. For vi har en landsdel som har så mye å by på, så mye å spille på og så mye ressurser, og dermed er mulighetene mange. Tilrettelegging, vekst og utvikling er derfor helt sentralt, og jeg er veldig glad for at regjeringen satser og sier ja til mineralnæring og vekst i havbruk og satser på reiselivet – for å nevne noe.

I denne sammenhengen er satsing på jernbane viktig, og satsing på veiutbygging, flyplasser og havner viktig. Jeg er derfor veldig fornøyd med det taktskiftet vi har fått etter regjeringsskiftet i 2013, der budsjettet for samferdsel er økt med over 80 pst., der riksveiinvesteringene i Nord-Norge er tredoblet, og der fylkesveiene har gått fra null til over en halv milliard kroner ekstra årlig på toppen til fylkeskommunene. Behovet på fylkesveiene er enormt, og verdiskapingen skjer ute på Senja, på Arnøya og langs kysten, men veisatsing bør ikke stå i veien for jernbanens behov. Ulike transportformer fyller ulike behov.

Debatten om jernbane i Nord-Norge har pågått lenge, og da kan det være verdt å merke seg at det er dagens regjeringsspartier som, sammen med Fremskrittspartiet, tok det historiske, første formelle steget i planprosessen, når vi nå får en KVU. Det har vært et viktig gjennomslag for meg og Høyre i nord, og Nord-Norge skal ta del i landets jernbanebudsjetter. Nå har vi et planverk som kommer, og som vil bidra til en viktig debatt.

Selv vil jeg trekke fram Tromsbanen som et prosjekt som er realistisk med tanke på økonomisk omfang. Når man ser på godstransporten som allerede i dag går til Nord-Norge gjennom Sverige til Narvik, er det et fornuftig spor. For veksten fortsetter, og da vil dette være noe å foretrekke.

Nord-Norge trenger gode transportalternativer i tiden som kommer. Da må dagens regjering og satsing på

samferdsel fortsette i årene som kommer. SV snakker varmt om jernbanesatsing og lyntog mellom de store byene sørpå, men de er ikke like villige til å snakke om hvordan de ser for seg inndekningen. Det bør jo være et tankekors for flere at når representanten Lysbakken f.eks. i et oppslag i VG 24. mai i fjor ville kutte 450 mrd. kr i motorveisatsing, der halvparten skulle tas nord for Steinkjer, er det å finansiere en lyntogsatsing som i hovedsak ville funnet sted utenfor min landsdel. Det ville ikke vært en god løsning for oss i Nord-Norge.

Vi må kunne satse på bredden av transportløsninger og se disse i en sammenheng. Det vil gi en bedre hverdag for oss som bor, lever og skaper verdier langs kysten i nord. Jeg ser derfor fram til konseptvalgutredningen som nå skal i gang, og til at vi får en skikkelig, helhetlig satsing på jernbane og samferdsel i Nord-Norge.

Mona Fagerås (SV) [18:33:25]: En klok mann har sagt: «Se mot nord.» Mitt inderlige ønske er at flere vil se på de fantastiske mulighetene vi har i nord.

I likhet med min partikollega representanten Torgeir Knag Fylkesnes mener jeg at Jernbanedirektoratets utredning i fjor hadde store svakheter. Men den tydeliggjorde samtidig flere ting.

For det første klargjorde den at forlengelsen av jernbanen fra Fauske til Tromsø vil gi store kutt i klimagassutslipp. Utredningen tok utgangspunkt i gamle trasévalg med lange og unødvendige undersjøiske tunneler, antok at banen ville bli bygd med gamle anleggsmaskiner, og regnet ikke inn elektrifisering av Nordlandsbanen, som vi nå vet kan gjøres relativt enkelt. Likevel ble Nord-Norge-banen et effektivt klimatiltak.

For det andre viste utredningen at Nord-Norge-banen vil flytte store mengder gods fra vei til bane. Tross urealistisk lave beregninger av hvor mye fisk som skal fraktes ut av landsdelen, var godsmengdene så store at det ville redusere tungtrafikken på nordnorske veier betydelig. I realiteten vil jernbane i nord dermed også være et gigantisk trafikksikkerhetstiltak.

Selv om jernbane i nord vil redusere flytrafikken, er det ikke persontrafikk som er det viktigste med Nord-Norge-banen. Transport med tog blir mer og mer kostnadseffektivt jo lengre avstanden er, og i nord er avstandene virkelig lange. Det er godt over dobbelt så langt fra Trondheim til Tromsø som det er fra Trondheim til Oslo. Det er i nord jernbanen kommer til sin rett.

Godset som skal ut av Nord-Norge, er tungt og plasskrevende og uegnet for flytransport. Sjømaten har det travelt og kan derfor ikke fraktes med båt. I motsetning til store fraktskip går jernbanen hver dag og er dermed den mest fleksible transportformen. Jernbanen kutter klimagassutslipp, men er også den mest effektive transportformen. Lav luft- og rullemotstand gir en effektivitet

ingen alternativer kommer i nærheten av. Dette er en viktig faktor når vi skal bygge om landet til å gå på strøm.

Nord-Norge-banen er ikke bare en mulighet, den er en nødvendighet, og det er mitt håp at stortingsflertallet etter 60 år på gjerdet kommer seg ned.

Steinar Karlstrøm (A) [18:36:47]: Jernbane i Nord-Norge har vært en drøm i mange år. Drømmen er å kunne koble sammen landet og gi næringsliv og befolkning tilbud om effektiv og miljøvennlig transport.

Saken som nå ligger til behandling, er en videreføring av jernbanen nordover til Tromsø, sies det ofte. Kanskje vi da skulle kalle den for «Tromsøbanen», slik vi kaller Bergensbanen for «Bergensbanen». Så kan vi vente med å kalle den Nord-Norge-banen til Kirkenes er koblet på.

Norge satser historisk høyt på samferdsel, men sett fra nord kommer det svært få veiprojekt til Nord-Norge og Finnmark. Det er reelle bekymringer for at vei og havn blir nedprioritert. Regjeringens investeringer til havneanlegg langs kysten ligger langt etter vedtatt Nasjonal transportplan. Manglende investeringer stopper næringslivet. I Sørvær kommer det ikke moderne båter til kai for å levere fisk til landanlegg på grunn av manglende mudring. Det mangler penger og vilje til investering.

Jernbane er et godt alternativ til godstransport. Transport av økende gruvevirksomhet, langsiktig satsing på olje og gass og transport av sjømat spesielt bør utredes i et miljømessig perspektiv.

En jernbane nordover vil være et enormt inngrep i naturen. Spesielt reindriften vil bli truet. Men det vil gi et bidrag til det grønne skiftet, og en må se denne investeringen i et hundreårsperspektiv.

Vil våre framtidige statsbudsjett ta høyde for både vei, kaier og jernbane? Vil det bli et nytt prosjekt som vi alle vil ha, men som ingen vil prioritere? Vil en jernbane til Tromsø innfri drømmen?

Ja – jeg er betinget optimist, og jeg vil anbefale jernbane nordover. Men jeg mener at prosjektet må ses i en helhet. På denne bakgrunnen vil en konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge gi et riktig svar, og Arbeiderpartiet vil stemme for det.

Jonny Finstad (H) [18:39:51]: Det er sjelden jeg sitter her i stortingssalen og får høre så mye fint om Nord-Norge og mulighetene i nord. Unnskyld, statsråd, men det er nesten så man kan bli religiøs av mindre!

Jeg deler de betraktningene. Det finnes fantastiske muligheter for Nord-Norges utvikling framover. Og det er klart, som flere har vært inne på, at en avgjørende premis for å få til den utviklingen er en bedre infrastruktur. Da er spørsmålet: Hvordan skal vi organisere oss for å komme til det målet, og hvordan skal vi legge til rette for

at vi skal få ut den verdiskapingen som skal gi bidrag til Norges framtidige nasjonaløkonomi?

Arbeiderpartiets representant, Myrli, beskrev det egentlig veldig godt: at man må ha en helhetlig tilnærming og følge de prosedyrene som man gjør i slike saker. Og når det gjelder Nord-Norges behov for transporttiltak, må vi se det i en sammenheng. Nord-Norge-banen vil ikke løse alle transportutfordringer vi har i Nord-Norge. Det meste av verdiskapingen skjer faktisk langs kysten, og det er ikke der en jernbane er planlagt. En fiskeribedrift eller en oppdrettsbedrift er av naturlige årsaker ofte lokalisert ved kysten, og da må vi ha en helhetlig infrastruktur og veier som knytter sammen en eventuelt framtidig jernbane.

Det er nettopp derfor det er så viktig å få en helhetlig KVVU på plass, som ser disse sammenhengene i et transportsystem som kan tjene utviklingen i Nord-Norge, og det har regjeringen allerede besluttet, og er i gang med. Jeg har også lyst til å påpeke at alle partiene her i salen er med på et forslag, i en eller annen form, som er med på å skape framdrift til det målet vi ønsker: en framtidig jernbane i Nord-Norge.

Det er heller ingen tvil om at høringen også viste at trinn 1 i en Nord-Norgebane uansett må være dobbeltspor på Ofotbanen. Det er utrolig nødvendig.

Så er det sånn at når man fremmer et representantforslag her i salen – ytterste venstre og ytterste høyre har samlet seg – er det med bakgrunn i en rapport som er blitt slaktet – at vi skal gjøre et prinsippvedtak. Skal vi få gjennomslag for en Nord-Norgebane, er vi avhengig av en finansiering og et flertall bak det. I den sammenheng ønsker Fremskrittspartiet å bygge med oljepenger og SV med økte skatteinntekter, og det hører ikke sammen. Vi må skaffe et bredere flertall i Stortinget, skal vi få det til.

Bengt Fasteraune (Sp) [18:43:06]: Det er bevilget 10 mill. kr på innværende års budsjett for utvikling av en helhetlig konseptvalgutredning. Det er stilt noen spørsmål om hvor langt dette arbeidet har kommet, og vi har fått en garanti for at det skal prioriteres. Når man ser på det, er det meningen at man skal se på en helhetlig løsning, og da skal man se på alle transportformer i Nord-Norge. Vi er med og stemmer for det forslaget, som går på at man ønsker at dette skal realiseres, men det er ingen tvil om at den realiseringen betyr at man må mene noe først, og så må man nødvendigvis putte inn helheten etterpå.

En av grunnene til at man har vært veldig tydelig på det, er – som det også er blitt omtalt flere ganger – at for de vurderingene som allerede er gjort, har man helt klart sagt har store begrensninger. Og når man ikke engang setter som betingelse at nye traseer skal utredes, sier det seg selv at dette ikke er godt nok.

Når man historisk sett har snakket om Nord-Norge-banen, er det fordi man har ment at det skal være med og binde hele landet sammen. For hundre år siden var det det som var målsettingen i resten av landet også da man bygde bane til Bergen og til Trondheim. Hvis man ser historisk på det, var det akkurat det som skjedde. Man klarte å binde landet sammen. For oss i Senterpartiet er dette et klart verdivalg. Når vi som distriktparti ønsker å knytte landet sammen, er Nord-Norge-banen helt essensiell.

Går man inn på fakta og det man sikkert kan kvantifisere, er det dette med betydelige godsmengder som skal sørover, ikke minst også at det har en beredskapsmessig betydning når man skal knytte landet sammen, som gjør oss mindre avhengig av hva nabolandene gjør, og hvordan de rigger sine transportløsninger. Jeg har bodd så langt sør som man nesten kan komme, jeg har bodd i Oslo, jeg bor på Dovrefjell, jeg har bodd i Midt-Norge, og jeg har jammen bodd mange plasser i Nord-Norge også. Én ting er brennsikkert: Transportløsningene er det som på mange måter nå kan være med på å videreutvikle Nord-Norge. De har gjort noen kvantesprang de siste årene når det gjelder næring og næringsutvikling – og det vet de selv. Det man ser av eksport, det som bidrar til den norske stat i dag, er enormt.

Vi er opptatt av at jernbanen også skal sette spor i Nord-Norge, og at man klarer å videreutvikle dette. Samtidig er jeg helt enig i at vi må sette dette inn i et system – vi er nødt til å gjøre det, for det er da pengene kommer. Men det tror jeg også alle som har foreslått dette, skjønner godt.

Nils Aage Jegstad (H) [18:46:16]: Jeg synes debatten bør bære preg av at vi har et positivt utgangspunkt for prosjektet. Det som kommer til å avgjøre om prosjektet blir realisert, er at det får naturlig innpass i det totale transportsystemet i Nord-Norge. Vi har utbygde lufthavner. Vi har det vi trenger av veier. Jeg tror gods er et av nøkkelordene for Nord-Norge-banen, at den skal frakte gods. Da trenger vi et system med terminaler. Vi trenger opprustning av fylkesveiene fra oppdrettsområdene og inn til disse terminalene. Vi må vite hva veiene skal ta av transport, og hvilke oppgaver jernbanen skal ha. Det tror jeg vi må komme fram til.

Jeg synes den utredningen som foreligger, har en del alternativer i seg som vi er nødt til å ta opp. Det finnes ikke noe bedre utgangspunkt enn det jernbaneverket har lagt. Jeg tror det er en feilslutning hvis man tror at dette kan gjøres så mye billigere. Det går ikke, det. Spørsmålet er om vi kan gjøre det smartere. Da er et av problemene som ligger i rapporten, og som er problematisert, hvor man skal starte. Man ser jo at konfliktnivået rundt det å bygge fra Narvik til Fauske er veldig stort ut fra na-

turressurser og naturlige forhold. Mens det å bygge fra Narvik og nordover er kanskje det man skal gjøre. Men det vet man ikke. Det er jo sånne ting man må bruke tiden på når man nå skal utrede – få prosjektet ned på et nivå som gjør at det får sin naturlige plass i transportsystemet i Nord-Norge. Jeg tror også det vil være en atskillig bedre kost-nytte-effekt av en slik investering hvis vi tar oss tid til å ta den jobben.

Det er klart at ting kommer ikke av seg selv. Alle typer prosjekter må gjennom en form for planlegging. Man må planlegge på et høyere nivå inntil man bestemmer seg for å gjøre investeringen. Der må vi bli flinkere. Første skritt i dette kan ikke være at man tar det som ligger der nå, og begynner derfra. Vi må gi denne banen en utforming og en naturlig plass i systemet. Da vil den også konkurrere innenfor det totale transportbehovet som er i Nord-Norge. Dette er en debatt for en positiv inngangsvinkel, og det har også vært min inngangsvinkel når jeg har vært saksordfører for denne saken.

Sverre Myrli (A) [18:49:11]: For et par saker siden diskuterte vi E39. Da kastet Torgeir Knag Fylkesnes seg inn i debatten på slutten, og så sa han lett raljerende at det virket som om vegen var «målet i seg sjølv» for dem som mente at en skulle bygge ferjefri E39. Men når Fylkesnes prater om Nord-Norge-banen, hører jeg han faktisk sier at det er et prinsipp. Så han skal vedta prinsippet først – og så skal han utrede og komme tilbake til hvilke løsninger som skal velges.

Jeg er for å bygge veg både i sør og i nord, og jeg er for å bygge jernbane i nord og i sør, men det må underlegges de samme plansystemene, og det må underlegges de samme politiske og økonomiske prioriteringene. Kun da klarer vi å få troverdighet bak de ulike alternativene, og kun da klarer vi å få realisert dem.

Forslaget fra SV og Fremskrittspartiet var altså å igangsette arbeidet med å realisere, det var ikke noe forslag om å utrede. Og da det ble presentert med brask og bram, var det jo nettopp som et forslag om at nå skulle Stortinget fatte vedtak om å bygge Nord-Norge-banen – det var ikke snakk om å utrede noe som helst. Men nå hører jeg Fylkesnes og andre si at det skal utredes, og det er bra, og når jeg har hørt Senterpartiets talere, synes jeg det har vært veldig gode innlegg. Vi er jo egentlig enige: Forslaget må utredes, og så tar vi de politiske prioriteringene deretter – slik som vi behandler andre samferdselsprosjekter.

Så vil jeg nevne én grunn til for at vi gjør dette ordentlig: Hva er egentlig Nord-Norge-banen? Er det jernbane Fauske–Narvik? Er det Narvik–Tromsø? Er det Fauske–Narvik–Tromsø? Er bane til Harstad med? I komitéhøringen ble det tatt opp av enkelte at det viktigste er å få bygd jernbane mellom Finland og Finnmark. Så

er det alle disse prosjektene jeg nå har ramset opp? Og hvordan skal dette bygges ut med tanke på situasjonen på Ofofbanen og Nordlandsbanen – Ofofbanen som har prekært behov for dobbeltspor og kanskje er Europas viktigste godstrekning? Skal vi bygge lenger nord før vi får rustet opp Nordlandsbanen, hvor det er enkeltspor på hele strekningen? Den er ikke elektrifisert, og på store deler av Nordlandsbanen er det ikke engang signalanlegg, slik at jernbaneansatte er ute på stasjonen og gir signal til togene med flagg.

I hvilken rekkefølge skal vi ta alle de store utfordringene vi har? Det kan vel ikke være så dumt at vi setter oss ned og utreder dette litt, får prislapper på de ulike alternativene, beregner hvilke prosjekter som er fornuftig å ta, og i hvilken rekkefølge – og det virker det egentlig å være et ganske bredt flertall bak i Stortinget.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [18:52:25]: Man kan vel kalle det eit raljerande innlegg. Det som er fascinerande med innlegget, er for det første at han innrømmer det som også står svart på kvitt i forslaget, om at forslaget frå Per-Willy Amundsen og meg ikkje er meint å skulle bestemme korleis denne bana skal sjå ut. Det er eit prinsippvedtak. Utredninga om korleis dette skal gjennomførast, kjem etterpå. Så begynner representanten Myrli å krevje traséval, som han nettopp har innrømt at vi ikkje skulle ta stilling til. Det er ein klassisk logisk feil i resonnementet.

Representanten Myrli har vel sete på Stortinget sidan 1997 og vore i transportkomiteen stort sett i alle år når partiet hans har vore i opposisjon. I løpet av den perioden har det vore i alle fall fire utgreiingar om Nord-Norge-banen. Alle har hatt ein høgare samfunnsøkonomisk lønsemd enn fleire av dei prosjekta som elles har blitt vedtatt i samband med Nasjonal transportplan. Representanten Myrli har vel aldri løfta ein finger for å ta initiativ til heilt nye utgreiingar, med mindre det har kome krav om at ein må kome seg vidare. Dette er altså ein strategi, som har blitt avslørt for lengst, om meir utgreiing, som svaret på at no må vi gjere noko.

Innlegget frå representanten Nils Aage Jegstad bar også preg av det – som om han ikkje visste noko som helst om transportmogleghetene og transportutfordringane i nord. Dette har det vore skrive kilometervis om. Nasjonal transportplan er jo i stort ei konseptvalutgreiing. Så det å ha ei konseptvalutgreiing oppå ei konseptvalutgreiing – det var få som forstod det da den løysinga oppstod i ein travel valkamp, men det skjedde. Det var først og fremst eit forsøk på å ta livet av eit veksande krav i befolkninga, ikkje berre i den nordnorske befolkninga, men også i resten av landet, om at dette måtte ein kome i gang med.

Dette er ikkje eit forslag som seier konkret korleis denne traseen skal vere, men at det skal bli bygd – på same måte som vi har gjort ved andre, større infrastrukturbyggingar. Det var f.eks. inga konseptvalutgreiing som førte fram til at ein bygde Bergensbanen. Der bestemte ein seg for å gjere det, og så gjorde ein det. Det var inga konseptvalutgreiing som leidde fram til Sørlandsbanen. Der bestemte ein seg for å gjere det, og så utgreidde ein korleis ein skulle gjere det. Det var inga konseptvalutgreiing som førte fram til Trønderbanen. Ein bestemte seg for det, og så gjennomførte ein det. Ein utgreidde det skikkeleg, sjølsagt, men ein bestemte seg for det først. Men det gjer ein ikkje nordover. Ein har gjort vedtak – langt tilbake i tid – om at det skal bli realisert heile vegen til Tromsø, men ein gjer det berre ikkje der.

Det er mange slike større infrastrukturprosjekt vi har som nasjon, anten det er veg, bane, tele, straum, kraft, osv., der ein berre seier at dette skal bli realisert. Null-alternativet eksisterer ikkje.

Arne Nævra (SV) [18:55:41]: Jeg tror det er ganske åpenbart – det kommer jernbane nordover. Jeg tror det er uunngåelig. Jeg tror vi ender der uansett – spørsmålet er når, hvilken rekkefølge, hvor man starter. Det vet vi ikke, men at det kommer en jernbane nordover, det er ulogisk om det ikke skjer. Ellers vil vi ikke vite av Nord-Norge, ellers er vi blinde for hva som skjer der.

Det er 60–70 år siden Ottar Brox stilte spørsmålet og skrev boka «Hva skjer i Nord-Norge?» Ja, hva skjer i Nord-Norge? Det skjer ikke veldig mye hvis vi ikke tar noen grep. Det er vi nødt til å gjøre. Men en jernbane betyr ikke bare transport. Sjølsagt betyr en jernbane transport av gods – masse fisk nedover, det har jeg sagt mange ganger her nå, og varer nordover – men det er noe mer. En jernbane er også næringsutvikling. Det må vi ikke glemme. Man skal ikke passivt bare se på status akkurat nå, men se hva jernbanen fører med seg av utvikling. Det er helt avgjørende.

Jeg har sagt dette noen ganger: Norge ser ut som en dinosaur, hvis man ser på kartet – en tung kropp nederst, et hode helt øverst, og så mangler det faktisk en rygggrad nedover. Om det er et hode der oppe som tenker, eller om det er ressurser der oppe, spiller ingen rolle. Men vi har altså en mulighet til å binde hjertet og hodet sammen. Det kan fort hende at også hjertet ligger nordpå – det er det sikkert mange som mener. Poenget er i hvert fall at det er noe framtidsrettet med Nord-Norge-banen.

Det er et poeng til, som ikke har vært nevnt så veldig mye, som ikke bare gjelder gods, men som gjelder et grønt skifte for turistnæringen. Hvis man tenker på et tett befolket Europa som skal på feriereiser – de skal se

på nordlyset om vinteren, midnattssola om sommeren, eller kanskje skal de se på det nordnorske kystlandskapet og kystkulturen nordpå. De har i stor grad kommet med bil eller fly. Nå har vi mulighet til å få en grønn korridor hvis vi også er flinke til å bygge ut jernbanen til Sverige. Det er det som skal være porten til Skandinavia – det er ikke fly og bil. Nå har vi den muligheten, en enorm vekstmulighet, som ikke skal undervurderes.

Næringsutvikling, turistutvikling nordover, med den korridoren vi har, ryggraden, Tromsø, si gjerne Kirkenes, men la meg si Tromsø først, hele veien nedover til Europa, gjennom Røros via Dovrebanen og ned til Europa – tenk dere det!

Per-Willy Amundsen (FrP) [18:58:48]: I likhet med min medforslagsstiller, representanten Knag Fylkesnes, må jeg etterlyse evnen til å tenke prinsipielt, evnen til å løfte visjonene, evnen til å løfte en debatt der tiden i høyeste grad har kommet for å gjøre det. Men det jeg opplever, er prosessdiskusjoner. Det er særlig Arbeiderpartiet og Myrli som snakker om prosess, prosess, prosess. Det er snakk om rekkefølge på traseer og hvordan utbyggingen skal foregå, og problematisering av det, og han innbyr til og med til internkamp i Nord-Norge om de ulike traseene, om rekkefølge; skal man gjøre noe i Nordland først, skal man gjøre noe med Ofotbanen først, og i hvilken rekkefølge skal vi bygge den delen som ligger i Troms. Det synes ikke jeg er en særlig klok fremgangsmåte. Man velger å fokusere på prosess istedenfor å ta en prinsipiell debatt, å ta en prinsipiell beslutning, som jo er det vi innbyr til i dag. Og det kommer fra et parti som ikke engang sitter i regjering, at man snakker om prosess istedenfor å ta den prinsipielle debatten.

Jeg håper og tror at selv om vi sannsynligvis ikke får flertall i dag – voteringen blir uansett ikke i dag – har vi bidratt til å reise en debatt som de aller fleste innbyggerne i nord mener er på høy tid blir løftet frem i denne nasjonalforsamlingen. For det er altså et helt annet driv, en helt annen vilje, et helt annet og sterkere ønske i nord om at Nord-Norge-banens tid er kommet.

Vi skal bygge alle landsdeler. Det gjorde Norge i det 19. århundre, det gjorde Norge i det 20. århundre, og jeg håper virkelig at Norge skal fortsette å gjøre det i det 21. århundre. Dersom penger er problemet, og samferdselsministeren trenger gjerne penger til alle gode prosjekter: I løpet av dagen har jeg registrert at Oslo har sagt nei til ny E18, og at Vestland sier nei til fergefri E39, så da har man en ganske god bevilgning å starte med, for i Nord-Norge ønsker vi faktisk Nord-Norge-banen.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Martin Henriksen (A) [19:01:40]: Å diskutere hvordan man organiserer og gjennomfører et prosjekt i størrelsesordenen 120 mrd. kr, er ikke uviktig, det er faktisk ganske viktig. Og bare for å minne om det: Det er ikke så veldig mange år siden det var en drøm for representanter som meg å kunne stå på Stortingets talerstol og diskutere nettopp prosess for hvordan man kunne få realisert Nord-Norge-banen. For det har skjedd en stor endring i debatten de siste årene, fra at man nærmest ble latterliggjort av representanter og partier som i dag, i denne salen, er for Nord-Norge-banen, til at disse partiene og representantene har blitt for Nord-Norge-banen. Jeg ser på det som et stort framskritt.

Det er flere partier enn noensinne som sier at de er for Nord-Norge-banen. Jeg er glad for den endringen. Jeg er også glad for den endringen som har skjedd i mitt eget parti. For det har skjedd noe det siste året. I fjor, da utredningen fra Jernbanedirektoratet ble lagt fram, var det en veldig etterlengtet utredning som man hadde sett fram til i Nord-Norge. Men den var mangelfull, svært mangelfull, og det satte ny fyr i debatten.

Den tydelige beskjeden fra øst, vest, nord og sør i Nord-Norge var at man ikke ville finne seg i nok en ny utredning som ble lagt i skuffen. Man ville ikke finne seg i at et så viktig prosjekt ikke ble behandlet seriøst nok eller raskt nok. Det er derfor jeg også er glad for at Arbeiderpartiet var tydelig i fjor, først ved nestlederen og så ved partilederen, om at man ønsker Nord-Norge-banen realisert.

Det er også derfor Arbeiderpartiet i høst foreslo en egen konseptvalgutredning for Nord-Norge-banen, som skulle være ferdig i tide til Nasjonal transportplan. Det er da de reelle diskusjonene om transport i hele landet, også i Nord-Norge, skjer. Det forslaget ble nedstemt. Man kan ikke fremme samme forslag i samme sesjon, derfor fremmet Arbeiderpartiet et nytt forslag i denne saken, om at vurderingen av Nord-Norge-banen som en del av regjeringens helhetlige transportvurdering skulle være klar til Nasjonal transportplan. Det blir sannsynligvis også stemt ned. Det er frustrerende.

Vi har mistet verdifull tid på veien fordi dette arbeidet ikke har vært prioritert i tida fra sommeren 2019 til nå. Det mener jeg vi fikk bekreftet fra nåværende samferdselsminister i salen her i dag. I den tida som har gått fra sommeren 2019 til i dag, er det stort sett Fremskrittspartiet som har hatt samferdselsministerposten. Hvis viljen hadde vært der, hadde man hatt en egen KVV, som Arbeiderpartiet foreslo, eller fått forsert dette arbeidet.

Det Arbeiderpartiet foreslår og ønsker, er at man kommer videre på veien, eller i hvert fall på skinnene, med å nærme oss en realisering av banen. Da kan ikke det gjøres lettvis, med et prinsippvedtak som i prinsip-

pet betyr veldig lite når de reelle diskusjonene skal tas i NTP, men man må ha det grunnlaget man trenger for faktisk å kunne si ja neste vår når vi diskuterer Nasjonal transportplan.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 21.

Sak nr. 22 [19:04:50]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Nils T. Bjørke, Ole André Myhrvold og Marit Knutsdatter Strand om endring av Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg (Innst. 185 S (2019–2020), jf. Dokument 8:23 S (2019–2020))

Presidenten: 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 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 minutt.

Jon Gunnes (V) [19:05:41] (ordfører for saken): I dag er det åpning av «Sykle til jobben»-aksjonen. Den varer fra 19. mai til 30. juni. Det er ikke det at man ikke skal sykle på andre tidspunkter, men dette er en veldig god aksjon som skal få flere til å anvende sykkel til og fra jobb – det er nå det ene – og all aktivitet skal kunne måles og ikke minst rapporteres. Så lykke til med det, alle sammen, også i denne salen.

Så til saken, som gjelder et representantforslag fra Senterpartiet. Vi la opp til en høring i komiteen, men litt overraskende – i hvert fall for meg, som er sånn en sykkelentusiast – var det bare to som ville møte opp på den høringen. Da ba vi dem om å komme med skriftlige innspill i stedet. Det var fortsatt bare de to som ga sine innspill, og de var veldig viktige, det var ikke det, men jeg hadde kanskje trodd at engasjementet når det gjelder dette med veinormer og sykkelnormer, var større. Vi har jo hørt, og hører, historier fra rundt omkring i landet om at det er så vanskelig å få til lokale tilpasninger, at hvis man skal bruke Statens vegvesens sykkelnormer, blir det veldig dyrt, og det blir veldig vanskelig å få gjennomslag for noe annet opplegg.

Det kan godt hende at det er slik rundt omkring, men kanskje det løser seg med dialog? Jeg tror det. Jeg har vært kommunestyrerepresentant i mange år og vært ivrig etter å få sykkelveier i Trondheim, og det er blitt

bygd mange der både i min tid og etter det, og man har alltid klart å bli enige om en løsning – selv om det er veldig mange forskjellige utforminger av disse sykkelveiene.

I hvert fall: Vi har også fått en klar beskjed fra samferdselsministeren – den forrige, dog, men fra en samferdselsminister – om at man allerede har tatt opp disse spørsmålene med Statens vegvesen. Statens vegvesen jobber med å få nye normer, kanskje tilpasset de forskjellige behovene ut fra hvor det skal bygges. Så jeg er egentlig godt fornøyd med at denne saken tas videre.

Kirsti Leirtrø (A) [19:09:02]: Arbeiderpartiet er glad for at det pågår en dialog med Statens vegvesen for å sette i gang med arbeidet med å gå igjennom veinormalene, da med spesielt fokus på større bruk av funksjonskrav og kostnader, og ser også at det kan være behov for å se på lovendringer.

Gode standarder for gang- og sykkelveier må ses i sammenheng med nullvekstmålet, som innebærer at persontransportveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Vi ser at det kan være behov for å fravike veinormalen ulike steder i landet, i tråd med trafikkmengde, og det er behov for retningslinjer for hvordan dette skal gjøres. Det har gjennom årene blitt gjennomført flere ulike prosjekter for å skille syklende og gående fra biltrafikk, bl.a. ved å øke veibredden uten et fysisk skille til myke trafikanter. Dette har en nå gått bort fra, da det medførte økt fart for biltrafikken – jeg antar at det ble slutt på det fordi det ble flere ulykker, og at det er grunnen til at en nå bruker midler på å få opp et fysisk skille.

I forslag nr. 1 fra mindretallet ber vi regjeringen:

«(...) sørge for at det i Statens vegvesens vegnormaler som omhandler planlegging og bygging av gang- og sykkelveger, utarbeides mer fleksible standarder som tar hensyn til at det er ulik trafikkmengde og dermed ulike behov i ulike deler av landet».

Forslag nr. 2:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for mer kostnadseffektiv utbygging av infrastruktur for syklende og gående samtidig som hensynet til mål for sykkeltrafikk, livsløpskostnader, trafikksikkerhet, fremkommelighet og opplevelsen av trygghet styrkes. Bruk av økonomiske insentiver og endring av regelverk for syklende skal inngå i vurderingen.»

Dermed tar jeg opp forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, og forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og SV.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [19:11:28]: Eg vil takke representantane frå Senterpartiet for å ta opp ei viktig problemstilling.

Høgre er oppteke av trafikksikkerheit, og det er gledeleg å sjå den positive utviklinga med færre drepne og alvorleg skadde i trafikken. Spesielt gledeleg er det at i 2019 omkom det for fyrste gong ingen barn i trafikken.

Det som forslagsstillarane tek opp, gjeld planlegging og bygging av gang- og sykkelvegar der ein søkjer å utarbeide meir fleksible standardar som tek omsyn til at det er ulik trafikkmengde og ulike behov i vårt langstrekke land. Eit eksempel på det er frå min nabokommune Kviteseid i Telemark, som i mange år har arbeidd med å få til ein gang- og sykkelveg langs rv. 41. Kommunen har òg kome med høyringsinnspel i denne saka og understrekar behovet for fleksibilitet og fråvik frå normer.

Det er slik at vegmyndigheitene i dag kan fråvike krav på sitt eige vegnett, men det kan verke som at det i liten grad blir gjort. Høgre er av den oppfatning at det kan vere behov for å få betre retningslinjer for korleis dette kan gjerast. Høgre er oppteke av at ein utnyttar det handlingsrommet som ligg i lovverket for å bygge trafikksikre løysingar for våre mjuke trafikantar, og der ein tek høgde for fleksibilitet slik at flest mogleg kan få ein trygg og heilårleg ferdsl langs gang- og sykkelvegar.

Når valet kan vere ein smalare gang- og sykkelveg eller ingen gang- og sykkelveg langs ein mindre trafikert veg, er svaret enkelt. Då bør ikkje lovverket vere til hinder for å finne fleksible løysingar. Høgre er difor tilfreds med at dåverande statsråd Dale i sitt svarbrev til komiteen skriv:

«Samferdselsdepartementet er allereie i dialog med Statens vegvesen om å sette i gong eit omfattande arbeid med å gå gjennom vegnormalane mellom anna med sikte på meir bruk av funksjonskrav.»

Forventningane frå Høgre er difor at det blir fylgt opp av noverande statsråd Hareide, for dette er eit veldig viktig område der ein kan få til raskare utbygging av gang- og sykkelvegar ut frå det faktiske behovet og styrkje trafikksikkerheita til dei mjuke trafikantane.

Tor André Johnsen (FrP) [19:13:52]: Takk til Senterpartiet, som har fremmet et veldig viktig forslag og løfter fram en viktig debatt. Det fortjener Senterpartiet ros for. Vi er veldig fornøyd med at veinormalene blir utfordret. Det er noe vi i Fremskrittspartiet har vært opptatt av i mange, mange år, for vi ser at de ikke fungerer. Det er absolutt mye som ikke bare bør endres i veinormalene, men som må endres, og det har vært en fanesak for oss i Fremskrittspartiet i mange år.

Heldigvis fikk vi våre tidligere samferdselsministre fra Fremskrittspartiet til å starte dette arbeidet, så i ut-

gangspunktet kunne vi egentlig støttet Senterpartiets forslag. Men det holder ikke bare med en liten del i endringene i N100 – veinormalboka – det må være en total gjennomgang, og det er det arbeidet regjeringen har startet. Vi synes vel nesten at vi burde gi den nye samferdselsministeren litt tid til å prøve å få landet det arbeidet som er startet, før vi begynner å trekke ut enkeltpunkter i en helhetlig bok og overstyre på ett enkelt område.

Vi gir ministeren en mulighet, men hvis det som kommer tilbake fra regjeringen ikke er bra nok i henhold til det vi i Fremskrittspartiet mener, og det jeg hører også de fleste partiene i salen er tydelige på, er vi klare til å ta opp kampen og har gjerne et flertallsforslag sammen med Senterpartiet. Men jeg har faktisk tiltro til at Hareide lytter, og at ministeren tar med seg det innspillet han får her i dag. Da nytter det ikke bare å la byråkratene styre. Da må han vise politisk handlekraft og sørge for at det blir endringer i tråd med de signalene som vi kommer med.

Intensjonen til Senterpartiet er veldig god. Vi ønsker å ha mer sykkel- og gangvei, mer folkehelse ut av skattepengene. Da kan vi ikke tviholde på så dyre, høye standarder som gjør at det ikke er lønnsomt å bygge sykkel- og gangveier ute på bygda, og gjør at de rett og slett ikke har mulighet til det heller. Det er i fylkene vi stort sett sliter. Det er ved siden av fylkesveiene vi trenger mer sykkel- og gangveier.

Men for å være litt kritisk til Senterpartiet er det også et lite spark til deres fylkespolitikere, for det er fylkespolitikernes som faktisk eier veiene, og forvaltningen av veinettet er satt bort til Vegvesenet. Nå er det fylkene selv som eier veiene, så hvis de ønsker, og hvis de vil, fylkespolitikernes rundt i landet – og de fleste fylker er, i hvert fall som jeg kjenner til, stort sett styrt av Arbeiderpartiet og Senterpartiet – er det mulig å instruere Vegvesenet. Dessverre gjør tydeligvis ikke fylkespolitikernes til Arbeiderpartiet og Senterpartiet det, så både Arbeiderpartiet og Senterpartiet møter seg selv litt i døra her.

Dere skal få et eksempel. Vår regjering instruerte Vegvesenet til å bygge enklere sykkel- og gangvei på Kvikne på rv. 3. Det håper jeg ministeren tar med seg. Der har det ikke skjedd noe ennå, selv om det er over et år siden vi ba Vegvesenet starte det arbeidet, så det håper jeg ministeren følger opp.

Siv Mossleth (Sp) [19:17:10]: Senterpartiet har merket seg at det har kommet kritikk av dagens veinormaler for gang- og sykkelveier, der mangel på fleksibilitet er trukket fram av flere samt at en videreutvikling av veinormalene har gått for sakte. Og selv om det ikke var så mange på den høringen, har vi fått mange innspill fra lokalpolitikere før vi fremmet dette forslaget.

Målet med forslaget er økt satsing på gang- og sykkelveier i hele landet. Det er veldig viktig for å skape trygghet for folk – og særlig for unger – som ferdes langs veien, samtidig som det selvfølgelig har en positiv klimaeffekt og helsegevinst hvis flere velger sykkel og gange framfor bil.

Høringsinnspillet fra Syklistenes Landsforening peker på at dagens veinormaler tar hensyn til ulik trafikkmengde, og at dagens minimumsbredde er 2,5 meter. De peker også på erfaring fra Oslo kommune, som har laget en egen standard for sykkelinfrastruktur som av mange oppfattes som den beste håndboka for sykkeltilrettelegging i Norge.

Men Norge er ikke bare byer. Norge er også distriktskommuner, som f.eks. Hadsel kommune, som har sju boligfelt de ønsker å bygge ut, men de får bygd ut bare ett av de sju fordi kostnadene for gang- og sykkelvei er for høye. I distriktskommuner trenger kanskje ikke gang- og sykkelveier være dimensjonert for at hundrevis av mosjonister sykler til jobben i kondomdress. Det er kanskje nok at skoleungene får en trygg skolevei.

Dagens minimumsbredde er 2,5 meter, men i realiteten må det plusses på 2 meter, for en har 1,5 meter fra bilveien og minimum en halvmeter i veiskulderen. Det blir 4,5 meter. Der det er 70 km/t, blir det minimum 6 meter bredde fra eksisterende bilvei.

I mange mindre samfunn er dette mye bredere enn den bilveien som finnes, så det gjør det vanskelig, og det er dyrt. Men motivasjonen vår er flere trygge skoleveier og ferdselsårer, så jeg håper at det blir mer fleksible standarder som tar hensyn til at det er ulik trafikkmengde og ulike behov i ulike deler av landet.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:20:26]: Eg vil òg takke Senterpartiet for å løfte eit viktig spørsmål. Eg trur me er opptatt av å løfte sykkel. Det er jo sånn at sykkel er bra både for miljøet, for framkomsten i trafikken og ikkje minst for folkehelsa.

Saksordføraren, Jon Gunnes, fortalde om «Sykle til jobben»-aksjonen i dag. Den hadde eg gleda av å opne. Det er mange som trudde at eg hadde opna den før, men det var berre ein parodi av Harald Eia. Så i dag fekk eg gjort det i den verkelege verda, og det sette eg pris på.

Men eg deler det som er visjonen og tanken her, at me ønskjer å byggje gang- og sykkelveg, og eg legg òg merke til at det som blir sagt, òg i dette forslaget, er at terskelen for fråvik er høg. Eg skal vere så ærleg å seie at eg meiner eigentleg ikkje den terskelen er så høg i realiteten, men når opplevinga er at det er ein høg terskel, er det ei reell utfordring uansett. Som òg representanten Johnsen peikte på: Veigeigarane, det vil seie kommunar og fylke, kan jo organisere sitt arbeid, og det er dei som skal ta stilling til fråvik. Eg har lyst til å lytte til veigeigara-

ne her, både til kommunar og til dei regionale myndighetene. Som representanten Abrahamsen og fleire har peikt på: No har me eit arbeid i gang mot Statens vegvesen, og me ser bl.a. på dette med funksjonskrav for å få til eit betre arbeid.

Når me løyver pengar til tiltak for gåande og syklande, er det viktig at me får mest mogleg igjen for dei investeringane. Departementet kjem derfor til å ha betydeleg fokus på å identifisere tiltak som kan bidra til å forbetre utbygging av gang- og sykkelanlegg. Dersom det er forhold ved vegnormalane som verker unødig fordyrande og til hinder for auka effektivitet i utbygginga av gang- og sykkelvegar i Noreg, må vi sjå nærmare på det.

Så legg eg òg merke til det som komiteen peiker på i si innstilling, det arbeidet som Oslo kommune har gjort. Det blir beskrive som den beste handboka for sykkeltilrettelegging, det Oslo kommune har gjort. Det er bra, det kan vere ein god standard for byane. Men så peiker ein òg på bl.a. det Syklistenes Landsforening peiker på, at det å ha ei minimumsbreidd er viktig.

Eg synest dette er ei spennande utfordring frå Stortinget. Det skal vi gå inn i. Me må ta inn over oss at terskelen for fråvik blir opplevd som ganske høg. Det er ikkje til gunst. Me ønskjer å byggje mest mogleg effektivt på gang- og sykkelveg over heile landet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Siv Mossleth (Sp) [19:23:38]: Jeg har lyst til å sitere en som ikke kom på høringen, men han har underrettet meg tidligere. Han sier at første gang han virkelig så galskapen, var da han var med Trygve på en tur til noen kommuner på signingsferd for å få startet partilag, og han kjørte kilometer på kilometer i tidsrommet halv åtte til åtte, et tidsrom da folk burde være på vei til arbeid etc. Etter mange kilometer så han en gammel mann som gikk tur på en gang- og sykkelvei som hadde en bredde som nesten tilsvarte bredden på E6-en som han kjørte på. Så sier han: Det må være mulig å dispensere. Eller ender dette sånn at vi ikke bygger i forhold til behov?

Er statsråden enig med ham?

Statsråd Knut Arild Hareide [19:24:36]: Det er sånn at me treng å ha nokre standardar for korleis me byggjer nettopp gang- og sykkelvegar òg. Men eg er opptatt av det eg sa i innlegget mitt, og det har eg òg lyst til å påpeike til representanten Mossleth. Ein beskriv her at terskelen for fråvik er ganske høg. Eg opplever eigentleg at i regelverket er ikkje terskelen så høg, men det er ei reell utfordring når den opplevinga er der. Derfor vil eg gå inn i dette arbeidet med ein dialog med både fylke og kommunar og sjå på korleis ein eigentleg kan få til den typen avvik som eg trur kan vere både kloke og

gode. Så er det òg viktig at me no ikkje byggjer anlegg som er altfor dyre. Det offentlege har hatt ein tendens til å byggje veldig mykje Rolls-Royce mens me kan ha ein god Volvo-standard som treffer på ein god måte, og det er ei reell utfordring. Derfor synest eg denne debatten er viktig å ta med seg vidare for min del.

Siv Mossleth (Sp) [19:25:40]: Det er noen gode argumenter for å tenke seg om før man bygger for enkelt og for billig, og det er bl.a. hvordan vedlikeholdet skal foregå med vinter og snø og sånt. Men jeg mener at kommunene har en vilje og en evne til å kunne være fleksible og ta dette med inn i beregningene før de bestemmer seg for hva slags sykkelveier og gangveier de trenger i sin kommune. Det er mange kommuner som har f.eks. gangveier på sida av broer eller smale fortau, som har de maskinene og redskapene som skal til for å endre dette. Så jeg håper at statsråden får fortgang i dette, sånn at vi får den fleksibiliteten – at du skynder deg litt med dette.

Presidenten: Presidenten minner om at tale skal rettes til presidenten og ikke direkte til statsråden.

Statsråd Knut Arild Hareide [19:26:48]: Eg skal likevel våge å skunde meg i denne saka fordi eg synest det er viktig. Og viss eg kan seie kva eg tenkjer rundt dette, er det at eg ønskjer at me kan variere ut frå by, land, ut frå trafikkmengde, ut frå fart for motorisert trafikk og trafikkmengde for gåande og syklande. Det veit me varierer. Så opplever me at nettopp moglegheita for avvik blir opplevd å vere ganske stor. Eg er ikkje så sikker på at regelverket er så rigid som det blir opplevd som, men når den opplevinga er der, er det ei reell utfordring. Når me no gjennomgår dette, har me moglegheit til å få til betre løysingar, og det er intensjonen min.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 22.

Sak nr. 23 [19:27:41]

Innstilling fra utdannings- og forskningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marit Arnstad, Marit Knutsdatter Strand, Sigbjørn Gjelsvik, Heidi Greni og Kjersti Toppe om at de selvforvaltende universitetene og høyskoler fortsatt skal eie egne bygg og eiendommer (Innst. 266 S (2019–2020), jf. Dokument 8:66 S (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra utdannings- og forskningskomiteen 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 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.

Nina Sandberg (A) [19:28:34] (ordfører for saken): I dag har vi fått en pressemelding fra regjeringen om at den legger bort forslaget om å overføre forvaltningsansvaret for statens eiendommer ved NMBU, NTNU og universitetene i Bergen, Oslo og Tromsø til Statsbygg. Allikevel skal jeg som saksordfører følge standard prosedyre og legge fram komiteens innstilling.

I innstillingen om representantforslaget, som er fra representantene Marit Arnstad, Marit Knutsdatter Strand, Sigbjørn Gjelsvik, Heidi Greni og Kjersti Toppe, fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprettholde eiendomsfullmakten slik at de selvforvaltende institusjonene i universitets- og høyskolesektoren fortsatt skal forvalte egne eiendommer og bygningsmasse.»

Ministeren for forskning og høyere utdanning uttalte seg om representantforslaget i brev til komiteen av 21. februar. I brevet presiserte statsråden at han måtte avvente to prosesser regjeringen var i gang med, før han kunne ta stilling til forslaget. Det gjaldt arbeidsgruppen som utredet konsekvensene av å innlemme Campus Ås i statens husleieordning, forvaltet av Statsbygg, og det gjaldt kartleggingen av egen eiendomsforvaltning som alle departementer, unntatt Forsvarsdepartementet, gjorde som grunnlag for å vurdere framtidig forvaltning.

Så har utdannings- og forskningskomiteen hatt høring i saken den 5. mars og sendte innstilling til kommunal- og forvaltningskomiteen til uttalelse den 21. april. Kommunal- og forvaltningskomiteen kom 5. mai med følgende uttalelse:

«Komiteen viser til merknadene og forslagene fra de respektive partiers medlemmer i utdannings- og forskningskomiteen, og støtter disse. Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ber videre regjeringen om å utrede en alternativ modell til statsbygg tilsvarende Nye Veier. Disse medlemmer mener konkurranse er det sterkeste insentivet til utvikling, kontinuitet, mindre byråkrati og reduserte kostnader.

Disse medlemmer er noe bekymret over monopoloppbyggingen til Statsbygg, disse medlemmer mener derfor det vil være lurt å opprette en tilsvarende modell etter Nye Veier som har vært en stor suksess.»

Utdannings- og forskningskomiteen har registrert at regjeringen har områdegjennomganger på ulike politikkområder. I rapportene fra Capgemini Invent, som

gjennomgikk bygg- og eiendoms politikken i statlig sivil sektor, ble det bl.a. anbefalt å utvikle modellen for statlige selvforvaltende institusjoner og innlemme all sivil statlig eiendom i statens husleieordning, som forvaltes av Statsbygg.

Komiteens tilrådning fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, som anbefaler at representantforslaget ikke vedtas.

Jeg tar opp forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV.

Presidenten: Representanten Nina Sandberg har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Kent Gudmundsen (H) [19:31:37]: Avklaringen som kom fra regjeringen i dag, var ikke uventet. Det er positivt for debatten at man fikk det på plass til behandlingen i stortingsalen i dag.

Det bør heller ikke være noen overraskelse at dagens regjeringspartier hele tiden jobber systematisk med gjennomgang av ulike områder, der målet er at vi skal få effektivisering og forbedring. Som vi skriver i innstillingen som behandles i dag, har dette arbeidet vært gjennomført grundig og systematisk og på et godt kunnskapsgrunnlag. Det har bl.a. vært engasjert et eksternt konsultentselskap, som har levert to rapporter om styring og organisering i 2019. Det kom i en av disse rapportene fram en anbefaling om å utvikle modellen for statlige selvforvaltende institusjoner og innlemme all sivil statlig eiendom i statens husleieordning.

Da er det viktig å si at fra Høyres side har vi hele tiden trukket fram at anbefalingen ikke i tilstrekkelig grad har tatt hensyn til de særtrekk og det mangfold som finnes blant landets ulike universiteter og høyskoler. Og fra regjeringens side har det vært en grundig prosess, som bl.a. har involvert de berørte partene, og det har vært en god dialog med sektoren for å avdekke eventuelle svakheter og fordeler som har ligget i rapportene.

I dag har vi slått fast at det er et bredt flertall som støtter opp om at bygningsmassen i universitets- og høyskolesektoren er av strategisk interesse og betydning for både fleksibilitet og mulighet til langsiktig planlegging. Sammen med regjeringens offensive satsing gjennom langtidsplanen og gjennom studieplasser ser vi nå at det går veldig bra i universitets- og høyskolesektoren. Vi gjør det stadig bedre innen forskning, og vi er på rett vei for å løfte høyere utdanning og forskning i Norge. Det bør glede flere.

Roy Steffensen (FrP) [19:33:29] (komiteens leder): Fremskrittspartiet har ikke vært noen særlig stor tilhenger av at Statsbygg skal overta byggene ved universiteter og høyskoler. Det var også gjennomgangstonen på høringen, hvor alle universitetene som var til stede,

sa at de veldig gjerne ønsket å ha det forvaltningsansvaret.

Fremskrittspartiet har vært tydelig og direkte overfor regjeringspartiene og statsråden på at vi ikke kom til å være positivt innstilt til det. Vi har likevel hatt såpass stor respekt for at det foregår en mye større gjennomgang enn bare dette, og at vi ville avvente det før vi kom til en konklusjon. Vi ble veldig glad da vi leste i Klassekampen i dag at regjeringen nå har fattet en konklusjon på dette området. Så en stemmeforklaring: Fremskrittspartiet kommer til å stemme for at det vedlegges protokollen.

Marit Arnstad (Sp) [19:34:35]: 52 pst. av eiendomsmassen ved universiteter og høyskoler blir forvaltet av sektoren sjøl. Det har vært fornuftig, det har de gjort på en god måte. Det har betydd lite byråkratisering, det har betydd at disse byggene har blitt brukt i et faglig arbeid og som et strategisk verktøy. Det var også bakgrunnen for at Senterpartiet fremmet dette forslaget: Hvorfor skal en endre noe som fungerer godt? Hvorfor skal en ta fra universiteter og høyskoler den strategiske muligheten det er å kunne disponere sine arealer på den måten de har gjort?

I dag kan vi konstatere at politisk press virker. Det virker med politiske forslag i Stortinget. Det virker også med et unisont press fra den sektoren som blir berørt av det. Samtlige av de universitetene som var på høring, var negative til de forslagene som ble fremlagt – og det virker. Det er bra. Derfor har altså statsråden i dag lagt det hele til side. Det er fornuftig. Det var det eneste riktige å gjøre.

Samtidig må en huske at den områdegjennomgangen som kom, kom ikke flyvende gjennom lufta. Den var bestilt, den var bestilt av en regjering. Den var bestilt av en regjering som kanskje trodde at det med internfakturering og forvaltning av Statsbygg skulle være mer effektivt. Det er mulig at det var bestilt av en regjering som trodde at en statlig monopolist som Statsbygg skulle klare å forvalte disse eiendommene bedre.

Jeg tror at vi skal huske på at denne områdegjennomgangen faktisk var bestilt av noen – av en regjering som ønsket en endring. Det er heller ikke første gang Høyre i regjering ønsker det. Også tidlig på 2000-tallet prøvde Høyre seg på akkurat det samme – en områdegjennomgang der Statsbygg skulle ta over ansvaret for universiteters og høyskolars eiendomsmasse.

Jeg er glad for at kraften i det forslaget som ble lagt fram, var så stor at det bidro til å stoppe det. Jeg er glad for at sektoren var så unison at det bidro til å tydeliggjøre at dette var et uklokt forslag, og dermed presset statsråden til å komme med det som var det eneste fornuftige i dag, nemlig en pressemelding der han sier at han vil

legge det hele til side. Det er utmerket og bra – politikk virker.

Mona Fagerås (SV) [19:37:20]: I går, da jeg skrev innlegget til denne saken, skrev jeg denne hardtslående åpningen – og jeg må få lov til å sitere meg selv:

Dette burde ha vært en ikke-sak. Jeg tror faktisk vi er enige, men likevel klarer ikke regjeringspartiene og Fremskrittspartiet å lande saken og få den ut av verden. Det ville vist handlekraft og vilje til å lytte. Men dette er to egenskaper flertallet åpenbart ikke er villig til å vise i denne saken.

«Lite klokt» var altså min dom da en samlet sektor, universitetsledelsene, studentlederne og fagforeningene, var imot denne foreslåtte endringen. Heldigvis klarer statsråden å skjære igjennom i løpet av natta og viste handlekraft og vilje til å lytte. Det skal han ha ros for.

Men det er likevel svært kritikkverdig at regjeringen har satt en samlet sektor i høyspenn, påført dem utgifter i form av tid og ressurser til f.eks. å reise til høring i Oslo og ikke minst skapt mye uro. For sektoren gjaldt det noe som for dem var betydelig, nemlig at de sto i fare for å miste selvforvaltningen av eiendomsmassen. Resultatet ville blitt en vingeklippet sektor som ville fått reduserte muligheter til å være drivkraft i egen institusjon. Hadde min regjering gjort dette mot meg som komitémedlem, hadde jeg vært passe flau. Tåkeleggingsprat i merknadsform er ikke spesielt morsomt, og de fra regjeringspartiene som har sittet i komiteen, har måttet stå i en storm. Men det er ikke mitt problem.

Jeg er glad for at regjeringen nå har tenkt å opprettholde eiendomsfullmakten, slik at de selvforvaltende institusjonene i universitets- og høyskolesektoren fortsatt skal forvalte egne eiendommer og egen bygningsmasse.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [19:39:55]: Universitets- og høyskolesektoren er en viktig sektor med et stort samfunnsoppdrag. Sentralt i dette samfunnsoppdraget ligger også sektorens spesielle behov for ulike typer arealer og infrastruktur. De har behov for nærhet til spesialarealer og undervisningslokaler, og forvaltningen av disse er et viktig anliggende for sektoren. Byggene og eiendommene er derfor viktige for den faglige virksomheten ved universitetene og arbeidet deres med strategisk utvikling av utdanningstilbud og forskning ved institusjonene.

Det handler om arealer, infrastruktur og eierskap, men det handler mest av alt om verdier, for eiendom har evnen til å skape verdier, for både eier og bruker. Bygg blir i så måte en innsatsfaktor på lik linje med andre ressurser i forskning og høyere utdanning. Bygningsmassen i universitets- og høyskolesektoren er av stor strategisk interesse og har enorm betydning for både

fleksibilitet og muligheter til strategisk og langsiktig planlegging.

Jeg skal være kort: Derfor er jeg veldig godt fornøyd med at regjeringen og forsknings- og høyere utdanningsministeren i dag har konkludert om framtidig organisering av eierskapet av de statlige høyskolene og universitetene, og dermed satt punktum for denne debatten i denne omgang.

Statsråd Henrik Asheim [19:41:36]: Jeg må nesten begynne med å beklage at representanten Fagerås ikke fikk holde hele innlegget sitt. Jeg syntes det var en veldig god start, og jeg er sikker på at det var tre illsinte minutter vi ble frarøvet akkurat nå.

Våren 2019 fikk regjeringen overlevert en områdegjennomgang av bygge- og eiendomspolitikken i statlig sivil sektor. Her er en av anbefalingene at forvaltningsansvaret for statens eiendommer overføres til Statsbygg. Som jeg nevnte i mitt skriftlige svar til komiteen, ville regjeringen beslutte en oppfølging av dette i løpet av 2020. Regjeringen har, som det er blitt bemerket, nå tatt stilling til dette spørsmålet. Vi har besluttet at statens eiendommer ved NMBU, UiB, UiO, UiT og NTNU ikke skal innlemmes i statens husleieordning og forvaltes av Statsbygg.

Det viktigste for regjeringen er at studentene og de ansatte har gode rammer for utdanning og forskning, ikke først og fremst hvem som forvalter byggene. Disse institusjonene har jobbet godt med forvaltning av bygg og eiendom de senere årene, og regjeringen vil i stedet vurdere andre tiltak som kan legge til rette for fortsatt god forvaltning av universitetenes eiendomsportefølje, men da som selvforvaltende institusjoner.

Jeg ser frem til å arbeide sammen med de selvforvaltende institusjonene i universitets- og høyskolesektoren med å identifisere og gjennomføre gode tiltak som sørger for en god ivaretagelse av deres eiendomsmasse.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Nina Sandberg (A) [19:43:23]: Regjeringen har åpenbart et sterkt ønske om å effektivisere universitets- og høyskolesektoren på høyremåten, som overfører markedets logikk til offentlig sektor. Erna Solbergs regjering har f.eks. syslet med forslag om at universiteter og høyskoler skal bli foretak, og prosentvise avbyråkratiserings- og effektiviseringskutt gjentas år etter år.

En sentral tillitsvalgt i Høyre uttalte nylig uimotsagt i media at ABE-kuttene må doubles. I dag vrakes heldigvis regjeringens visjon om at universitetenes eiendomsforvaltning bør sentraliseres og utøves via en bestiller-utfører-modell. Arbeiderpartiet har jobbet mot denne typen kontroversiell og dysfunksjonell høyrepolitikk, som har uroet sektoren unødige. Derfor blir mitt spørs-

mål: Kan statsråden informere om hvilke effektiviserings tiltak sektoren framover kan vente seg av høyre-regjeringen?

Statsråd Henrik Asheim [19:44:25]: La meg begynne med å si at jeg er veldig stolt av å være medlem av en regjering som er opptatt av å få en fornuftig ressursbruk av de skattepengene vi bruker. Det betyr at man må hele tiden ha en diskusjon om vi bruker dem riktig, og om vi får nok ut av de pengene vi tar inn fra skattebeta-lerne.

Noe av bakgrunnen for denne diskusjonen ligger egentlig langt tilbake, helt tilbake i 2012, da Riksrevisjonen kom med en ganske kritisk rapport om hvordan de selvforvaltende universitetene hadde tatt vare på sin eiendom og investert i vedlikehold. Det er en helt annen situasjon nå. Nå er situasjonen den at disse universitetene tar veldig godt vare på eiendommene sine. Derfor er det heller ikke nødvendig å overføre dette til Statsbygg – nettopp fordi det er blitt bedre.

Spørsmålet fra representanten var hvilke effektiviseringer sektoren kan vente seg i fremtiden. Vel, de kan vente seg 5 000 nye studieplasser, og de kan vente seg ytterligere investeringer i eiendom og bygg, f.eks. de 161 mill. kr vi i dag har bevilget til å oppgradere byggene.

Nina Sandberg (A) [19:45:27]: Jeg takker statsråden for svaret.

Nå nevnte jeg nettopp de såkalte ABE-kuttene. Nylig gikk Høyres stortingsrepresentant Stefan Heggelund ut i Aftenposten og tok til orde for at Høyre skal doble ABE-kuttene til 1,2 pst. per år fram til 2030. Nå har universitets- og høyskolesektoren på sjuette året allerede et enormt akkumulert underskudd og opplever at de årvisse budsjettnedskjæringene går ut over kvaliteten i både forskning og utdanning. Arbeiderpartiet har sagt at vi i regjering kommer til å stanse ABE-kuttene og heller drive målrettet prioritering. Styrelederen i Universitets- og høyskolerådet er tydelig på at Høyres doubling av kuttene vil ramme kjernevirksomheten.

Mitt siste spørsmål til statsråden er da: Hvordan mener statsråden at dette forslaget vil bygge opp under regjeringens uttalte satsing på forskning og høyere utdanning?

Statsråd Henrik Asheim [19:46:26]: Det vises vel her til et utspill i forbindelse med programarbeidet i Høyre. Jeg tror vi skal være forberedt på at både stortingsrepresentanter og andre, fra alle partier, kommer til å luften ideer for fremtiden, og det tror jeg er veldig, veldig bra.

Jeg er også tilhenger av ABE-reformen. Det er ikke slik at vi har nullstilt politikken, for først sier vi at man må finne måter å jobbe smartere på og hindre byråkrati.

Så tar vi det overskuddet vi har, og ytterligere satsinger, og bruker det på å fokusere på nettopp kvalitet, på forskning og på utdanning.

Sektoren som jeg har ansvaret for nå, har gjennom alle disse årene med borgerlig regjering fått økte budsjetter og ytterligere kvalitet. Det gjør også at vi henter mer penger tilbake fra forskning i utlandet, det gjør at vi rustet opp bygg, og det gjør at vi utdanner flere studenter. Det gjør at vi gjør alle disse viktige tingene nettopp for at kvaliteten skal gå opp. Men også å stille noen krav til effektivisering av offentlig sektor, det kommer jeg til å være for fortsatt.

Marit Arnstad (Sp) [19:47:37]: Det er jo litt sjarmende at en hopper av i siste sving, som en gjorde i denne saken. (Munterhet i salen). Men det er ikke slik at regjeringen bare fikk overlevert en rapport. Den bestilte jo en rapport. Senterpartiet er av den oppfatning at det å overlate denne bygningsmassen til Statsbygg, ville betydd internfakturering, rigiditet, byråkratisering og antagelig også – som vi ser i enkelte andre land – at lokaliteter og arealer hadde blitt stående tomme.

Hele sektoren – alle institusjonene – var veldig tydelig da de var på høring, men i det som regjeringen i dag har sendt ut, har den plutselig unntatt Norges idrettshøgskole. Hvorfor kan ikke Norges idrettshøgskole også få lov til å forvalte sin egen eiendom, på lik linje med de andre? Når en nå fra regjeringens side sier at det er så viktig for alle de andre – hvorfor er det ikke viktig for Norges idrettshøgskole?

Statsråd Henrik Asheim [19:48:32]: Jeg vet ikke om jeg har hoppet av i siste sving, men jeg forsøker å svare så godt jeg kan på de spørsmålene som stilles.

Jeg registrerer også at representanten Arnstad egenhendig har tatt æren for regjeringens beslutning i dag. Det er nok ikke bare forslaget fra Senterpartiet som har gjort at regjeringen har landet på det den har; det er også fordi vi mener at dette er en riktig beslutning.

Det er forskjellig eierskap i utdanningssektoren vår, og det er det også ganske godt redegjort for i merknadene fra komiteen. Cirka 25 pst. leies i det private markedet, 25 pst. forvaltes av Statsbygg, og litt i overkant av 50 pst. er selvforvaltet eiendom. Når vi har sagt at de universitetene vi i dag har avklart, som er store institusjoner, skal få lov til å forvalte videre, har jeg samtidig sagt at jeg ikke nå er klar til å si at det også gjelder Norges idrettshøgskole, rett og slett fordi det er en mindre institusjon med en komplisert eiendomsmasse. Så jeg tror ikke det er et prinsipp for noen at alt skal forvaltes av institusjonene selv. I så fall måtte man jo ha overtatt de 25 pst. som i dag forvaltes av Statsbygg.

Marit Arnstad (Sp) [19:49:33]: Det er riktig at det er ca. 52 pst. av universitetenes og høyskolenes eien-
domsmasse som forvaltes av sektoren sjøl. Vi har i de-
batten her i dag hørt mange lovord om hvor godt det
har vært, hvor flinke de har vært, også etter Riksrevisjo-
nens rapport i 2012, og hvor viktig det er at de også får
lov til å gjøre det framover. Men jeg har vanskelig for å
forstå at den respekten for egenforvaltning skal gjelde
alle, men ikke Norges idrettshøgskole. Så vidt jeg kan se
på de pressemeldingene som har kommet fra departe-
mentet i dag, er ikke forklaringen at Norges idrettshøg-
skole har en komplisert bygningsstruktur. Jeg leser
pressemeldingen slik at det er fordi de har en så enkel
bygningssammenliknet med de andre universi-
tetene at en ikke skal ha den samme typen respekten
for dem som for de andre, store universitetene. Jeg sy-
nes det er litt synd. Jeg synes at hvis en først tar skrittet
og lar dem som i dag er sjølforvaltende, få lov til å gjøre
det framover, bør det gjelde alle dem som i dag er sjøl-
forvaltende, også Norges idrettshøgskole. Jeg håper at
statsråden vil komme på bedre tanker og sørge for at
også de får den muligheten.

Statsråd Henrik Asheim [19:50:36]: Vi har heller
ikke konkludert når det gjelder Norges idrettshøgskole
– det er det viktig å si – men det var viktig for oss nå å få
ut hva vi vil gjøre med de store universitetene, som har
spurt om dette lenge. Jeg ser ikke noen grunn til å av-
vente å avklare for dem selv om vi har én høyskole igjen
som vi fortsatt vurderer.

Som jeg sa, finnes det også større institusjoner som
har forvaltningen sin i Statsbygg. Det er verdt å spørre
seg da om Stortinget egentlig mener at f.eks. OsloMet,
her i Oslo, bør overta alle sine bygninger som i dag for-
valtes av Statsbygg eller leies i det private markedet, eller
om man er enig i det som regjeringen egentlig sier, at det
ikke er et prinsipp om at enten skal alt selvforvaltes, el-
ler så skal det forvaltes av Statsbygg. Vi må se hva som
virker og fungerer bra, og det mener jeg vi gjør i denne
saken. Vi har en pragmatisk og god sentrumsorientering
av politikken vår.

Marit Arnstad (Sp) [19:51:23]: Nå lurer jeg litt på
hva statsråden egentlig mener. Mener regjeringen at de
som i dag er sjølforvaltende, gjør det godt, eller mener
regjeringen at de ikke gjør det? Mener regjeringen
egentlig at det hadde vært fornuftig at Statsbygg hadde
overtatt alt sammen, og at en hadde laget en modell à la
det som OsloMet har, der de enten forvaltes av Stats-
bygg eller leier i markedet? Er det en løsning som regje-
ringen egentlig synes hadde vært greit også for de andre
universitetene?

Jeg aksepterer at det er litt ulikhet i sektoren i dag,
men det å ta fra dem som i dag er sjølforvaltende, den

muligheten de har til å bruke det strategisk, er hovedpo-
enget her. Det hovedpoenget må jo stå fast uansett hvil-
ke løsninger OsloMet har eller ikke. De innvendingene
som har kommet fra sektoren sjøl, om at en overtagelse
av Statsbygg vil føre til rigiditet, kan føre til ledig areal
fordi en ikke har råd til å leie, og kan føre til at en ikke får
brukt det som strategisk verktøy, må også stå fast.

Er statsråden enig med institusjonene i det, eller er
han ikke enig med dem i det?

Statsråd Henrik Asheim [19:52:25]: La meg svare så
tydelig som jeg overhodet kan. Spørsmål nr. 1: Mener
jeg at de forvalter det godt i dag? Ja, det mener jeg. Og
det er grunnen til at jeg har tatt denne beslutningen og
varslet i dag at vi lar dem forvalte det videre, for det fun-
gerer såpass bra.

Jeg tror vi politikere synes det er gøy å debattere, vi
liker å lage konflikt og liker å diskutere. Det jeg opplever
nå, er at hele Stortinget er enig om det samme, og at re-
gjeringen er enig med Stortinget. Det må vi kunne glede
oss over i en hverdag hvor vi ofte må diskutere forskjelli-
ge ting og ha forskjellige løsninger.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Ruth Grung (A) [19:53:19]: Som flere har vært inne
på, har universiteter og høyskoler et viktig samfunns-
mandat, når det gjelder både utdanning og forskning.
Men vi har også etterlyst tettere kobling til det som
skjer i næringslivet, og det som skjer i det offentlige, og
ikke minst at man i større grad også klarer å få inn den-
ne tverrfagligheten. Derfor har det vært gledelig at Uni-
versitetet i Bergen – jeg kjenner jo Bergen best – har eta-
blert en medieklynge, og nå er på vei til å lage helse-
klynge og energiklynge.

For at de har kunnet lykkes med det, har det vært
helt avgjørende at de har hatt kontroll med egen byg-
ningsmasse. Så det handler også om å utvikle kvalitet og
utvikle tilbudet, ikke bare for studentene, for det får de
veldig god nytte av med den koblingen, men også for
forskningsmiljøet og egentlig for verdiskaping i hele
samfunnet. Så hovedbekymringen fra Universitetet i
Bergen har vært at de ikke har hatt redskapene til å vide-
reutvikle den biten.

Så ser jeg at Norges Handelshøyskole – ikke nødven-
digvis fordi det er en handelshøyskole – har valgt Stats-
bygg fordi det passer dem best. Den valgmuligheten, at
de selv kan velge, er i alle fall Arbeiderpartiet opptatt av,
for det er veldig mye bra med Statsbygg, og vi har gode
erfaringer med dem når det gjelder å utvikle ny byg-
ningsmasse, og måten de gjør det på. Så den valgfriheten
er helt avgjørende, men Universitetet i Bergen hadde al-

dri vært der de er i dag, med de klyngene, uten å ha kontroll med bygningsmassen. Så jeg håper at det ikke bare blir prinsipper, men også innholdet i resultatet av debatten, og at de nå får sikkerhet framover.

Martin Henriksen (A) [19:55:08]: Selv om jeg kjenner forsknings- og høyere utdanningsministeren som en fornuftig kar, vil jeg gjerne berømme ham i dag for å ha tatt til fornuft i denne saken. Å ta ifra høyere utdanningsinstitusjoner forvaltningen av egne bygg var et unødvendig forslag. Det skapte usikkerhet, og det hører hjemme i en skuff.

Jeg vet at det ikke er statsrådets eller regjeringas eget forslag, men det er regjeringas ansvar at sektoren har levd i uvisshet i ett år etter at regjeringa fikk den områdegjennomgangen den selv hadde bedt om. Det førte altså til sterke advarsler fra sektoren. Vårt nordligste universitet, Universitetet i Tromsø, karakteriserte forslaget som en økt sentralisering som ville føre til at UiT vingeklippes, og redusere UiTs mulighet til å være en drivkraft i nord.

Et av verktøyene universitetene har for å nå målene sine, er byggene, som er tilpasset forskningen og undervisningen de skal drive. Byggene kan skreddersys til behovene de skal fylle, og kan tilpasses når behovene endrer seg, fordi man eier byggene selv og gjør selvstendige beslutninger om nybygg og rehabiliteringer. Likevel har universitetene altså i månedsvis trodd at de sto i fare for å miste forvaltningen av sin egen eiendomsmasse. I dag – tilfeldigvis samme dag som denne debatten skulle finne sted – kom beskjeden om at forslaget skrinlegges. Det er gledelig. Men det som altså står igjen etter det siste året, er at regjeringa har dratt sektoren gjennom månedsvis med usikkerhet uten grunn. Det har tatt energi, og det har tatt tid fra institusjonene som de burde brukt på andre oppgaver. Heller enn å advare regjeringa kunne de brukt tid på å planlegge undervisning og på samfunnsbygging.

Men det er en lærdom her til framtidige saker. Jeg har lyst til å sitere lederen i Forskerforbundet, Guro Elisabeth Lind:

«Med denne avgjørelsen sikrer Asheim universitetene større forutsigbarhet i en usikker tid, og fortsatt autonomi på lang sikt. Jeg håper regjeringen lærer av dette. For andre gang på få år har den satt i gang omfattende prosesser som ingen i sektoren har bedt om. Først forslaget om en foretaksmodell, og nå dette. Hvis regjeringen vil ha en effektiv høyere utdanningssektor, bør de lytte mer og eksperimentere mindre.»

Jeg sier som Forskerforbundet: Regjeringa bør ta lærdom av denne saken. Man bør skrinlegge for godt denne typen forslag som ingen har bedt om, og som er sentraliserende og byråkratiserende. Man bør ta avgjø-

relser som fjerner denne typen usikkerhet, raskt og ikke la det dra ut. Universitetene og høyskolene har tross alt bedre ting å bruke tida på.

Nina Sandberg (A) [19:58:10]: For Arbeiderpartiet er det innlysende at bygg er viktige strategiske ressurser for forskning og høyere utdanning, og at universiteter og høyskoler som forvalter egen eiendom og bygningsmasse, skal få fortsette med det. Vi mener at kunnskapsorganisasjoner skal styres basert på tillit, og at lærestedene selv bør få velge modell for eiendomsforvaltning.

Arbeiderpartiet har gjentatte ganger spurt statsråden for forskning og høyere utdanning om hvorfor regjeringen vurderte å overføre universitetenes og høyskolenes eiendomsforvaltning til Statsbygg, men fikk kun svar fra daværende kommunalminister. Hun svarte at regjeringen ville

«(...) se på om statens ressursbruk på området er tilstrekkelig effektiv».

Videre svarte hun:

«Det er mye som tyder på at staten gjennom en profesjonalisering av sin innleie av lokaler kan få vesentlig mer ut av disse ressursene.»

Det er altså snevre økonomihensyn som ligger bak både initiativet fra regjeringen og anbefalingene i konsulentrapporten.

Arbeiderpartiet støtter selvsagt Senterpartiets forslag, og jeg registrerer med glede at regjeringen i dag har bestemt seg for å legge vekk høyrepolitikken og skrote initiativet sitt. Men alle de som jubler over at regjeringen ikke fører sin egen politikk, bør være oppmerksom på at dette ikke er første gang, og neppe siste gang, de borgerlige foreslår slikt som dette. De siste 15 årene har det kommet forslag i samme gate som er blitt skrinlagt etter motstand fra sektoren. Dette er kontroversiell politikk som sektoren ikke ble involvert i før rektorene ble hasteinnkalt etter at regjeringen hadde sittet på rapporten i fire måneder. Ledelse, studenter og fagforeninger stilte seg unisont imot, og fagforeningene etterlyste mer åpenhet.

Det er viktig å være klar over at regjeringens forslag om å la Statsbygg overta gjelder all selvforvaltet eiendom i statlig sivil sektor. Spørsmålet om eiendomsforvaltning er komplekst, det er omfattende, og det er viktig for fellesskapet. Derfor fraråder Arbeiderpartiet regjeringen å bruke den typen framgangsmåte som universitets- og høyskolesektoren har vært utsatt for, og oppfordrer til grundige, kunnskapsbaserte prosesser der berørte involveres, før det treffes beslutninger for andre samfunnssektorer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 23.

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

Møtet hevet kl. 20.00.

