



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 23 · 25. november
Sesjonen 2020–2021

Møte onsdag den 25. november 2020 kl. 10

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 23):

1. Muntlig spørretime
2. Ordinær spørretime
3. Referat

Presidenten: Presidenten vil av smittevern hensyn foreslå at publikumsgalleriet holdes stengt også under dagens møte. – Det anses vedtatt.

Representantene Bjørnar Moxnes og Une Bastholm, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Representanten Roy Steffensen vil fremsette et representantforslag.

Roy Steffensen (FrP) [10:00:33]: På vegne av representantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Sivert Bjørnstad, Silje Hjemdal og meg selv har jeg gleden av å fremme et forslag om å fjerne kommuners rett til å kreve inn piggdekkgebyr på riksvei.

Presidenten: Representanten Lars Haltbrekken vil fremsette et representantforslag.

Lars Haltbrekken (SV) [10:01:06]: På vegne av stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Torgeir Knag Fylkesnes, Karin Andersen, Freddy André Øvstegård, Nicholas Wilkinson og meg selv vil jeg fremme et forslag om klimaomstilling.

Presidenten: Representanten Willfred Nordlund vil fremsette et representantforslag.

Willfred Nordlund (Sp) [10:01:39]: På vegne av stortingsrepresentantene Jan Bøhler, Åslaug Sem-Jacobsen, Kjersti Toppe, Marit Knutsdatter Strand, Trygve Slagsvold Vedum og meg selv har jeg gleden av å framsette et representantforslag om nye områdesatsinger mot utenforskap blant barn og unge.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:02:03]

Muntlig spørretime

Presidenten: Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at utenriksminister Ine Eriksen Søreide og statsrådene Knut Arild Hareide og Tina Bru vil møte til muntlig spørretime. De annonserer regjeringsmedlemmene er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

Vi starter med første hovedspørsmål, fra representanten Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A) [10:02:34]: Det skal dreie seg om sosial dumping i transportsektoren, så samferdselsministeren er rette mottaker.

Transportsektoren preges dessverre av altfor mye sosial dumping. Vi ser det innenfor luftfarten, vi ser det innenfor landtransporten, vi ser det på jernbanen, og vi ser det i drosjenæringen. Lønninger presses, arbeidsvilkår presses, og mange i bransjen jobber under arbeidsforhold vi rett og slett ikke vil ha – eller med andre ord: sosial dumping.

Dagens Næringsliv har i dag et oppslag om flyselskapet Wizz Air, og ifølge oppslaget må de ansatte i flyselskapet selv betale pensjon og forsikringer. De kan miste jobben på dagen. De får ikke sykepenger hvis de blir syke. De har svært dårlige lønnsbetingelser. Og vi vet alle hvordan det selskapet stiller seg til fagorganisering og fagforeninger. Dette er rett og slett sosial dumping. Slik vil vi ikke ha det i Norge. Vi vil ikke ha flyselskaper eller andre aktører i transportbransjen som holder på slik.

Spørsmålet mitt til samferdselsministeren er: Hva synes han om det som er avdekket når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår i Wizz Air, og hva gjør han med det?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:04:12]: Eg deler representanten Sverre Myrli's inngang her. Eg trur at skal me ha ein god transportmarknad, må me ha gode aktørar som leverer gode tenester. Det må vere mogleg å tene godt i den jobben ein har. Det er med på å skape føreseielege vilkår nettopp for transportnæringa.

Så til spørsmålet knytt til Wizz Air, som har vore i den norske marknaden i ganske mange år. Òg før covid-19 var det eit av dei flyselskapa som flaug mest inn og ut av Noreg, det trur eg me skal vere veldig bevisste. Det me har gjort knytt til covid-19, er at me har kome med tiltak, tiltak som me har vore veldig bevisste på skal treffe dei aktørane som har vore i den norske marknaden. Alle dei tiltaka me har kome med – me har kome med ein pakke på opp mot 13–14 mrd. kr, som har vore både til flyplassar og til flyselskap – ser me har treft ikkje minst dei aktørane som har operert i Noreg. Da tenkjer eg på Norwegian, SAS og Widerøe.

Når det gjeld Wizz Air, har dei moglegheit til å ha flytilbod i Noreg, men det vil nok vere vanskelegare òg for det selskapet dersom dei skal operere veldig mykje på innanriks flyruter. Da får dei ein annan struktur, og det vil nok vere vanskeleg òg for det flyselskapet å behalde den forretningsmodellen, på grunn av føringar med norske basar. Da må ein halde seg til norske lover og norske arbeidsvilkår på ein heilt annan måte.

Det blei opna for konkurranse i flymarknaden på 1990-talet som ein del av EØS-avtalen. Det ligg til grunn òg for dagens politikk.

Sverre Myrli (A) [10:06:11]: Ja det ligger til grunn. Men det nye nå med Wizz Air er at de flyr innenriks-ruter i Norge, mellom flyplasser i Norge. Det er noe nytt. Tidligere har de flydd mellom Norge og utenlandske destinasjoner. Det utfordrer oss på en helt spesiell måte. Jeg stilte spørsmål til samferdselsministeren om hva han vil gjøre med det faktum at Wizz Air nå vil inn i det norske flymarkedet. I en situasjon der de seriøse flyselskapene sliter, kommer altså de useriøse aktørene inn for fullt. Arbeiderpartiet har fremmet tolv forslag om en seriøs og bærekraftig luftfart. De ligger til behandling i Stortinget nå. Vi har bl.a. foreslått at flyselskapene skal ha faste stillinger med direkte ansettelses-er, at flyselskapene skal akseptere fagorganisering, og at det skal være såkalte hjemmebaseregler. Spørsmålet til samferdselsministeren blir da: Er dette forslag samferdselsministeren synes er interessante, og som han kunne tenke seg å se nærmere på?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:07:14]: Eg er open for å sjå på mange forslag, nettopp for å bevare eit seriøst arbeidsliv. Eg synest det har vore viktig at dei tiltaka me har komme med, har treft dei seriøse aktørane. I budsjettet for 2021 ligg det 2 mrd. kr til flyrutekjøp. Der har me moglegheit til å leggje inn vilkår som treffer dei seriøse, òg fordi det er den type aktørar me ønskjer, og som me meiner gjer luftfarten mest føreseieleg. Det er eg villig til å sjå på, og me er òg villige til å bruke det.

Men eg har lyst til å seie at det er ein forskjell, som representanten Myrli òg seier, på flyruter som går inn og ut av Noreg, og flyruter internt i Noreg. Eg vil òg seie at Wizz Air nok vil ha utfordringar med sin modell viss dei får for mykje innanlands flyging.

Presidenten: Det åpnes for oppfølgingsspørsmål – først Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A) [10:08:16]: Jeg har diskutert situasjonen i luftfarten med samferdselsministeren mange ganger. Det eneste tiltaket regjeringen har, og det eneste svaret vi får, er at regjeringen nå kjøper flere flytjenester fra SAS, Norwegian og Widerøe. Det er bra. Men det er jo et kortsiktig tiltak fordi vi er i en veldig spesiell situasjon på grunn av virusutbruddet. Det er jo ikke noe som løser de langsiktige utfordringene i luftfarten. Arbeiderpartiet har fremmet forslag, som ligger til behandling. SV har fremmet forslag, og Senterpartiet har fremmet forslag. Disse ligger nå til behandling i Stortinget.

Når opposisjonspartiene tidligere har fremmet forslag, f.eks. om tiltak for seriøsitet i landtransporten, har regjeringspartiene bare avvist forslagene uten videre. Det har ikke engang vært interessant å ha en dialog med opposisjonen om forslag. Er samferdselsministeren og regjeringspartiene nå interessert i en dialog med opposisjonen, så vi sammen kan få til noen kraftige tiltak for luftfarten?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:09:20]: Dei tiltaka me har kome med i luftfarten, har det vore brei einigheit om på Stortinget. Det var nettopp i samarbeid med Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet me landa den første luftfartspakken. Eg opplever òg at det har vore einigheit om prioriteringa vidare.

Det er ikkje berre flyrutekjøp me har kome med. Me har òg kome med ein stor kompensasjon til Avinor, som har gjort at me har halde så å seie alle flyplassar opne under denne tida. Når det gjeld dei me tok ned, var ikkje det på grunn av økonomi, men på grunn av kriseberedskap. Me har tatt bort avgiftene frå Avinor, noko som har gjort det betre for flyselskapa. Me har tatt bort moms. Me har òg sikra kompensasjon i FOT-rutetilbodet. Pakken i 2020 er på mellom 13 og 14 mrd. kr. Eg viser berre til lånegarantiordninga, som bl.a. har treft veldig godt for SAS, Norwegian og Widerøe. Så me har ei rekkje tiltak. Men det eg tenkjer me må vere forsiktige med, er å gå inn på enkeltelskap, som gjer at bl.a. kreditorar, eventuelt leasingselskap, ikkje er med på å ta sin del av ansvaret, for det er jo trass alt konkurranse her.

Presidenten: Sverre Myrli – til oppfølgingsspørsmål.

Sverre Myrli (A) [10:10:41]: Spørsmålene mine gjelder tiltak mot sosial dumping. Samferdselsministeren ramser opp krisetiltakene i den svært vanskelige situasjonen. Det er bra, men det er ikke svar på utfordringene i luftfarten på mer langsiktig basis.

Men vi kan gå over til jernbanesektoren, for også på jernbanen ser vi nå press på lønns- og arbeidsvilkår som en følge av regjeringens privatiserings- og konkurranseutsettingspolitikk. Tidligere i høst var jeg på besøk på Marienborg, jernbanens anlegg i Trondheim. Der traff jeg Wenche Bye, som er tillitsvalgt for renholderne på jernbanen, altså de som vasker togene. Samferdselsministeren har møtt Wenche Bye tidligere. Renholderne, de som vasker togene, ble oppsagt og måtte begynne i et nytt selskap til langt lavere lønn enn det de hadde tidligere. Hva er samferdselsministerens svar til Wenche Bye og renholderne på jernbanen, som har fått dårligere lønnsbetingelser?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:11:46]: For å avslutte runden om luftfarten: Alle dei tiltaka me har kome med, har treft det eg vil kalle dei seriøse aktørane innanfor luftfarten. Det synest eg har vore vellykka. Det har treft godt.

Når det gjeld jernbanen, har me hatt ei ny omorganisering av han. Det har ført til konkurranse. Eg trur ikkje at konkurranse er noko negativt for jernbanen. Eg trur at nettopp i sektorar som har konkurranse, får ein både innovasjon og ei utvikling som er veldig bra. Me veit at den konkurransen me har hatt, har gjort at me som samfunn, som fellesskap, har spart kanskje 12 mrd. kr berre på dei tre første avtalane. Det er pengar som me no kan bruke til å utvikle jernbanen, til å ta han inn i ei ny framtid. Det me har sett berre på dei ti siste åra, er at me har gått frå berre å ta vare på jernbanen til reelt sett å utvikle han. Det kjem først og fremst dei som jobbar i jernbanen, til gode.

Presidenten: Sverre Myrli – til oppfølgingsspørsmål.

Sverre Myrli (A) [10:12:50]: Poenget med spørretimen er at stortingsrepresentantene skal stille spørsmål, og så skal regjeringsmedlemmene svare, fortrinnsvis på det de får spørsmål om.

Jeg stilte et spørsmål om renholderne på jernbanen, som altså har gått ned i lønn, fått dårligere lønns- og arbeidsbetingelser – det til tross for at de partiene som har vedtatt den såkalte jernbanereformen, Høyre, Framskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, flere ganger sto opp og sa at ingen skulle miste jobben, og at ingen skulle få dårligere lønns- og arbeidsvilkår som en følge av jernbanereformen. Togrenholderne har fått dårligere lønnsvilkår. De har gått betraktelig ned i lønn og mistet rettigheter. Er det renholderne som ikke snakker sant, eller er det regjeringen og regjeringspartiene som ikke snakker sant?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:13:44]: Eg opplever at mitt førre svar var eit svar nettopp på den omorganiseringa me har innanfor jernbanen. Der har me sett i verk tre trafikpakkar. Me har utsett den fjerde fordi me treng meir tid på grunn av covid-19. Det viser at dette ikkje er eit ideologisk prosjekt, men ein tanke om at me ønskjer å gjere det me meiner er best for landet.

Så har me lagt nokre føringar. Det er nokre arbeidsgrupper som får behalde jobben fullt ut i tråd med dei kriteria som blei lagde for både transportpakke 1, 2 og 3. Så er det nokre grupperingar som ikkje har følgt med ut frå dei vurderingane som er gjorde. Det er mitt svar på dette, at dette er ein sektor som opplever konkurranse, som opplever utvikling. Det er ikkje noko negativt for løns- og arbeidsvilkåra innanfor den sektoren. Eg trur

det mest krevjande for jernbanesektoren hadde vore dersom me hadde valt å ikkje prioritere han.

Presidenten: Øystein Langholm Hansen – til oppfølgingsspørsmål.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:15:11]: I en helt fersk rapport om drosjenæringen, som er utarbeidet av TØI og Fafo, og som ble publisert denne måneden, kan vi lese hva drosjesjåførene sier:

«Servicen og stoltheten av å drive et respektert yrke vil bli totalt fraværende (...)»

Videre peker flere løyvehavere på

«(...) endringene i måten drosjeyrket har blitt forstått og omtalt i Norge, fra å være en jobb som ga både stabil inntekt og status, til å ikke lenger bli sett på som en «ordentlig» jobb».

Dette har også undertegnede fått bekreftet i samtaler når jeg tar drosje til og fra flyplassen i Stavanger.

Jeg lurer på om statsråden kan fortelle disse sjåførene som kjører meg, om liberaliseringen i drosjenæringen vil bidra til eller motarbeide sosial dumping i denne næringen?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:16:11]: Eg trur at effektane av denne nyreguleringa me har innanfor drosjenæringa, er det for tidleg å seie noko om enno. Det har vore 25 dagar med ei ny reform. Me valde å utsetje reforma frå 1. juli til 1. november på grunn av covid-19-situasjonen.

Me skal vere klar over at her ligg det òg verkemiddel til fylka til å skape einerettar til å leggje føringar om kva tilbod dei ønskjer, og til å leggje inn kontaktar. Den dialogen eg har hatt med fylka om dette, viser at det nok er mange som no ventar og ser på korleis den nye marknaden fungerer, før dei tar stilling til kor aktivt dei skal bruke dei mange moglegheitene som ligg i denne drosjereguleringa.

Så skal me òg vere klar over at me vidarefører krav om drosjeløyve. Me innfører eit fagkomptansekrav for førarar av drosje. Eg trur ikkje me kan seie at den norske reguleringa er direkte lik den dei har i dei andre nordiske landa.

Presidenten: Øystein Langholm Hansen – til oppfølgingsspørsmål.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:17:15]: Jeg lurte på om statsråden kunne fortelle sjåførene mine om liberaliseringen ville bidra til eller motarbeide sosial dumping.

Når det gjelder eneretten, gjelder den ute i kommuner som innfører den. Men de sjåførene som kjører meg, er i Stavanger by, og de vil ikke bli omfattet av en enerett uansett. Det er søkt om mange hundre løyver bare de

første dagene. Så her kommer det nok til å komme inn mange nye sjåførar når det nå i tillegg er en intensjon om å fjerne taksameteret. Vil dette bidra til eller vil det motvirke sosial dumping i drosjenæringa?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:18:13]: Det er slik at dette er ei nyregulering. Ein snakkar om sosial dumping her. Me får ein konkurranse i ein marknad som også har hatt konkurranse tidlegare. Me veit at ESA var tydeleg på at den reguleringa me hadde, måtte me gjere noko med uansett. Me veit at innovasjon og fornying kjem til å prege denne næringa. Det trur eg drosjesjåførar hadde mått halde seg til uansett.

Me er opptatt av at dette skal vere eit godt og velfungerande yrke. Det må me følgje med på når me skal sjå på korleis denne reguleringa fungerer, at dette kan vere ein god arbeidsplass. Men det er ikkje noko som ligg til grunn for at denne reguleringa vil føre til sosial dumping.

Ja, det kjem til å bli konkurranse i ein marknad som òg har hatt konkurranse tidlegare. No blir det ein annan konkurranse.

Eg skal ha eit møte med drosjenæringa i morgon. Eg følgjer utviklinga tett, òg for å sjå om det er behov for justeringar. Men no har denne reguleringa fungert i 25 dagar.

Presidenten: Per Olaf Lundteigen – til oppfølgings-spørsmål.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [10:19:32]: Det etableres ulike selskapskonstruksjoner som gjør at det reelle arbeidsgiveransvaret nå blir uklart i norsk arbeidsliv. Det skaper utrygghet for arbeidsfolk. Wizz Air benytter seg av Den europeiske unions utsendingsdirektiv, slik at flymannskaper fra Polen plasseres i Trondheim og Oslo for å bemanne de flyene som er der, og besetningen er i Norge i maks tre måneder av gangen. For disse flybesetningene gjelder etter Senterpartiets vurdering norsk arbeidsmiljølov, men Wizz Air utnytter en gråsoner i loven for å svekke den norske arbeidslivsmodellen. Det er etter Senterpartiets vurdering derfor behov for et tillegg i arbeidsmiljøloven, en gjennomskjæringsregel etter mønster fra skatteloven. Det skal være sånn at når en virksomhet benytter seg av arbeidskraft som ikke har status som arbeidstakere, skal den som utfører arbeidet, regnes som arbeidstaker – altså hvis forholdet tilsier at formålet helt eller delvis har vært å omgå det vernet en arbeidstaker har etter arbeidsmiljøloven.

Vil statsråden ta initiativ til at en slik lovforbedring blir satt i gang ut fra erfaringene med Wizz Air, overfor eksempelvis et selskap som statsministeren ønsker å boikotte?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:20:40]: Eg skal vere forsiktig med å seie noko direkte om arbeidsmiljølova, men når det gjeld EØS-avtalen, trur eg me alle er glade for han i desse dagar. Han er med på sikre oss vaksinemoglegheiter i 2021. Det trur eg me alle er takknemlege for, og me ser den store fordelene. Han gir òg nokre føringar for konkurranse som me tar omsyn til. Men eg trur nok det er viktig at me gjer det me kan for å sikre eit respektabelt og verdig arbeidsliv.

Som eg har sagt: Når det gjeld luftfart, er det nokre bekymringsverdige vilkår i selskap som Wizz Air. At dei har moglegheiter når det gjeld inn- og utflygingar til og frå Noreg er éin ting, men viss dei baserer seg på ein modell med betydeleg innanriksflyging, vil dei måtte ta omsyn til det. Me har òg moglegheit, i dei vilkåra me set for bl.a. flyrutekjøp, til å seie noko om kva standard og kvalitet me ønskjer oss av dei selskapa som får dei tilboda.

Presidenten: Arne Nævra – til oppfølgings-spørsmål.

Arne Nævra (SV) [10:21:56]: Lufta er for alle, sa vi i en gammel barnelek en gang. Dette er åpenbart en følge av den EØS-avtalen vi har undertegnet, og som også statsråden henviser til. Så ser vi altså at Wizz Air kommer inn på det norske markedet. De ser markedet ligge der, de ser muligheter når andre selskaper ligger nede med knekt rygg. Markedet er åpent. De har en prisrigg nå, en prisdumping for å komme inn med sosial dumping. Vi ser at til og med statsministeren snur ryggen til det nye selskapet og ikke vil bruke det fordi det ikke følger norsk arbeidsrettslovgiving. Da er rett og slett mitt konkrete spørsmål til statsråden:

Er vi bundet på hender og føtter av EØS-reglementet, slik at vi sjøl ikke er herre over dem som skal kjøre kabotasje i luftfarten? Er det slik, eller ser statsråden noe som helst verktøy for å stanse et selskap vi ikke ønsker?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:22:57]: Den problemstillinga representanten Nævra tar opp her, meiner eg er viktig. Eg meiner òg at det er Konkurransetilsynet som har jobben med å følgje den delen av marknaden, ikkje minst òg at ein ikkje utnyttar den heilt spesielle situasjonen me har no, med bl.a. prisdumping. Me har sett at nokre andre land har gjort tiltak. Den myndigheita ligg til Konkurransetilsynet, og næringsministeren og eg vurderer å sende ein førespurnad til dei for å følgje utviklinga på dette området. Det er fordi me er opptatt av å ha ein god og velfungerande konkurransemarknad, men at ein ikkje skal kunne utnytte den heilt spesielle situasjonen som er no.

Generelt er det slik at viss ein er ein liten aktør, har ein fleire og større moglegheiter til å bruke pris. Er ein

ein stor og dominerande aktør, har ein færre moglegheiter til å bruke det verkemiddelet.

Presidenten: Bjørnar Moxnes – til oppfølgings-spørsmål.

Bjørnar Moxnes (R) [10:24:07]: I 2018 sikret Hareide flertall for et Rødt-forslag om tiltak for å få flere fagorganisert, som anerkjennelse av verdien av fagbevegelsen. Det var et brudd med plattformen til regjeringen han nå selv sitter i. Så har Wizz Air, som vi vet, kalt seg et flyselskap uten fagforeninger. I dag leser vi at de leier inn mye av personalet gjennom bemanningselskap, som verken gir pensjon, forsikringer eller sykelønn. Man kan miste jobben på dagen. Disse selskapene hører ikke hjemme i det norske arbeidslivet, mener vi, og vi lurer på om Hareide vil kalle inn Wizz Air på tepet for å forsikre seg om at de vil respektere den norske modellen og også tillate at ansatte kan organisere seg og få tariffavtale. Og ikke minst: Hva vil statsråd Hareide gjøre hvis det viser seg at Wizz Air ikke etterlever dette?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:25:00]: Eg vil først berre kommentere representantforslaget som representanten Moxnes viser til. Eg meiner det er eit godt forslag. Det viser kor viktig det er med fagorganiserte. Eg tenkjer at det dei fagorganiserte har gjort for oppbygginga av Noreg, har ein utruleg verdi, og me veit at nettopp det næringslivet som samarbeider godt med dei fagorganiserte, opplever ein stor og positiv vekst. Det meiner eg er bra.

Eg vil gjerne ta kontakt med Wizz Air og seie kva som er forventninga mi til dei – og òg vere tydeleg på kva som er den norske modellen, og at me meiner han er veldig bra.

Eg må òg halde meg til konkurranseregelverket slik det ligg føre, det må me alle, men me må utnytte handlingsrommet til å følge opp den norske modellen. Det opplever eg at det er eit breitt fleirtal i denne salen som ønskjer.

Presidenten: Bjørnar Moxnes – til oppfølgings-spørsmål.

Bjørnar Moxnes (R) [10:26:02]: Det er godt å høre at Hareide vil ta kontakt med Wizz Air. Så er spørsmålet om statsråden har noe ris bak speilet, eller om EØS-avtalen gjør det umulig for norske politikere faktisk å sørge for at man etterlever det som er spillereglene i norsk arbeidsliv så lenge det er en del av EØS-avtalen.

Et annet område der staten dessverre kanskje ikke gjør jobben sin når det gjelder å begrense sosial dumping, er det som skjer gjennom Bring Trucking, som er en del av Bring-konsernet, og som eies av Posten Norge

og dermed av den norske staten. Nylig tapte en rumensk lastebilsjåfør i den danske retten mot norske Bring Trucking. Han fikk slovakisk lønn, men kjørte for det meste Brings lastebiler i Skandinavia. Bring har lagt sitt hovedkontor til Slovakia, derfor har Bring gitt sjåføren slovakisk lønn, selv om han altså er fra Romania og har kjørt bil i Skandinavia.

Synes statsråd Hareide det er greit at statseide norske konsern på denne måten driver sosial dumping i andre land?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:27:06]: Dette handlar i realiteten om kvar selskapa er etablerte, og kvar dei er. Eg trur me skal vite at er eit selskap etablert i eit land, må dei òg halde seg til den typen løns- og arbeidsvilkår som er i det landet. Her viser representanten Moxnes til Skandinavia, men me veit at viss ein er i Noreg, er etablert i Noreg, har hovudkontor i Noreg og kører i Noreg, må ein òg halde seg til den typen løns- og arbeidsvilkår som er her. Det trur eg er den ryddige og gode måten å gjere dette på.

Eg kjenner ikkje den konkrete saka som representanten Moxnes viser til, så eg skal ikkje uttale meg spesielt om den.

Presidenten: Vi går vidare til neste hovudspørsmål.

Bård Hoksrud (FrP) [10:28:26]: Det er hyggelig at samferdselsministeren også endelig tar turen hit til den muntlige spørretimen, for etter at regjeringen la fram budsjettet og tiltakspakken, har det kommet mange bekymringer for regjeringens manglende satsing på samferdsel, og da spesielt på veisiden.

Det er ikke tvil om at det er et helt annet taktskifte nå enn da Fremskrittspartiet satt i regjering med våre to samferdselsministre, Ketil Solvik-Olsen og Jon Georg Dale. Da var samferdsel vinner hvert år, og det var en eneste stor opptur og skikkelig satsing på samferdsel, med 80 pst. økning, noe som ga stort utslag på veiområdet. Veier ble bygd ut i et tempo man aldri hadde sett maken til, og det luktet asfalt i hele landet. Men etter syv års opptur har det ikke tatt ministeren mer enn syv måneder å sette på full brems i veibevilgningene.

Det å trække på bremsen nå får store konsekvenser for næringslivet, for i tillegg til at regjeringen stoppet opp Fremskrittspartiets kraftige veisatsing, har vi også fått koronasituasjonen på toppen. Det har gjort at det har blitt stadig mer krevende den siste tiden. Det gjør at bedrifter og næringsliv ser mørkere og mørkere på framtiden. I NHOs siste medlemsundersøkelse økte andelen bedrifter som meldte om lavere etterspørsel, fra 49 pst. til 56 pst. Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg kan samtidig melde om at deres næring er hardt rammet, at ting stopper opp og blir satt på vent. Samtidig som dette

skjer, har samferdselsministeren lagt fram et budsjett der veisatsingen faktisk går ned. Det er helt feil medisin, og næringen trenger å se at det klart og tydelig er lys i tunnelen.

Koronapandemien har preget landet siden mars. Har ikke ministeren på den tiden innsett at det faktisk er nå man må satse, gi gass og sørge for å holde folk i arbeid?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:30:06]: Dette er ei beskriving som eg ikkje kjenner meg igjen i. I det budsjettet som me la fram i byrjinga av oktober, er altså samferdselsbudsjettet for første gang over 80 mrd. kr. Det er no på 81,4 mrd. kr, og det er 7,2 mrd. kr meir enn det som da var saldert budsjett frå 2020. Så det er altså ei historisk satsing på samferdsel.

Så er det riktig at me har måtta prioritere jernbaneformål ekstra dette året, og det er jo på grunn av overskridingar som har vore på den sektoren. Eg skal ikkje dra det for langt når det gjeld kven som sit med ansvaret for dei overskridingane me har hatt på jernbanesektoren, men det var vanskeleg for meg å gjere noko med den typen overskridingar da eg kom i januar 2020. Men derfor har me auka jernbaneformål frå 26 mrd. kr til 32 mrd. kr. Me har altså ikkje hatt ein større auke på samferdselsbudsjettet enn det me har hatt i mi tid, men eg har altså av heilt nødvendige årsaker måtta prioritere jernbane. Og me har prioritert byvekstavtalar, som òg har ein auke i dette budsjettet på 20 pst., avtalar som no er inngåtte, og som me da òg er forplikta på.

Dermed ligg det ei utføring på veg, det er riktig, men alternativet ville jo da vore å ha stoppa opp jernbane-prosjekt, bygd ned, tatt pause i eitt til to år, bygd opp, starta på nytt igjen. Det har vore ein modell me aldri har følgt. Da ville prosjekt som skulle ha kosta 4 mrd. kr, plutselig kosta 6 mrd. kr. Prosjekt som kosta 1 mrd. kr, ville ha kosta 1,5 mrd. kr. Det ville vore dårleg utnytting av våre felles midlar.

Bård Hoksrud (FrP) [10:32:10]: Jeg opplever at samferdselsministeren prøver å snakke bort realiteten, at det er mindre penger til veiformål med det framlegget som regjeringen nå kom med. Det betyr at Stangeland Maskin AS og Risa AS i Rogaland permitterer 140 ansatte. Entreprenørselskapet Isachsen Anlegg varslet nylig at de kommer til å nedbemanne med 100 stillinger, bl.a. som følge av svikt i ordretilgang og at etter at koronapandemien slo til i mars har situasjonen vært krevende grunnet lav oppdragsmengde. Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg er redd for at tusenvis av arbeidsplasser kan forsvinne. Dette skjer nå.

Jeg vil minne ministeren om å vurdere mer kraftfulle tiltak før vi ser enda flere nedbemanninger. Det er altså ingen solskinnshistorie, slik samferdselsministeren

sier det er, på veisiden. Det kunne vært fristende å spørre ministeren om han har noe han vil si til de mange som nå går ut i arbeidsledighet og permisjon fordi regjeringen har satt bremsene på for fullt for bevilgninger til vei-området og asfaltering. Bransjen trenger positive nyheter og full gass – ikke full stopp.

Statsråd Knut Arild Hareide [10:33:17]: Eg vil seie at det representanten Hoksrud seier, er riktig. Nettopp på vegsida er det ei utføring. Det er inga ny satsing i det budsjettet som regjeringa la fram i oktober på veg, men det kjem fullt og heilt av den enorme satsinga som ligg på område me allereie er forplikta på – jernbane og byvekst. Me har òg kome med tiltak i løpet av 2020, ekstraordinære tiltak som treffer både riksvegformål og fylkesvegformål. Det er altså snakk om nye milliardbeløp. Og sjølv sagt gjer me dette fordi me ønskjer å ha anleggsbransjen i gang. Det er særdeles viktig. Men det budsjettet totalt sett er altså på over 80 mrd. kr – 81,4 mrd. kr akkurat no. Det er altså 7,2 mrd. kr meir enn det var etter saldert budsjett 2020.

Presidenten: Det blir oppfølgingsspørsmål – først Morten Stordalen.

Morten Stordalen (FrP) [10:34:33]: Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg er nå enig med Fremskrittspartiet i at det trengs en ekstra asfaltmilliard. En milliard ekstra til asfalt tilsvarer om lag 1 000 arbeidsplasser og vil bety ca. 1 800 km fylkesvei. Det betyr, for å illustrere det, avstanden i luftlinje fra Lindesnes til Nordkapp. Det har vært kjent siden koronatiltakene i mars at det er et stort behov, og at det vil bli utfordringer i flere næringer – også denne. Spørsmålet blir da: Var ikke samferdselsministeren til stede under regjeringens budsjettforhandlinger, eller var ikke samferdselsministeren så opptatt av vei?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:35:11]: Eg har aldri noko mot å få ein ekstra asfaltmilliard. Det tenkjer eg kan vere god prioritering av pengar. Det eg ikkje er villig til, er å byggje ned prosjekt me er i gang med. Eg meiner at uavhengig av kva tid ein kjem inn for å styre eit departement, må ein ta ansvar for det som ligg der frå tidlegare. Da var eg opptatt av å få fullført det arbeidet som låg der på jernbane, sjølv om kostnadsoverskridingane kom. Når det med byane er inngått byvekstavtalar, på viktige prosjekt for kollektiv, gang og sykkel, må me følgje opp det. Det er altså ei gigantisk satsing på jernbane no og på samferdsel totalt sett, men den auken er rett nok kome på nettopp byvekstavtalar, vedlikehald og jernbane og ikkje i så stor grad på veg.

Presidenten: Kirsti Leirtrø – til oppfølgingsspørsmål.

Kirsti Leirtrø (A) [10:36:22]: Anleggsbransjen forventer en investeringsnedgang på vel 100 mrd. kr de neste to årene, og de er bekymret. Kommuner og fylkeskommuner reduserer nå sine investeringer. Statens vegvesen står overfor en storstilt omorganisering. Samtidig øker utenlandske entreprenører sin andel av store samferdselsprosjekt. Selv om anleggsbransjen har fått noen tiltakspakker, går det for seint med utlysning av prosjekt, og de er for få, sier de. Anleggsbransjen ber ikke om økonomisk støtte, men om oppdrag.

Hvilke tiltak vil regjeringen gjøre for å trygge norsk anleggsbransje de neste årene, sett i lys av dette her?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:37:16]: Eg trur nettopp den type nyheiter som kom før helga, om at me set i gang Rogfast, eit prosjekt som er på 25 mrd. kr – eg ser kor fornøgd bl.a. anleggsbransjen i Rogalands-området var med nettopp det tiltaket – har stor betydning. Det at me kjem i gang med store arbeid som me veit me skal gjere, er noko av det viktigaste me kan gjere.

Representanten Leirtrø tar òg opp dette med utanlandske aktørar, men eg har lyst til å seie at tala er ganske gode for dei norskinvolverte entreprenørane. I dei siste tala me har, er det altså sånn at me har opp mot over 90 pst. som er norske entreprenørar, og det er relativt sett gode tal. Me ønskjer heller ikkje ein marknad med berre norske, me ønskjer òg å ha nokon utanlandske inn, men det er viktig at me gjer det me kan for å få dei store prosjekta i gang.

Presidenten: Bengt Fasteraune – til oppfølgings-spørsmål.

Bengt Fasteraune (Sp) [10:38:31]: For Senterpartiet er det viktig å sikre aktivitet og vekst i hele landet. Som det er sagt tidligere, er vedlikeholdsetterslepet bare i statlig og fylkeskommunal samferdselsinfrastruktur nå på 100 mrd. kr.

Det er god plass i ordrebøkene, sier entreprenørene, og dersom kapasiteten skal bygges ned, vil oppdragsgiverne betale ekstra for å bygge opp kapasiteten etter krisen. Det er kapasitet hos byggherrene også til å iverksette mer arbeid. Bane NOR sier f.eks. at de kan øke fornying på jernbanen med 1,7 mrd. kr i forhold til avsatt beløp i neste års budsjett. Vi har kapasitet til å iverksette flere tiltak, sier både kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen.

Nå trengs det altså en motkonjunkturpolitikk. Kapasiteten er der hos byggherrer og entreprenører, og det er et skrikende behov for vedlikehold, samtidig som staten betaler store summer til folk som er i permisjon. Hvorfor sitter regjeringen på gjerdet istedenfor å iverksette tiltak for å få folk i arbeid og få gjort unna sårt tiltrengt vedlikehold i hele landet?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:39:36]: Det er jo det motsette me har gjort. Me har gjort det me kunne for å halde aktiviteten oppe under koronatida. Det har vore krevjande med den smittevernsituasjonen me har hatt, med det smittevernregelverket me har hatt. Me har sett at så å seie alle jernbane- og vegprosjekt har gått vidare. Det har vore bra for bygge- og anleggsbransjen. I tillegg til dei budsjetta me har hatt, har me kome med nettopp vedlikeholdsmidlar på riksveg og på fylkesveg, og med det budsjettet som ligg no, vil vedlikeholdsetterslepet på riksvegane gå ned i 2021.

Så veit me at me har ei relativt stor utfordring med vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegane. Det meiner eg er eit spørsmål me må adressere i Nasjonal transportplan, men òg her har me allereie denne hausten kome med fleire nye hundre millionar, nettopp for å gi moglegheit til å ta ned etterslepet på fylkesvegane.

Presidenten: Da går vi videre til neste hovedspørsmål.

Siv Mossleth (Sp) [10:41:00]: Senterpartiet er opptatt av god og trygg transport i hele Norge. Folk, fisk og varer trenger å komme fort fram. Vi trenger gode veier, god jernbane, fly, ekspressbusser, båter, ferger og hurtigruter. Men åtte år med høyreregjering har gjort transport og logistikk vanskeligere i mange deler av landet. Fylkeskommunene er underfinansiert. Kystfylkene har press på ruter og på billettpriser, og vi har hatt mange fergeopprør. Jernbanen har kostnadssprekk på kostnadssprekk, og mange viktige prosjekt blir ikke tatt tak i. Jernbanen ser nesten ut til å ha glemt sine kjerneoppgaver – bygge bane og kjøre tog – og er opptatt av omorganisering, oppsplitting og konkurranseutsetting og å ansette kommunikasjonsjefer og direktører. Luftfarten har fått 70 pst. avgiftsøkning de siste åtte årene. Og det har gått hardest ut over kortbanenettet og mellomlandinger for innenriks luftfart. Stortinget vil ha mer gods fra vei og over på sjø og bane. Men hurtigruta står og stamper ennå mellom Bodø og Kirkenes, selv om godset nordfra skal til Ålesund og Kristiansund.

Ser statsråden at regjeringas samferdselspolitikk er med på å sentralisere dette landet og skape store geografiske forskjeller?

Statsråd Knut Arild Hareide [14:43:01]: Eg er totalt ueinig i den beskrivinga som representanten Mossleth gir her. I løpet av sju år er no samferdselsbudsjettet dobla. Jernbanebudsjettet er tredobla på sju år. På jernbanen har vi gått frå å ta vare på jernbanen til reelt sett å utvikle han. Me ser talet på vegprosjekt som no er bygde, vegbudsjettet er ikkje tredobla, men det er dobla på dei same åra. Eg satt under den raud-grøne regjeringa som leiar av transportkomiteen, opplevde eit rop om å

satse på denne sektoren, og det har regjeringa Solberg i realiteten gjort på alle sektorar. Det meiner eg er nett-opp noko som kjem Distrikts-Noreg til gode. Når me vel å satse på jernbane, på veg, på kommunikasjonar, så er det noko som først og fremst har betydning for næringslivet og folk som bur i Distrikts-Noreg. Dette er med på å skape arbeidsplassar. Så vil det alltid sjølvsagt vere et enda større behov, og enda større etterspørsel etter vegar, men ingen kan ta frå regjeringa Solberg at det har vore ei gigantisk satsing nettopp på samferdsel. Paradoksalt nok – det einaste som har gått ned, er løna til Vy-direktøren, som under Senterparti-styre fekk høgare løn, relativt sett, enn den nye Vy-direktøren som kom no. Så den beskrivinga representanten Mossleth her gir, er eg totalt ueinig i.

Siv Mossleth (Sp) [10:44:59]: Den store økningen til jernbanen er stort sett store kostnadsoverskridelser.

Kost–nytte-beregninger gjør at veier med mye persontransport prioriteres framfor veier med viktig næringstransport. Hvis vi skal telle hoder og kortere reisetid på firefelten, må vi også telle fiskehoder og forsinkelser på varetransporten. Verditap på grunn av forsinkelser på vei teller ikke. Godsforsinkelser på nesten 4 000 timer bare på E10 Bjørnfjell vinteren 2019 kommer ikke med i kost–nytte-beregningene, og pasientene i Finnmark kan oppleve at en MR-undersøkelse på 15 minutter krever en reisevei på 16,5 timer. Ser ikke ministeren at dette er urettferdig og gjør det ekstra vanskelig for folk og næringsliv i distriktene?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:45:58]: Eg trur dei samfunnsøkonomiske vurderingane til prosjekta er nyttige, men dei er ikkje det me kan sjå på fullt og heilt, aleine. Me er nøydde til å sjå det i eit heilskapsperspektiv, og det synest eg det er viktig at me politikarar gjer.

Det er sånn at akkurat no er det bygd ut vegprosjekt i heile landet. Eit av dei tiltaka som verkeleg har gjort at me no har fått bygd nye vegprosjekt, er Nye Vegar, som har greidd å redusere kostnadene på dei vegprosjekta dei har fått, og som har greidd å auke nytta. Men det er det ikkje berre Nye Vegar som har gjort. Det har òg Statens vegvesen gjort med sitt arbeid i Nordland. Der synest eg dei går føre. Med det arbeidet dei har gjort på E16 Filefjell, har dei òg greidd å gjere det same. Det er vegar som så absolutt pregar Distrikts-Noreg. Så vil det alltid vere eit større behov, men ingen kan ta frå nokon at det er bygd meir veg desse sju åra enn det er gjort på lang, lang tid i Noreg.

Presidenten: Det åpnes for oppfølgingsspørsmål – først Bengt Fasteraune.

Bengt Fasteraune (Sp) [10:47:25]: Senterpartiet vil ha et bedre og rimeligere ekspressbusstilbud i hele landet. Alle sosiale rabatter til barn, studenter og eldre må dekkes av selskapene selv, men staten betaler rabatter på togbilletter. Dette er tatt opp mange ganger før. Busselskapene er stemoderlig behandlet over lang tid. 24 ekspressbussruter er lagt ned siden 2012, mange av dem, nesten alle, før koronaen.

Da de første krisepakkenes for næringslivet kom i mars, var ikke ekspressbussene omfattet av denne ordningen, men ble bedt om å nytte seg av kontantstøtteordningen. I juli vedtok regjeringen å bevilge 100 mill. kr til kommersielle bussruter, og i forrige uke ble ordningen forlenget inn i 2021. Likevel står mange aktører igjen uten å ha mottatt en krone. Mange av busselskapene i distriktet som driver innenfor både rutetransport og reiseliv, ble rammet dobbelt av koronapandemien. Når selskapene nå har gått flere måneder uten utbetaling, forsvinner de fra markedet, og det er nok en gang distriktene som blør. Hva har statsråden tenkt å gjøre med det?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:48:32]: Eg deler den bekymringa som representanten Fasteraune tar opp her. Ekspressbussrutene betyr veldig mykje for Distrikts-Noreg. Derfor kom me med ordninga på 100 mill. kr, som skulle vere eit bøtande tiltak. Her seier eg meg lei for at den ordninga blei gjennomført på ein måte der me ikkje fullt ut hadde kjennskap til rutene, og ein del blei ekskluderte i den første ordninga som me fekk ESA-godkjent. Derfor har me gjort eit nytt arbeid, og me ber no om òg å få det ESA-godkjent, sånn at me kan få utbetalt dei 100 mill. kr. Det burde sjølvsagt ha skjedd tidlegare, men me håpar at det kan skje så snart som mogleg, sånn at den ordninga treffer desse bussrutene. Så har me òg nye 100 mill. kr for første halvår i 2021. Eg trur at når me får desse ordningane sette i verk, vil det vere eit veldig godt tiltak nettopp for å sikre ekspressbussrutene. Det skulle veldig gjerne ha skjedd før, med det har dessverre ikkje vist seg å vere mogleg.

Presidenten: Willfred Nordlund – til oppfølgingsspørsmål.

Willfred Nordlund (Sp) [10:49:44]: Luftfarten er viktig, og i Distrikts-Norge er det sånn at kortbanenet- tet og det tilbudet som gis av de små flyene, er livsnødvendig for mange. Det kan være et være eller ikke være for en småbedrift, det kan være det som gjør at du får tatt den undersøkelsen på sykehuset som berger livet ditt, og det kan være det som gjør at du får besøkt dine besteforeldre eller mor og far når tiden ikke strekker til. Det binder rett og slett landet sammen.

Det er stor forskjell på hvilken andel av passasjerinntekten de ulike fylkene og regionene har, og hvordan staten betaler sin andel. Spørsmålet blir egentlig da om samferdselsministeren kan garantere at høyregjeringen vil sørge for at flytilbudet i distriktene vil overleve og få tilstrekkelig med penger til å holde prisene nede, nå når ansvaret skal flyttes over fra staten til fylkene, i det som ser ut til å bli en langvarig krise for luftfarten. Vurderer statsråden å utsette det hele?

Statsråd Knut Arild Hareide [10:50:48]: Eg kan svare ja på spørsmålet om at eg kan garantere eit godt flytilbod òg i Distrikts-Noreg. Det er fordi flytilbodet her er kollektivtransporten. Det er heilt nødvendig at me lykkast med det. Men mitt ønske er at me skal gjennomføre den endringa frå 1. april 2022, slik me har lova fylka.

Eg opplever òg at fylka jobbar veldig godt med å overta flyrutene, og eg trur det er rett at me gjennomfører det. Det er òg relativt sett lang tid til, det er nesten eitt og eit halvt år fram i tid, og eg håpar me har ein annan koronasituasjon i 2022 enn det me nå har hausten 2020.

Men det er viktig at me gjer fylka i stand til det. Eg har hatt møte med mange av fylka. Eg opplever at dei er klare til denne oppgåva, og at dei nettopp er bevisste på å sikre eit godt flytilbod. Det blir det min jobb å følge opp fram til 1. april 2022.

Presidenten: Vi går da vidare til neste hovedspørsmål.

Audun Lysbakken (SV) [10:52:06]: Jeg skal la samferdselsministeren få seg en pause. Jeg har et spørsmål til olje- og energiministeren.

Forrige uke lyste regjeringen ut 25. konsesjonsrunde. Det er kanskje den verste utlysningen av oljelisenser noensinne når en ser på miljø- og klimakonsekvenser. Ikke bare er tildelingen rekordstor på tross av at vi er midt i en klimakrise som blir mer dramatisk år for år, måned for måned, 60 pst. av de utlyste blokkene ligger også i sårbare havområder. Her viser regjeringen altså en forbausende stor vilje til å gamble med sårbar natur, klima og penger på en gang. Det er snakk om et av de viktigste gyteområdene for sild. Det er snakk om viktige områder for sei, torsk og hyse. Her finnes sårbare naturtyper som korallrev og områder med masse sjøfugl.

Det vi ser, er at samtlige – jeg gjentar: samtlige – miljøfaglige advarsler mot oljeboring i disse sårbare områdene er sett bort fra og overkjørt av regjeringen. Det er ikke mulig å få en tydeligere illustrasjon på at miljøfaglige råd ikke spiller noen rolle for denne regjeringen.

Derfor er mitt spørsmål til olje- og energiministeren: Hvorfor har regjeringen valgt å overkjøre abso-

lutt alle miljøfaglige advarsler mot oljeboring i sårbare havområder?

Statsråd Tina Bru [10:53:54]: De ordinære konsesjonsrundene på norsk sokkel er en svært viktig del av vår petroleumspolitik, akkurat som TFO-rundene er det. Det er et bredt flertall i Stortinget for at man skal gjennomføre konsesjonsrunder, og at man skal ha TFO-runder.

Rammene som ligger til grunn for utlysningen av 25. konsesjonsrunde, er en direkte oppfølging av Granavolden-plattformen og en direkte oppfølging av Stortingets vedtak gjennom forvaltningsplanen som setter rammene. Det er ingen av de utlyste områdene som ikke er i tråd med de rammene som Stortinget har satt.

Jeg synes ikke det er så overraskende at SV er imot denne runden, for SV ønsker jo en plan for å avvikle industrien. De ønsker ikke flere konsesjonsrunder. Det vil være helt naturlig at SV er imot enhver ny konsesjonsrunde. Mitt ansvar som statsråd er jo å forholde meg til de rammene som Stortinget setter for hvor vi skal ha aktivitet. Det er også svært viktig for de fleste partiene i Stortinget at vi opprettholder rundene, at vi utlyser attraktive arealer, for å kunne opprettholde leting, for å kunne finne mer, for å kunne bygge ut drivverdige funn, noe som er viktig for verdiskapingen i Norge, for å opprettholde aktiviteten i petroleumsnæringen, som også vil være viktig fremover.

Audun Lysbakken (SV) [10:55:10]: Jeg registrerte at statsråden hadde nesten 50 sekunder igjen av taletiden, men allikevel ikke svarte på mitt spørsmål. Det må jo bety at hun ikke har noe svar annet enn at de miljøfaglige anbefalingene når det gjelder sårbare områder, ikke betyr noe for denne regjeringen. Men det er også et svar.

La meg da spørre om noe annet. SV har ikke satt noen sluttdato for norsk oljenæring, men vi er opptatt av at vi ikke skal ha en naiv politikk. Vi skal ha en politikk som tar inn over seg at etterspørselen etter fossil energi vil gå ned, og at vi skal ha et karbonnøytralt samfunn på et tidspunkt da mange av de oljelisensene vi her diskuterer, fortsatt vil være i drift. Da er spørsmålet om regjeringens politikk henger sammen, eller om en tar altfor stor risiko – ikke bare med klimaet, men med penger – for hvis vi nå bruker av fellesskapets midler til å subsidiere leting etter olje og gass som vi ikke kommer til å kunne utvinne i fremtiden, er det også et økonomisk tapsprosjekt. Miljødirektoratet anbefalte regjeringen å gjennomføre en økonomisk risikoanalyse. Hvorfor har regjeringen heller ikke fulgt det rådet?

Statsråd Tina Bru [10:56:17]: Til det første: Jeg er ikke enig i at jeg ikke svarte på spørsmålet. Det var nett-

opp det jeg gjorde da jeg viste til rammene som er satt i forvaltningsplanen. En viktig del av diskusjonen da vi behandlet forvaltningsplanen, var jo det miljømessige aspektet: Hva slags hensyn skal man ta i hvilke områder? Et resultat av behandlingen av forvaltningsplanen i Stortinget var også at iskanten ble flyttet sørover etter forslag fra regjeringspartiene. Så at vi ikke også lytter til miljøfaglige råd, og at vi ikke veier det inn i hensyn når vi skal sette rammene for petroleumspolitikken, er jeg ikke enig i, og det mener jeg at jeg svarte på.

Så stiller representanten spørsmål om klimarisiko. Jeg er helt enig i at det også er noe vi må være oppmerksom på i Norge, men det er etter mitt syn ikke meningsfullt å gjøre en slik vurdering i en konsesjonsrunde. Konsesjonsrunder handler om at man skal tilgjengeliggjøre arealer for leting. Hvorvidt et funn er drivverdig innenfor de rammene som vi forventer fremover når det gjelder oljepris, klimaregime osv., er avgjørelser som må tas i forbindelse med at man faktisk prøver å bygge ut et funn. Da vil også selskapene regne på nettopp dette. Selskapene tar hensyn til klimarisiko i sine planer.

Presidenten: Lars Haltbrekken – til oppfølgings-spørsmål.

Lars Haltbrekken (SV) [10:57:35]: Jeg vil gå tilbake til det første spørsmålet som representanten Lysbakken stilte. Statsråden viser i sitt svar til at Stortinget har åpnet disse områdene for oljeboring, men det er jo ikke sånn at Stortinget har sagt at det skal bores overalt, hele tiden, i alle disse områdene. Selv ikke stortingsflertallet har vært så uansvarlig. Det er tradisjon for at regjeringen i forbindelse med enhver konsesjonsrunde som skal lyses ut, gjennomfører en høringsrunde. I de høringsrundene kommer det innspill fra regjeringens egne miljøfaglige etater. Konklusjonen er at regjeringen har overkjørt de miljøfaglige etatenes advarsler mot oljeboring i samtlige av de sårbare havområdene.

Spørsmålet som står ubesvart, er: Hvordan kan regjeringen tillate en så totalt uansvarlig oljepolitikk?

Statsråd Tina Bru [10:58:49]: Representanten sier at greit, Stortinget har satt rammene, men det betyr ikke at vi skal legge opp til at det skal bores overalt hele tiden. Nei, det er heller ikke det vi gjør. Dette er en konsesjonsrunde hvor vi har lyst ut områder. Så er det opp til selskapene å finne ut om de finner de områdene attraktive eller ikke. Det betyr ikke at det vil bores overalt i samtlige områder hele tiden. Det er to veldig forskjellige ting.

Jeg mener at vi trenger å opprettholde aktiviteten i det som er Norges viktigste og største næring. Vi trenger at det finnes mer. Vi trenger at det bygges ut gode, robuste funn i en fremtid hvor vi vet at også produksjonen på

sokkelen er dalende. Så er selvfølgelig det miljøfaglige aspektet viktig. Derfor er det gode prosesser på dette i forkant, når man setter rammene i forvaltningsplanen, men det er opp til politikerne å avveie hensynene. Det er det Stortinget har gjort da de satte rammene for hvor vi kan ha aktivitet innenfor akseptable rammer, også av hensyn til miljøet.

Presidenten: Lars Haltbrekken – til oppfølgings-spørsmål.

Lars Haltbrekken (SV) [10:59:46]: Jeg registrerer at vi fortsatt ikke får svar på spørsmålet om hvorfor man har overkjørt samtlige av de miljøfaglige advarslene, men la meg stille et annet spørsmål.

Oljefeltene i 25. konsesjonsrunde vil ikke komme i drift før om noen år. De vil være i drift forbi 2050 – et år da verden må ha netto null i utslipp om vi skal unngå de verste konsekvensene av klimakrisen. Synes statsråden det er smart å sende ut den største utlysningen noensinne, sette i gang stortilt ny olje- og gassproduksjon, samtidig som verden skal gjøre seg uavhengig av fossil energi? Har statsråden noe anslag på hvor store utslipp 25. konsesjonsrunde vil forårsake både her i Norge og globalt?

Statsråd Tina Bru [11:00:37]: Jeg vil gjenta at jeg har svart på spørsmålet. Vi har tatt hensyn også til miljøfaglige råd. Vi har flyttet iskanten sørover – bare så det er sagt.

Jeg vet at jeg og representanten er uenige om fremtiden for en norsk olje- og gassnæring og hvorvidt det er rom for den i den fremtiden vi skal inn i, også med tanke på klimagassreduksjoner. Jeg støtter helhert opp om målene i Parisavtalen. Verden må gå i den retningen. Akkurat som alle andre land må gjøre det, må også Norge gjøre det. Derfor fører vi en offensiv klimapolitikk for å få det til. Men selv i det bildet kommer det til å være behov for noe olje og gass, kanskje på andre områder enn der vi i hovedsak bruker det nå, og det vil være mindre enn i dag. Men jeg synes det er litt meningsløst at ikke Norge skal kunne være med og levere det behovet som vil være der, så lenge etterspørselen er der, når vi tross alt gjør det med veldig lave utslipp og med strenge krav med hensyn til miljøet. For det kommer til å skje uansett. Det kommer til å være noe behov. Vi har store ambisjoner for å kutte utslippene på norsk sokkel. Det har også bransjen, og da mener jeg at så lenge etterspørselen er der, er det naturlig at vi også er med og fyller det tilbudet.

Presidenten: Lars Haltbrekken – til oppfølgings-spørsmål.

Lars Haltbrekken (SV) [11:01:40]: I vår ble Stortinget opplyst om at de midlertidige endringene i oljeskatte vil koste staten om lag 8 mrd. kr. I en ny artikkel skrevet av professor ved Universitetet i Oslo, Diderik Lund, kommer det derimot fram at denne regningen ikke inkluderer kostnaden ved prosjekter som var ulønnsomme før skatteendringen ble gjennomført, men som nå har blitt lønnsomme på grunn av denne endringen. Diderik Lund anslår at kostnadene kan ligge på flere titalls milliarder kroner.

Jeg vil spørre statsråden: Hva er de totale anslagene på de oljeskatteendringene som ble gjort i Stortinget før sommeren? Hva vil det koste oss, og hvorfor har ikke slike tall som Diderik Lund kommer med, vært forelagt Stortinget tidligere?

Statsråd Tina Bru [11:02:43]: De tiltakene som ble vedtatt av Stortinget før sommeren, var en avgrenset og midlertidig ordning for å stimulere til aktivitet midt i en pandemi som rammet hele den norske økonomien hardt, og særlig olje- og gassbransjen, hvor alt stoppet opp. Vi sto i en situasjon hvor det var en risiko for at gode, robuste prosjekter, som til dels trenger en ganske lav oljepris for å være lønnsomme, ville blitt skjøvet ut i tid eller i verste fall ikke blitt gjennomført. Det mente Stortinget ikke burde skje. Det er jeg enig i, og jeg er glad for at Stortinget kom frem til den enigheten.

Akkurat hvordan dette vil ende til slutt, avhenger også av hvilke prosjekter som selskapene klarer å modne frem. Det er de som må komme med utbyggingsplanene, og så skal de godkjennes av myndighetene, som normalt. Vi er opptatt av at også de prosjektene som kommer som en følge av denne pakken, er robuste, gode prosjekter. Det har jeg tro på at de kommer til være. Jeg registrerer også at pakkene allerede har gitt god effekt gjennom det vi ser av gode prosjekter som vi forventet ville komme, som nå kommer som planlagt. Det er godt for arbeidsplassene, og det er godt for verdiskapingen i Norge.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål, som stilles av representanten Anniken Huitfeldt.

Anniken Huitfeldt (A) [11:03:52]: Da forsto utenriksministeren at det var hun som skulle ta av seg maska!

Verden over ser vi at koronapandemien gjør vanskelige situasjoner enda vanskeligere, og spesielt gjelder dette for palestinerne. FNs hjelpeorganisasjon UNRWA bistår 5,7 millioner palestinske flyktninger. USA var jo tidligere den største giveren, men i 2018 kuttet Trump-administrasjonen all støtte til FNs arbeid for palestinske flyktninger, og nå er organisasjonen i dyp pengekrise. Mandag varslet lederen deres at det ikke er nok penger

til å betale lønninger i november, og det vil gå ut over sykehus, helsetilbud og skole for palestinske barn.

UNRWA har hatt sine utfordringer. Den forrige lederen måtte gå av. Men nå har de fått en ny sjef, i mars, med en meget erfaren norsk nestleder, Leni Stenseth. Norge har en særskilt posisjon og etter min mening også et særskilt ansvar som leder av giverlandsgruppa for Palestina. Og Norge kan faktisk gjøre mye. Vi kan f.eks. ta initiativ til en egen hastegiverkonferanse, og vi kan øke den norske støtten i 2020 med å forskuttere det vi skal betale i 2021.

Hva vil utenriksministeren gjøre for å støtte FNs arbeid for palestinske flyktninger?

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide [11:05:34]: Det er helt riktig som representanten Huitfeldt sier, at UNRWA nå er i en veldig vanskelig økonomisk situasjon. Det er dessverre ikke noe nytt; det har vi sett over lang tid. Det skyldes i hovedsak tre forhold, vil jeg si. Det ene er at situasjonen for de palestinske flyktningene, også de som oppholder seg bl.a. i Jordan og Libanon, har blitt ytterligere forverret. Vi ser at da den amerikanske støtten ble trukket tilbake, ble den ikke fullt ut erstattet av andre. Vi ser også at det har vært utfordrende å få gulflandene til å stille opp med økonomisk støtte, som de tidligere har signalisert at de skal.

Jeg hadde en videokonferanse med den nye general-kommissæren, Lazzarini, på mandag, hvor vi diskuterte disse utfordringene, og det var viktig for meg fra norsk side også å understreke at vi allerede i år har økt den humanitære støtten og bidraget til UNWRA, i tillegg til at vi også har gitt støtte til palestinerne gjennom andre organer og organisasjoner, bl.a. knyttet til covid-respons. Det har vært viktig fordi det har vært en ganske dramatisk utvikling på flere områder. Det gjelder særlig helse spørsmål, men det gjelder også tilgangen til grunnleggende tjenester, som utdanning.

Da jeg deltok på statsbesøket med kongeparet i Jordan i mars, besøkte vi bl.a. helseklinikker og skoler drevet av UNWRA i Jordan. De forteller at det er en mye vanskeligere situasjon, og det har også å gjøre med forutsigbarheten. I tillegg til det er det et nokså kjent fenomen at når man slutter å kunne levere basistjenester, oppstår også oftere risiko for store flyktningssituasjoner. Og etter den store eksplosjonen i Beirut har også situasjonen for palestinske flyktninger i Libanon blitt ytterligere forverret.

Anniken Huitfeldt (A) [11:07:31]: Denne regjeringa er opptatt av å føre en balansert Midtøsten-politikk, men Granavolden-erklæringen i 2019 ble omtalt av Aftenpostens kommentator Harald Stanghelle som «et solid skulderklapp til Benjamin Netanyahu kompromissløse Israel». Nå har Høyre nylig lagt fram forslag til

nytt partiprogram. Her står det ingenting om balanse, men samarbeid med Israel er trukket fram som en særskilt ambisjon. Det er i og for seg bra, men kontrasten er ganske tydelig når det ikke står et eneste ord om støtte til palestinerne. Det eneste som står om palestinerne, er en oppstilling av kriterier for å frata palestinske institusjoner støtte. Hvordan er det mulig å forstå Høyres nye programforslag som noe annet enn et linjeskifte i Høyres Midtøsten-politikk?

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide [11:08:30]: Et programforslag er, som representanten godt vet, ikke et vedtatt program eller en vedtatt politikk for et parti.

Vi opprettholder en veldig tydelig og fast linje i Midtøsten-politikken. Den er balansert, og der er vi også opptatt av å kunne spille en aktiv rolle i diskusjonen om å kunne gjenoppta fredssamtaler mellom israelere og palestinere.

Jeg har de siste to ukene hatt samtaler med både den palestinske statsministeren og den israelske utenriksministeren. Vi har vært veldig aktive for å bidra til at de to skal gjenoppta samarbeidet om både sikkerhet og det at palestinerne skal ta imot de pengene Israel samler inn på vegne av palestinerne, for det har også bidratt til at palestinerne har hatt en veldig vanskelig økonomisk situasjon. Vi opplever at det er stor anerkjennelse for Norges rolle fra begge parter, også fra USAs side gjennom vekslende amerikanske administrasjoner. Det er viktig for både å kunne ivareta bidraget til en tostatsløsning og å kunne håndtere den humanitære situasjonen.

Presidenten: Det åpnes for oppfølgingsspørsmål – først Anniken Huitfeldt.

Anniken Huitfeldt (A) [11:09:37]: Når utenriksministeren så klart uttrykker at dette er et forslag, hører jeg og leser jeg det sånn at hun vil bidra til å endre Høyres programtekst. Alle som har jobbet med Midtøsten, vet at ordbruk, detaljer og nyanser er ganske viktig. Samarbeidet med Israel har mye for seg, men det står altså ikke ett ord om ulovlig okkupasjon, all den tid vi vet at Israels politikk har endret seg mye de siste årene. Jeg mener at Høyres partiprogram sender et veldig viktig signal når det skrives slik det gjør. Hvis vi sammenlikner det som står i programmet for inneværende stortingsperiode, med det som står i neste program, mener jeg veldig klart at balansen forrykkes. Det sender et signal når Høyre i det nye partiprogrammet velger å trekke fram samarbeidet med akkurat Israel, som det eneste landet utenfor Europa og USA.

Hva er grunnlaget, mener utenriksministeren, for at Høyres programkomité har endret programformulering?

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide [11:10:34]:

Det spørsmålet ville jeg kanskje ha rettet til Høyres programkomité. Men realiteten er akkurat den samme: Vår Midtøsten-politikk ligger fast. Den er balansert. Jeg er også glad for at representanten Huitfeldt trekker fram viktigheten av å samarbeide med Israel. Vi har et godt samarbeid på flere områder, som ikke dreier seg om Midtøsten-konflikten, men bl.a. om helseteknologi, som er et område i vekst, og der Israel også har teknologi som er viktig for både Norge og andre land.

Jeg er også veldig opptatt av at den balanserte holdningen vi har i Midtøsten-spørsmål, gjelder kritikk på begge sider. Vi har kritisert palestinerne for at de nektet å ta imot penger israelerne har samlet inn på deres vegne, fordi det har bidratt til en ytterligere forsterket økonomisk sårbarhet for palestinerne. Vi har på tilsvarende måte kritisert israelerne skarpt for både bosettingspolitikken og annekasjonsplanene. Denne linja er gjenkjennelig, og den ligger fast.

Presidenten: Christian Tybring-Gjedde – til oppfølgingsspørsmål.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [11:11:53]: Det er underlig å høre denne stakkarsliggjøringen av palestinerne. Man skulle tro de var mennesker som ikke evnet å ta vare på seg selv, og at de trenger støtte fra hele verden for i det hele tatt å overleve – og det ser faktisk slik ut også.

Den amerikanske presidenten har en litt annen innfallsvinkel. Han har i de fire årene forsøkt å gjøre dette til en avtale som inkluderer flere land i Midtøsten, slik at også palestinerne etter hvert kan være med. Donald Trump har også sagt at han ønsker en egen palestinsk stat. Norge og Europa har holdt på med dette i 30 år og har ikke fått noen fred, men de har fått veldig mange fredspriser.

The Abraham Accords, som det heter, har satset på at de må bidra selv. De har satset på arbeidsplasser og økonomisk vekst, slik at man har mulighet til å klare seg selv. Dette har mange land sluttet seg til, og til slutt vil også palestinerne gjøre det, fordi presset fra andre ikke vil være like stort.

Utenriksministeren har vært fraværende i debatten. Hvorfor har utenriksministeren vært fraværende i debatten? Og er utenriksministeren enig i at Donald Trump har gjort en god jobb i Midtøsten?

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide [11:13:00]: Norge og jeg har absolutt ikke vært fraværende i denne debatten. Tvert imot har vi vært ute og signalisert at vi er veldig positive til disse avtalene. Det har også vært temaet i min dialog med den israelske utenriksministeren. Det har det også vært med utenriksminis-

trene i de landene som har inngått normaliseringsavtaler. Og vi ser at det er en ny dynamikk i regionen. Det har mange ulike årsaker, og jeg tror det er for tidlig å si at dette nå vil føre til at situasjonen for palestinerne endrer seg dramatisk.

Det vi har vært veldig klare på og har sagt, er at samtidig som vi ønsker velkommen disse normaliseringsavtalene, og at det kan bidra til en ny dynamikk og nytt samarbeid i regionen, er de utestående sluttstatusspørsmålene i forhandlingene mellom israelere og palestinerne nødt til å løses gjennom nettopp forhandlinger. For disse normaliseringsavtalene endrer ikke spørsmålet om grenser, de endrer ikke spørsmålet om bosettinger eller hovedstadsspørsmålet, for å nevne noe. Det må fortsatt følge forhandlingssporet, og der har Norge, som leder av AHLC, sammen med andre land en viktig rolle.

Presidenten: Christian Tybring-Gjedde – til oppfølgingsspørsmål.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [11:14:05]: Takk for svaret, men jeg har bare sett ett utspill fra utenriksministeren om at det er bra med alle fredsinitiativ når det gjelder Donald Trump-administrasjonen og hans initiativ. Man bruker heller den gamle måten, som ikke har ført til fred, istedenfor å satse på det som faktisk virker, og som også vil få palestinerne med etter hvert.

Jeg vil ta et spørsmål med en annen vinkling: Palestinske lærebøker er fulle av hat, hatformidling mot Israel, og de støtter opp under terrorhandlinger mot Israel. På mitt skriftlige spørsmål til utenriksministeren om dette, sa utenriksministeren at hun skulle gjøre noe med det. Det sa hun også for to år siden og tre år siden, men det skjer absolutt ingenting. Støtten kommer, og man sier at man vil gi støtten til noe annet i forhold til palestinske selvstyremyndigheter, og ikke akkurat til skolesektoren. Det holder ikke.

Det skal nå gjennomgås av noe som heter Georg Eckert Institute, og der er det en rekke feil i konklusjonene. Det er feil bøker, og hatet bare fortsetter. Vil utenriksministeren nå ta dette på alvor og i stedet for å lytte til Arbeiderpartiet, som vil ha enda mer pengeoverføringer, faktisk si fra til palestinerne at dette er uakseptabelt, og at det blir ingen penger hvis de ikke fjerner hatet mot Israel?

Utenriksminister Ine Eriksen Søreide [11:15:17]: Vi tar selvfølgelig skarp avstand fra enhver hatytring eller antisemittisk ytring. Men jeg må si jeg reagerer litt på måten representanten Tybring-Gjedde framstiller det på, som om det ikke skjer noen ting. Punkt én: Vi har holdt tilbake over halvparten av støtten som går til utdanning – den går altså ikke til skolebøker, men til utdanning – i påvente av resultatene i rapporten. Jeg syns

det er oppsiktsvekkende dersom representanten Tybring-Gjedde nå kan bringe resultater fra rapporten, for den er fortsatt ikke ferdig. Vi venter på resultatene av den, og i påvente av den har jeg tatt en beslutning om at vi ikke kommer til å utbetale noe av støtten i år, inntil rapporten er ferdig, og inntil vi ser resultatene av rapporten, for å kunne følge opp de resultatene.

Dette er også tema i utallige møter jeg selv har og våre ambassadører og andre har med palestinske selvstyremyndigheter, og vi jobber tett sammen med andre europeiske land om det samme. Jeg tror alle har en interesse av å luke ut det som er problematisk i palestinsk skolepensum, men jeg tror samtidig vi alle har en interesse av at palestinske barn skal gå på skole, og også med det bidra til mindre radikalisering og bedre levekår.

Presidenten: Vi går da videre til neste hovedspørsmål.

Jon Georg Dale (FrP) [11:16:45]: Mitt spørsmål går til olje- og energiministeren.

Stadig flere parti synest dessverre å vere meir og meir opptekne av symbol enn av resultat i klimapolitikken. Etter at Framstegspartiet forlét regjeringa, synest det dessverre som om dette også begynner å forplante seg langt inn i regjeringkretsar.

Det kan ikkje lenger vere slik at det er viktigare å meine godt enn det er å gjere rett. Eit godt eksempel på det er debatten rundt elektrifisering av norsk sokkel. På eit budsjettspørsmål frå Framstegspartiet svarer Olje- og energidepartementet at anslag viser at elektrifisering av norsk sokkel kostar mellom 1 500 og 8 000 kr per tonn redusert CO₂-utslepp. Til samanlikning kostar 1 tonn auka karbonbinding gjennom påskoging omtrent ein femtilapp, ifølgje Klimakur. 8 000 kr og 50 kr for det same resultatet! Kva er årsaka til at regjeringa så sterkt prioriterer tilrettelegging for elektrifisering av sokkelen til 8 000 kr per tonn, når ein ikkje vil bruke så mykje som ein femtilapp på effektiv påskoging?

Statsråd Tina Bru [11:18:13]: Jeg og representanten Dale har nå hatt gleden av å ha denne debatten i flere runder, så det er hyggelig at vi også får anledning til å ha den her i Stortinget. Og så gir det meg også en anledning til å fortsette å mene det samme som jeg har ment til nå, at dette er et riktig og godt tiltak – i noen tilfeller, ikke alltid.

Så er jeg vel ikke enig i at det nødvendigvis er regjeringens politikk som har endret seg etter at Fremskrittspartiet gikk ut av regjeringen. Det er vel heller kanskje Fremskrittspartiets politikk som har endret seg, for i de årene Fremskrittspartiet satt i regjering og hadde olje- og energiministeren, var dette nettopp noe som de selv fremhevet som en viktig del av den omstillingen som

også skjer på norsk sokkel. Og elektrifiseringen på norsk sokkel er jo et direkte resultat av den klimapolitikken som vi har ført sammen i flere år nettopp med CO₂-avgift som hovedvirkemiddel sammen med kvoteplikt. Det utløser elektrifisering. Det er ikke noe som er myndighetsdrevet gjennom at vi pusher det på selskapene, de ønsker ofte å gjøre det selv fordi de ser at det lønner seg i stedet for å betale dyre avgifter enten på CO₂ eller på kvote.

Så registrerer jeg også at Fremskrittspartiet senest i våres, rett før sommeren, i forbindelse med oljeskattepakken var med og stemte gjennom et forslag om at industrien skal redusere sine utslipp på sokkelen med 50 pst. De hadde selv en plan og en ambisjon om 40 pst. Fremskrittspartiet var med på å forsterke det til 50 pst.

Jeg er ikke så sikker på at å satse på skog kommer til å løse utfordringene på norsk sokkel. Vi kommer til å måtte gjøre tiltak også der, og bransjen ønsker det selv. Bransjen vil også peke på at dette faktisk er med på å styrke konkurransekraften deres, gjennom at vi vet at det blir et strengere klimaregime i årene fremover. Da vil dette være noe vi kan spare penger på, som også vil gjøre det mer lønnsomt å produsere olje og gass her enn andre steder. Man skal ikke gjøre det for enhver pris alltid. Akkurat som i den rapporten som Dale også viser til, som egentlig ble bestilt av en Fremskrittsparti-statsråd da de satt i regjering, Kraft fra land, ser vi at det er et veldig spenn i hva kostnadene ved å gjennomføre et slikt tiltak er. Det finnes eksempler på tiltak med elektrifisering hvor kostnadene har vært nede i 800 kr tonnet. 1 500 kr er betydelig dyrere, men allikevel er det kanskje av alle ulike tiltak vi må gjøre for å få ned utslippene, ikke alltid blant de dyreste heller.

Jon Georg Dale (FrP) [11:20:21]: Det er ikkje så overraskande at delar av olje- og gassindustrien er villig til å elektrifisere sokkelen, for det er ikkje dei som skal betale rekninga. Det er fastlandsindustrien som får rekninga gjennom auka straumprisar.

Men det som er spørsmålet, som statsråden ikkje svara på, er det faktum at dette ikkje er eit effektivt klimatiltak. Då skal eg gjere noko så sjeldan som å referere frå det Olje- og energidepartementet sjølv svarar på skriftleg spørsmål. Dei seier at konsekvensane av elektrifisering av sokkelen er:

«Den gassen som frigjøres ved bruk av kraft fra land må påregnes å bli solgt i gassmarkedet, mens den økte bruken av elektrisk kraft fra nettet vil påvirke kraftmarkedet. Aktørene i disse markedene er i stor grad omfattet av kvotesystemet. Effekten på de globale utslippene av disse annenordenseffektene ved økt bruk av kraft fra land er usikker.»

Med andre ord: Det finst ikkje dokumenterbar effekt på at dette er eit effektivt klimatiltak. Spesielt regjeringa, som er oppteken av å kutte utslepp, skulle ein tru var oppteken av resultat, ikkje berre symbol.

Då er spørsmålet: Kvifor insisterer regjeringa på klimatiltak som ikkje verkar, som gjev auka straumpris for industrien, og som i tillegg kostar skjorta?

Statsråd Tina Bru [11:21:36]: Det er riktig at det er krevende å skulle vise til konkrete utslippsreduksjoner fra én konkret elektrifisering av ett konkret norsk felt, nettopp fordi kraftsystemet i Europa er komplisert, og fordi kvotesystemet er så stort. Men jeg er ikke enig i den fortellingen her om kvotesystemet. Ja, sånn var det tidligere, men nå er det ikke lenger sånn.

Klimapolitikken i EU strammes også inn. Det er nå innført en slettemekanisme i dette systemet som gjør at utslippene faktisk kan bli lavere. Så nå holder vi ikke lenger på med bare å flytte utslipp herfra til et annet sted, for det blir hele veien færre kvoter, og det strammes inn for å nå målet om en reduksjon på 43 pst. innen 2030. Det kommer til å ha en effekt. I tillegg: Ja, den gassen som frigjøres her, vil brennes i Europa, men brennes da mer effektivt enn den vil brennes på feltene våre gjennom de gassturbinene som står der.

Jeg er enig i at det er et komplisert regnestykke, men derfor mener jeg også at det forvirrer debatten litt. Jeg er ikke i tvil et sekund om at dette er et viktig klimatiltak også for fremtiden, forutsatt at klimapolitikken vår og hovedvirkemidlene, CO₂-avgift og kvoteplikt, faktisk utløser investeringene.

Presidenten: Det åpnes for oppfølgingsspørsmål – først Jon Georg Dale.

Jon Georg Dale (FrP) [11:22:40]: Statsråden må gjerne vere ueinig i resonnementet bak dette, men det er jo ikkje mitt resonnement, det er Olje- og energidepartementet sitt resonnement. Då har altså departementet aktivt feilinformert i spørsmål frå Stortinget, eller så prøver statsråden no å snakke seg rundt det faktum at dette er haldningar som kjem til uttrykk når Stortinget vert bedt om å dokumentere effekten av politikken.

Men då er spørsmålet, som ei naturleg oppfølging av det, kva dette vil bety for fastlandsindustrien, for det vil gje auka straumprisar. Men elektrifisering frå land vil krevje uendeleg mykje kraft, og følgeleg vil det krevje storstilt utbygging av vindkraft. Det er verdt å merke seg for eit parti som er for elektrifisering av sokkelen, men mot utbygging av vindkraft.

Kor mange nye vindmøller på land vil vi måtte bygge for å elektrifisere norsk sokkel, og kva er realismen i å få bygd ut dette no når regjeringa har vorte med Fram-

stegspartiet på å gje rom for lokale veto i vindkraftmeldinga?

Statsråd Tina Bru [11:23:46]: At jeg var uenig i den gjengivelsen av hvordan faktum er som Dale kom med i stad, mener jeg fortsatt står seg. Jeg mener at det fortelles en historie som i beste fall i hvert fall er veldig spissformulert. For eksempel å påstå at det jevnt over automatisk bare vil føre til svært mye høyere strømpriser, er ikke riktig. NVE har også sett på dette. NVE har sett på hvordan utviklingen vil være hvis man får til den storstilte elektrifiseringen vi vet vi kommer til å trenge også for å nå klimamålene våre. NVE sier at det er mulig å få til uten vedvarende lengre perioder med høye strømpriser eller knapphet på strøm.

Men selvfølgelig er dette en utvikling vi må følge tett med på. Jeg er like opptatt som representanten Dale er av fastlandsindustrien og at rammevilkårene de har, skal være gode. Et av de viktigste er selvfølgelig tilgangen på rimelig og forutsigbar kraft. Det er et konkurransefortrinn som vi er nødt til å bevare for fremtiden, så vi må legge til rette for også å produsere mer fornybar energi i Norge. Derfor mener jeg enigheten om vindkraftmeldingen var så viktig, fordi det i hvert fall tar oss inn på det sporet. Men det er ikke vindkraft alene som sørger for det, derfor kommer vi også med forslag for å bygge mer vannkraft.

Presidenten: Jon Georg Dale – til oppfølgingsspørsmål.

Jon Georg Dale (FrP) [11:24:53]: Dette var svar på alt anna enn spørsmålet. Spørsmålet var: Kor mykje vindkraft må vi byggje ut, og kva er den venta verkna den på straumprisen? Det er det som er heile problemet, for vi har allereie avdekt at dette ikkje er eit effektivt klimatiltak. Det betyr at det må vere andre grunnar til eventuelt å gjere det, og då er spørsmålet: Kva er konsekvensen for vår fastlandsindustri, som no går usikre tider i møte, av fleire ulike årsaker?

Då må statsråden kunne svare på det enkle og oversiktlege spørsmålet: Kor mykje vindkraft må byggjast ut for å elektrifisere norsk sokkel, og kva vil ei slik utbygging og elektrifisering frå land av norsk sokkel gjere med den norske straumprisen?

Statsråd Tina Bru [11:25:39]: Det er ikke det at jeg ikke svarer på spørsmålet, det er at representanten ikke har lyst til å forholde seg til svarene, og det er kanskje fordi det er ikke så svart-hvitt som det representanten prøver å fremstille det som. Som f.eks. akkurat konkret hvor mange vindturbiner man er nødt til å bygge for å elektrifisere sokkelen: Det vil selvfølgelig avhenge av hvor mye mer vi får ut av vannkraften vår, hvor mange

andre ønsker om tilknytning og etablering av ny industri på fastlandet det vil komme. Dette har vi selvfølgelig ikke eksakte tall på. Jeg vet ikke om representanten Dale har en krystallkule som forteller det eksakte svaret på dette, men det har altså ikke jeg.

Disse rapportene fra NVE, som jeg viste til i stad, sier helt tydelig at det er mulig å få til den store elektrifiseringen vi ønsker oss, med det kraftbehovet det vil gi, uten at det vil gi store, lange perioder med veldig høy strømpris, f.eks. Det er et konkret svar på det spørsmålet representanten stilte om strømpris.

Igjen: Her må vi tenke på rammevilkårene totalt sett. Vi må sørge for at det er attraktivt å bygge ut ny fornybar energi i Norge innenfor vann og også innenfor vind, med det nye regimet, sånn at det skjer på en mer bærekraftig og akseptabel måte for folk og naboer og alle som blir berørt, og at vi også legger til rette for å bruke den kraften til noe fornuftig for å få ned klimagassutslippene.

Presidenten: Den muntlige spørretimen er nå omme.

Sak nr. 2 [11:26:49]

Ordinær spørretime

Presidenten: Det foreligger ingen endringer i den oppsatte spørsmålslisten.

Spørsmål 1

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:27:12]: «Sorenskrivaren i Øvre og Nedre Romerike skriv i høyringssvaret: «Vår erfaring med felles ledelse i ti måneder er at dette ikke er en fullgod løsning (...). De ansatte opplever at sorenskrivaren er mindre tilstedeværende enn før, noe som både er negativt i det daglige og for kulturen i domstolen. Sorenskrivaren opplever at han verken får nok tid på det ene stedet eller det andre. Dette forsterkes ytterligere der sorenskrivaren skal være leder for flere rettssteder enn to.»

Kvifor vil då regjeringa gi han ansvar for tre rettsstader?»

Statsråd Monica Mæland [11:27:54]: Jeg er helt enig i at felles ledelse ikke er en fullgod løsning. Som jeg har påpekt flere ganger, er ikke virkemidlene i domstoloven tilstrekkelige for å øke effektiviteten, redusere sårbarheten eller heve kvaliteten. Det er nettopp derfor regjeringen har foreslått å utvide rettskretsene.

La meg gjøre det veldig klart: Felles ledelse endrer ikke domstolstrukturen, og domstolene som er omfattet

av ordningen, består som selvstendige enheter. Det er selvfølgelig noe helt annet å lede to eller tre selvstendige organisasjoner enn én felles organisasjon som er lokalisert flere steder. For ordens skyld vil jeg legge til at de to tingrettene på Romerike ønsker er sammenslåing, også om det innebærer flere rettssteder.

La meg sitere fra høringssvaret:

«Vårt utgangspunkt er at dagens domstolstruktur er utdatert, og overmoden for endringer. Vi er positive til at det etableres større enheter. Dette bør gjøres ved at domstoler slås sammen og samlokaliseres. Det fremstår som lite kostnadseffektivt å opprettholde alle rettsstedene i landet. Vi er enig i Riksrevisjonens konklusjon om at dagens struktur, med mange små rettskretser, medfører en strukturell ineffektivitet. Vi støtter følgelig kommisjonens forslag, men ser samtidig at det i enkelte rettskretser med store avstander og lav befolkningstetthet kan være behov for å opprettholde flere kontorsteder.

Subsidiært støtter vi Regjeringens forslag idet dette vurderes som bedre enn dagens struktur.»

Ønsket om sammenslåing fastholdes i brev til justiskomiteen datert 11. september i år, hvor tingrettene viser til at det

«(...) ved våre to domstoler foreligger en bred enighet om at det er ønskelig å slå sammen domstolene. Det fremstår som kontraproduktivt å stanse en sammenslåing som er ønsket av både ledelse og tillitsvalgte ved de to domstoler, og som er ferdig planlagt».

Jeg mener derfor at regjeringens forslag, som ikke imøtekommer sorenskriveren fullt ut, vil gi et bedre grunnlag for felles ledelse av flere rettssteder enn dagens situasjon med felles ledelse av selvstendige enheter.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:30:13]: Jeg takker for svaret. Jeg har vært til stede på møte sammen med sorenskriveren på Eidsvoll, et møte der både tillitsvalgte og også ordføreren i Eidsvoll var til stede. Der forsøkte sorenskriveren å presentere den samme virkelighetsbeskrivelsen som statsråden nå refererer til. Det ble altså uttrykt stor bekymring fra de ansatte knyttet til en sammenslåing til en felles tingrett. Det ble også uttrykt en klar bekymring fra lokalsamfunnet, representert ved ordføreren, og ordføreren ville ha seg frabedt å bli tatt til inntekt for en sammenslåingsprosess.

Det som konkret står i mitt spørsmål, er at man fra de ansattes side frykter for kulturen når en leder ikke kan være til stede på alle de ulike stedene samtidig. Hvorfor foreslår man en sammenslåing i stedet for å sørge for å ha selvstendige domstoler der man kan ha en sorenskriver på hvert enkelt sted?

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Monica Mæland [11:31:18]: Jeg mener jeg har svart på det spørsmålet. Det å lede selvstendige enheter er helt forskjellig fra å lede en organisasjon med flere kontorsteder. Det er helt vanlig både i det offentlige livet i Norge, i organisasjonslivet, i academia og i næringslivet. Det er to helt forskjellige ting.

Representanten refererer fra et møte jeg ikke har vært til stede på. Det håper jeg representanten skjønner at jeg ikke kan svare på. Jeg har sitert fra høringssvaret, og det er det som ble sendt til justiskomiteen når det gjelder domstolkommisjonens høring.

Jeg er veldig klar over at ordføreren ikke har samme syn. Ordføreren jobber ikke i domstolen og står heller ikke til ansvar for verken gjennomføring av rettssaker eller å få ned køene i domstolen. Men vi har på bakgrunn av bl.a. denne saken sagt når det gjelder lokal enighet, at man også skal lytte til lokale myndigheter. Dette er også lokalpolitikk. Det er distriktspolitikk. Så selv om ordføreren i dette tilfellet ikke innstår for svaret, skal vi også lytte til ordførerne når det gjelder sammenslåinger.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:32:26]: Dette vil bli en stor tingrett, som strekker seg over flere fylker – fra Finnskogen til grensa til Oslo. I høringssvaret beskriver man nettopp det: De ansatte opplever at sorenskriveren er mindre tilstedeværende enn før. Det er en situasjon der man har felles ledelse for Øvre og Nedre Romerike tingrett. Nå skal man også inkludere Glåmdal tingrett, som har tingsted i Kongsvinger, som er enda lenger unna. I tillegg sier man at det vil være negativt både i det daglige og for kulturen i domstolen. Sorenskriveren opplever at han verken får nok tid på det ene stedet eller det andre. Det vil jo være den samme utfordringen i framtiden. Den vil bli større med tre tingsteder. Hvorfor vil man ikke gå i motsatt retning og sørge for at man fortsatt har velfungerende tingretter på hvert enkelt sted, som kan ha nærhet til de ansatte og ikke minst til det området man skal tjene?

Statsråd Monica Mæland [11:33:30]: Vi ønsker å gjøre noe med de funnene som er gjort av Riksrevisjonen. Vi ønsker å få ned køene. Vi ønsker å få likere saksbehandling. Vi ønsker å øke rettssikkerheten for alle innbyggere i dette landet. Vi har altså rettssteder og domstoler i dag som er veldig sårbare. Vi har også domstoler som ikke utnytter kapasiteten sin, faktisk ikke mer enn 50 pst. Det ønsker vi å gjøre noe med.

Vi aksepterer at Senterpartiet har fullstendig vegring mot alle endringer. Det får så være. Det vi argumenterer for, er færre ledere, flere dommere. Det vil være bra for alle i den nye rettskretsen. Det vil altså bli kortere saksbehandlingstid, det vil bli bedre arbeidsforhold for dommere, og så vil det bli én felles leder. Det er

stor forskjell på å lede selvstendige enheter og selvstendige organisasjoner og det å lede en felles organisasjon med alle mulighetene det gir innenfor den større rettskretsen.

Spørsmål 2

Kari Henriksen (A) [11:34:35]: «I Listerregionen har Fyrtårnet Lister Helse startet lavterskelbehandling for rusavhengige. Det er bra å få behandlingstilbud nærmere der folk bor. Tidligere spesialisert behandling overføres i økende grad til kommunene, uten at refusjonsordningene tar høyde for dette. Pasienter som får tilsvarende behandling i sykehus, får refundert reiseutgifter, men det gjelder ikke dem som deltar i behandlingen i kommunal regi.

Vil regjeringen gjøre noe for å tilpasse ordningene til behandlingen og ikke hvor behandlingen gis?»

Statsråd Bent Høie [11:35:11]: Pasient- og brukerrettighetsloven og pasientreiseforskriften regulerer retten til dekning av pasientreiser. Det følger av lovbestemmelsen at pasienten har rett til å få dekket nødvendige utgifter når han eller hun må reise i forbindelse med en helsetjeneste som omfattes av spesialisthelsetjenesteloven, og som dekkes av et foretak etter helseforetaksloven. Det samme gjelder helsetjenester som omfattes av folketrygdlovens bestemmelser om stønad ved helsetjenester.

Som følge av samhandlingsreformen bygges det opp tilbud til pasienter også i kommunal regi. Oppgaver flyttes fra spesialisthelsetjenesten til kommunene. Et eksempel på dette er kommunale tilbud om døgnopphold for pasienter og brukere med behov for øyeblikkelig hjelp som nevnt i helse- og omsorgstjenesteloven. Kommunale tilbud om dialyse er et annet eksempel.

Når sånne tilbud gis i spesialisthelsetjenesten, dekkes reiseutgiftene etter syketransportforskriften. Når samme tilbud gis i kommunal regi, refunderes reiseutgiftene kun hvis det er gitt tjenester som nevnt i folketrygdloven kapittel 5.

For å unngå at pasienter mister retten til å få dekket reiseutgifter i sånne tilfeller, er departementet gitt hjemmel til i forskrift å bestemme at retten til dekning av nødvendige utgifter også kan gjelde reiser til og fra helsetjenester som omfattes av helse- og omsorgstjenesteloven. Departementet har i pasientreiseforskriften gitt pasienter rett til dekning av reiseutgifter til kommunale tilbud om døgnopphold og kommunale dialysetilbud.

Vi har nå ikke noen konkrete planer om å utvide pasientreisereguleringen til å omfatte alle helsetjenester som tilbys av kommunen, og som ikke er folketrygd-

nansierte. Det viktige for meg er at pasienter ikke mister rettigheter når oppgaver flyttes fra spesialisthelsetjenesten til kommunene. Forskriftshjemmelen som ligger i lovverket i dag, bidrar til at vi unngår dette.

Kari Henriksen (A) [11:36:57]: Takk for svaret.

Fyrtårnet psykisk helse og rus i Lister gir behandling til rusavhengige nærmere der de bor, og de har kompetente og dyktige ansatte. Det er bra. Men mange rusmiddelavhengige har flere sykdommer, og avhengigheten påvirker både pårørende, barn, foreldre og kjærester. Høyre regjeringa gjør det dyrere for disse å være syke. Egenandelene øker. I en tid med pandemi krever regjeringa at én million nordmenn skal betale over 700 kr mer i egenandeler. Arbeiderpartiet mener det er dypt urettferdig. Vi ønsker ikke grense på egenandelskort 1, og vi vil slå sammen de to frikortene, noe som vil gi færre utgifter til behandling og rehabilitering for personer med kroniske sykdommer som bruker begge kortene. Hvorfor prioriterer regjeringa å gjøre det dyrere å være syk for så mange?

Statsråd Bent Høie [11:37:49]: Det gjør heller ikke regjeringen. Det er jo regjeringens initiativ og forslag at de to egenandelskortene nå skal slås sammen, sånn at de i Norge som har de høyeste egenandelene, får en kraftig reduksjon i egenandelen. Jeg er glad for at Arbeiderpartiet har kommet til at de vil støtte regjeringens forslag på det punktet.

Når det gjelder personer som f.eks. kan ha behov for tilbudet til Fyrtårnet psykisk helse og rus i Lister, har også regjeringen i statsbudsjettet for 2021 lagt inn om lag 60 mill. kr til kommunene for at de skal kunne innføre tilsvarende ordning som de har i Oslo kommune, nemlig at kommunen kjøper frikort til innbyggerne i begynnelsen av året, og dermed vil en ha gratis helsetjenester gjennom hele året. I budsjettforslaget er det lagt til grunn at alle landets kommuner kan gjøre som Oslo kommune, og det vil da være kompensert i statsbudsjettet.

Kari Henriksen (A) [11:38:44]: Det er tydelig at regjeringas politikk overfører utgifter til pasienter. Vi ser at den pasientgruppa som vi snakker om her, ofte har en marginal tilknytning til arbeidslivet. Vi har fått kutt i pendlerfradraget, ferietillegget er fjernet fra dagpengerne, og barnetillegget til uføre er fjernet. Noen har familier, og de opplever altså at brillestøtten kuttes, at barnehageprisene økes, samtidig som fastlegekrise i distriktene fester seg og sentraliseringen og kommersialiseringen fører ressurspersoner ut av distriktene. Det er en usosial og urettferdig politikk, og den treffer noen av dem som får behandling på Fyrtårnet psykisk helse og rus i Lister.

Vi styrker bl.a. fastlegeordningen og kommuneøkonomien. Ser statsråden at høyrepolitikken gjør det vanskeligere å være pasient i distriktene, og at de økte transportutgiftene som pasientene får i denne sammenhengen, kan være det som umuliggjør å ta imot behandling lokalt?

Statsråd Bent Høie [11:39:52]: Nei, høyreregjeringen har ikke foreslått noen endringer som innebærer økte transportutgifter for pasientene. Det at flere tilbud flyttes over til kommunehelsetjenesten, er en del av samhandlingsreformen, som Arbeiderpartiets Bjarne Håkon Hanssen la fram. Så det er en utvikling som Arbeiderpartiet tok initiativ til og var pådrivere for.

Tvert imot er det sånn at den pasientgruppen som har behov for dette tilbudet, har fått styrket sitt tilbud betydelig som følge av at det er Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet som styrer Norge nå, i motsetning til Arbeiderpartiet. Vi har hatt en egen opptrappingsplan for tilbudet til rusavhengige i Norge der det er overført betydelige beløp til kommunene for å bygge ut denne typen tilbud. Vi har bygd opp det spesialiserte behandlingstilbudet, som innebærer at ventetidene nå er kortere for denne pasientgruppen enn de har vært noen gang. Ikke minst har vi innført fritt behandlingsvalg, mot Arbeiderpartiets stemmer, så det er bl.a. rusbehandlingsinstitusjoner i Agder som hadde vært nedlagt hvis Arbeiderpartiets politikk hadde blitt ført på dette området.

Spørsmål 3

Bjørnar Moxnes (R) [11:41:23]: «Nye Oslo universitetssykehus innebærer den største omleggingen av sykehusstrukturen i Norge. I statsbudsjett for 2021 bevilger regjeringen 102 mill. kroner av vedtatt låneramme til forprosjektet.

Kan statsråden forsikre om at Helse Sør-Øst og Oslo universitetssykehus vil ha økonomisk bæreevne til å tåle den store investeringen som Nye Oslo universitetssykehus innebærer, er det forsvarlig å bevilge midler til den dyreste investeringen i Fastlands-Norge uten at foreligger reguleringsplan, og mener statsråden at nedleggelse av Ullevål sykehus og salg av tomta vil gi bedre helsetilbud til befolkningen?»

Statsråd Bent Høie [11:42:01]: Svaret på det siste spørsmålet er definitivt ja – med utropstegn. Stortinget vedtok en øvre låneramme til utbyggingen av Aker sykehus og Rikshospitalet ved behandlingen av statsbudsjettet for 2020. Vedtaket var basert på eksternt kvalitetssikrede konseptfaseutredninger. Utbyggingen på Aker og Rikshospitalet er en del av nye Oslo universi-

tetssykehus, som også inkluderer nytt klinikkbygg på Radiumhospitalet og ny regional sikkerhetsavdeling. Helse Sør-Øst har spart opp midler og har solid økonomi.

Som alle sykehusprosjekter ble lånerammen til nye Aker sykehus og nye Rikshospitalet vurdert og vedtatt etter ferdigstilling av konseptfasen. Dette betyr at siste del av planfasen – forprosjektet – gjenstår. Lånet som er bevilget for 2021, vil delfinansiere utgiftene til forprosjektet. Jeg vil minne om at bevilgningen i 2021 er lån som skal betales tilbake av Helse Sør-Øst.

I nye Oslo universitetssykehus skal Rikshospitalet bli et høyspesialisert sykehus med traume- og akutt-miljø, og blir landets viktigste beredskapssykehus. Samling av de spesialiserte funksjonene på Rikshospitalet vil gi én dør inn for de aktuelle pasientgruppene og gi bedre utnyttelse av verdifull kompetanse og kostbart utstyr. Nye Aker sykehus vil bli et stort akuttssykehus og skal på sikt bl.a. overta ansvaret for innbyggerne i de tre bydelene i Oslo som i dag får sitt tilbud ved Akershus universitetssykehus.

Utbyggingen av Aker og nye Rikshospitalet er utvilsomt Norges største sykehusprosjekt målt i kroner. Prosjektet planlegges med en struktur og løsninger som skal sikre alle innbyggerne i Oslo et spesialisthelsetjenestetilbud, også de bydelene som i dag får sitt tilbud ved Akershus universitetssykehus. I tillegg sikres en samling av spesialiserte regionale og nasjonale tjenester, som vil legge til rette for bedre bruk av helsepersonell i hovedstaden. Dette er viktig, gitt at det er et stort behov for denne typen kompetanse også i andre deler av regionen og ikke minst i landet for øvrig.

Det er behov for nye sykehusbygg i Oslo. Det er det ingen tvil om. En betydelig del av byggene på Ullevål sykehus er gamle og uhensiktsmessige. De er i svært dårlig teknisk stand og ikke egnet for moderne sykehusvirksomhet. Sykehusbyggene som nå planlegges ved Rikshospitalet og Aker, vil komme til erstatning for byggene på Ullevål. Planene vil gi moderne sykehusbygg og sikre økt kapasitet i Oslo, som gir befolkningen et bedre helsetilbud. Dette er på høy tid og veldig viktig for å sikre befolkningen i Oslo et helsetilbud på lik linje med resten av landet, som følge av denne utbyggingen.

Bjørnar Moxnes (R) [11:44:38]: Hvis det er så bra, er det rart at sju av ti Oslo-folk er mot å legge ned Ullevål sykehus. Det er flertall mot nedleggelse i alle partiers velgergrupper.

Nylig la fire fagfolk fram en rapport om sykehusplanene i Oslo. Den konkluderer med at nye OUS, som planlegges, ikke er økonomisk bærekraftig, og at fortsatt utvikling av Ullevål sykehus vil være 20 mrd. kr rimeligere enn å legge ned og bygge ut på Gaustad. Det vil gi en

raskere og bedre løsning for pasientene. Det vil åpne for at Aker kan bli lokalsykehus for hele Groruddalen og sikre bedre økonomi i Helse Sør-Øst.

Den økonomiske risikoen når det gjelder nye OUS, er betydelig høyere i dag enn det som ble beskrevet i budsjettet for 2020. Helse Sør-Øst har altså trukket sitt forslag til reguleringsplan for nye OUS på Rikshospitalet fordi plan og bygg i Oslo ikke kunne anbefale forslaget. Nå er prosjektet under full omarbeidelse. Synes Høie at det i det hele tatt er økonomisk bærekraft i og ikke minst areal til å bygge ut det som skal bli nye OUS?

Statsråd Bent Høie [11:45:44]: Svaret på det er også ja. Det alternativet representanten står for, er både dyrere, dårligere og vil ta betydelig lengre tid. Det vil gjøre at den befolkningen som har stemt representanten inn på Stortinget, risikerer å stå uten helt nødvendig helse-tilbud, på nivå med det som er i resten av landet, hvis representanten hadde fått gjennomslag for sitt standpunkt i denne saken. Det er alvorlig, for denne saken har tatt altfor lang tid allerede. Det er tidskritisk at man nå holder god framdrift i denne saken.

Den utredningen som representanten viste til, er feil. Det er gode utredninger som viser at et slikt alternativ vil koste mer penger og ta lengre tid, og dermed vil svekke og ikke være bærekraftig for Helse Sør-Øst. Det er de motsatte konklusjonene som er de korrekte.

Nå jobbes det veldig godt med utviklingen, med å se på muligheten for å overføre en del av det som er planlagt ved det nye Rikshospitalet, til det nye livsvitenskapsbygget. Det vil også sikre god framdrift for etablering av livsvitenskapsbygget, som ikke minst er viktig for Universitetet i Oslo, utvikling av helsenæringen i denne regionen og utviklingen av Oslo som by.

Bjørnar Moxnes (R) [11:46:59]: Det dokumenteres i rapporten fra forrige uke at den såkalte belysningen av Ullevål fra i fjor var basert på både oppkonstruerte og villedende premisser. Det vil være billigere og bedre å bygge ut Ullevål framfor å legge ned sykehuset.

I tillegg er det sånn at den nåværende pandemien illustrerer at smittevern bør være et viktig element i planleggingen av framtidens sykehus. Det er ikke gjort vurderinger i ROS-analysen av nye OUS om hvilke bygningsmessige løsninger som er best egnet ved pandemier. Ullevål sykehus ble opprinnelig bygd som et epidemisykehus. Et salg av tomten vil være en irreversibel handling, som vil frata OUS og befolkningen i Oslo en tomtereserve av stor strategisk betydning for senere utbygging, som både kan skyldes smittevern-hensyn og oppgavevekst.

Ser statsråden at det å kunne bygge ut på Nord-Europas største sykehusomt – altså på Ullevål – gjør det

enklere å få lavere smitterisiko enn å bygge kompakt, i høyblokker, på en trang tomt på Rikshospitalet?

Statsråd Bent Høie [11:48:00]: Nei, tvert imot. Det å bygge ut på Rikshospitalet vil gi oss moderne bygg. Vi må også bruke ny kunnskap og ny teknologi for å få en god måte å håndtere en pandemi på. Det er heldigvis sånn at også på dette området har det skjedd mye siden Christian IVs tid. Selv om Ullevål-bygningene var moderne på den tiden med tanke på en pandemi, er de ikke nødvendigvis det i dag. Forholdene knyttet til smittevern vil bli godt ivaretatt også i den nye utbyggingen.

Spørsmål 4

Masud Gharahkhani (A) [11:48:50]: «Hallingdal sjukestugu på Ål tilbyr desentraliserte spesialisthelsetjenester til lokalbefolkning og turister i Hallingdal. I akutsituasjoner er man avhengig av en god luftambulansbase med tilgang til drivstoffanlegg og landingsplass i regionen.

Hvordan vil statsråden sikre god beredskap for Hallingdal?»

Statsråd Linda Hofstad Helleland [11:49:13]: Først har jeg lyst til å benytte muligheten til å skryte av Hallingdal sjukestugu. Jeg kjenner veldig godt til den fordi jeg har familie som hører til Ål, og svigerforeldre som har fått fantastisk tilbud og omsorg der. Jeg har bare lyst til å fullrose dem.

Hallingdal sjukestugu tilbyr flere desentraliserte spesialisthelsetjenester til lokalbefolkningen, men også til turister i Hallingdal. De har somatisk sengepost, poliklinikk, dialyseavdeling, hjerteskle og lærings- og mestringssenter. I tillegg er det også bildediagnostikk, laboratorietjenester og psykiatri lokalisert der.

Dermed har Hallingdal sjukestugu en svært viktig beredskapsmessig rolle i Hallingdal. Vestre Viken har stasjonert en bilambulans der, og luftambulansetjenesten har en helikopterbase i tilknytning til virksomheten.

Jeg har oppfattet at representanten Gharahkhani i media er opptatt av de nye redningshelikoptrene og landingsmulighetene i Drammen. Det er jo ikke det representanten direkte har tatt opp i dag, men det er et tema som har engasjert befolkningen i Hallingdal, og redningshelikoptrene er selvfølgelig en del av Norges totale beredskap.

Dagens redningshelikoptre, Sea King, lander ved de fleste akuttisyrkehusene i dag. Det er likevel kun et mindre antall som har tilpassede landingsplasser. I mange tilfeller benyttes parkeringsplasser, idrettsbaner og fly-

plasser i nærheten. De nye redningshelikoptrene, som representanten er opptatt av, skal kunne lande ved de samme sykehusene, eventuelt andre steder etter avtale med helseforetakene. Her er det imidlertid et pågående arbeid, og man har foreløpig ikke endelig konkludert på behovet for tilpasninger.

De nye redningshelikoptrene, SAR Queen, vil ha langt bedre rekkevidde. De kan fly direkte til målet i stedet for å fly rundt kysten. Det er viktig. Helse Sør-Øst har opplevd at helikopterbasen på Ål er i døgnkontinuerlig beredskap hele året. Det er på plass et drivstoffanlegg i tilknytning til landingsplassen, og luftambulansen på Ål kan ved behov rykke ut med bil til Hallingdal sjukestugu.

Vestre Viken anser at det etablerte opplegget på Ål gir en god beredskap for Hallingdal. De fleste akuttoppdrag i luftambulansetjenesten håndteres av det ordinære helikopteret, tilsvarende det som står på basen på Ål. Det vil dermed ikke skje noen endringer i deres evne til å operere og til å lande.

Masud Gharahkhani (A) [11:52:14]: For kort tid siden stilte jeg beredskapsministeren spørsmålet om de nye redningshelikoptrene kan lande tilknyttet det nye sykehuset i Drammen og ved Ringerike sykehus, og svaret var overraskende nei. Vi skal altså bygge Norges mest moderne sykehus i Drammen, som skal gi et helse- og beredskapstilbud for innbyggerne fra Hallingdal til Bærum, uten at de nye redningshelikoptrene skal kunne lande der. I en akutt situasjon vet vi alle at se kundene teller.

For innbyggerne i distriktene er dette dårlige nyheter, for en sak som ikke har fått oppmerksomhet, er at det i Vestre Viken helseregion mangler et fuelanlegg for helikoptre ved Ringerike og Drammen. Når man dropper ny landingsplass, så dropper man også å bygge et fuelanlegg. Det betyr dårligere kapasitet for helikoptre som tar av fra Ål, fordi de ikke har muligheten til å fylle drivstoff i Drammen. Mener distriktsministeren at dette er god beredskap for innbyggerne i Buskerud og Hallingdal?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [11:53:10]: Nå er jeg kommet hit for å svare for hvordan situasjonen er på Hallingdal sjukestugu, så jeg velger å svare på det. Jeg tror det kan være fornuftig at representanten stiller spørsmålet til beredskapsministeren eller helseministeren når det gjelder Drammen sykehus og Ringerike sykehus. Som distrikts- og digitaliseringsminister kjenner jeg ikke til detaljene der. Men det jeg vet, er at når det gjelder Hallingdal sjukestugu på Ål, kan dagens helikopter lande som ordinært. Også når det er redningsaksjoner, kan de benytte seg av Sea King, de kan lande ved Hallingdal sjukestugu på Ål. Jeg forstår at det er noen utfordringer med at man kanskje er nødt til å

forsterke noen vinduer og litt sånne ting, men jeg tror det er ting som lar seg løse. Men beredskapen for befolkningen i Hallingdal er godt ivaretatt med den luftambulansetjenesten og de landingsforholdene som er der i dag.

Masud Gharahkhani (A) [11:54:11]: La meg forklare, sånn at distriktsministeren forstår alvoret. Det skjer en ulykke. Pasienten fraktes med statens luftambulanse fra Hallingdal sjukestugu på Ål til Drammen sykehus. Det er ikke mulig å fylle opp tanken på helikopteret ved Norges mest moderne sykehus som skal bygges i Drammen. På returen får man beskjed om en stor bilulykke på Flå. Helikopteret må da gi beskjed om at på grunn av lite drivstoff må man først tilbake til Hallingdal sjukestugu på Ål før man kan dra på nye oppdrag. Mener distriktsministeren at dette er god beredskap for innbyggerne i Hallingdal? Jeg mener nei. De fortjener bedre. Det gjør også de ansatte.

Vil distriktsministeren – for dette er distriktspolitikk – ta et initiativ sammen med meg for å sikre at det nye sykehuset i Drammen får landingsplass for de nye redningshelikoptrene og et fuelanlegg som sikrer god beredskap for distriktene i Buskerud?

Statsråd Linda Hofstad Helleland [11:55:06]: Jeg tror de aller fleste politikere er opptatt av beredskapen og folks helse og trygghet, også i distriktene selvfølgelig, ikke minst i Hallingdal.

Jeg er bedt om å svare for situasjonen ved Hallingdal sjukestugu. Helikopterbasen på Ål i Hallingdal benyttes bare av vanlig ambulanshelikopter. De kommer ikke til å bli berørt av anskaffelsen. Spørsmålet Gharahkhani stiller nå, handler om de nye redningshelikoptrene og muligheten for dem til å lande ved de andre sykehusene. Det er et spørsmål som representanten Gharahkhani bør stille til beredskapsministeren eller helseministeren.

Spørsmål 5

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [11:56:35]: Mitt spørsmål til statsråden lyder som følger:

«28. oktober 2019 hadde kulturminister Trine Skei Grande og statssekretær Frida Blomgren innspillsmøte om en mediepolitisk verktøykasse med en rekke representanter for mediebransjen. Behovet for en slik verktøykasse kom tydelig fram i behandlingen av mediemeldingen samme år.

Hva er status for regjeringens arbeid med denne verktøykassa?»

Statsråd Abid Q. Raja [11:57:02]: Det å opprettholde og videreutvikle et mangfold av medier av høy kvali-

tet er et overordnet mediepolitisk mål, fordi mediemangfoldet er en forutsetning for ytringsfrihet og et velfungerende demokrati.

I arbeidet med å sikre og utvikle det norske mediemangfoldet står Medietilsynet sentralt. Tilsynet har over en tid arbeidet med et nytt, ambisiøst prosjekt, Mediemangfoldsregnskapet. Hensikten er å kartlegge og jevnlig oppdatere status for tre viktige mediemangfoldsdimensjoner, nemlig avsender, innhold og bruk. Den første delrapporten ble presentert i februar 2020. Den neste kommer etter planen i desember i år og tar for seg bruksmangfoldet, mens den tredje delen av innholdsmangfoldet er ventet i 2021.

Mediemangfoldsregnskapet er et viktig verktøy i arbeidet med å tilpasse mediepolitiske mål og virkemidler til aktuelle utfordringer. Hensikten er at vi tidlig skal kunne fange opp om det er behov for å sette inn konkrete tiltak.

To av hovedfunnene i den første delrapporten var at Norge har et mangfold av redaktørstyrte medier, og vi har få geografiske blindsoner, alle steder, med mangelfull dekning av lokale og regionale forhold som har betydning for borgerne.

Spørsmålet om det er behov for tilpasning av eksisterende tilskuddsordninger for mediene, eventuelt å etablere nye ordninger, mener vi er naturlig å behandle samlet i gjennomgangen av mediestøtten. Regjeringen har varslet i mediestøttemeldingen at den hvert år etter stortingsvalg vil komme med en slik gjennomgang, slik også forslaget om ny mediestøttelov legger opp til. En slik gjennomgang vil første gang bli framlagt i 2022, og deretter vil en lignende gjennomgang foretas hvert fjerde år framover. Her vil vi se mediepolitiske mål og virkemidler i lys av utviklingen i mediesektoren og komme med forslag til styringssignaler for mediestøtten for kommende fireårsperiode. I dette arbeidet vil vi naturligvis også innhente synspunkter fra mediene.

Det må også sies at det selvfølgelig er utfordrende å lage verktøy uten å vite helt konkret hvilke oppgaver som venter. Covid-19-situasjonen illustrerer det. Både medier og en lang rekke andre virksomheter mistet sin omsetning, og i andre bransjer har mange måttet stenge ned. Regjeringen har gjort et omfattende arbeid med å lage kompensasjonsordninger for ulike bransjer, herunder også mediebransjen, og i perioder har departementet mitt og Medietilsynet nærmest hatt daglig kontakt med enkeltmedier og medieorganisasjoner.

I vårt videre arbeid vil vi sikre at vi har et mangfold av medier av høy kvalitet. For å sikre at mediemangfoldet i Norge kan utvikle seg videre, vil departementet vurdere medieorganisasjonenes forslag til tiltak i lys av de utviklingstrekk som avdekkes bl.a. gjennom Medie-

mangfoldsregnskapet, øvrig rapportering om mediemarkedet og andre innspill fra bransjen.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [12:00:03]: Takk for svaret. Et mediemangfoldsregnskap vil nok bli nyttig, men det var en utredning av ulike verktøy i den verktøykassen som komiteen ønsket seg. Jeg synes det er beklagelig at man ikke har begynt på den utredningen, for det vil alltid være nyttig. Det hadde vært helt på sin plass når vi merker at mediene er utfordret, da også demokratiet vårt, som under covid-19-pandemien. Særlig lokalavisene våre er rammet nå. Deres økonomi er helt avhengig av annonser for arrangementer, som nå har blitt avlyst. Ikke minst gjelder det for de minste lokalavisene. De har store problemer, for de har falt helt utenfor koronastøtten til mediene også.

Er statsråden enig med meg i at siden mange faller utenfor koronastøtten, ville det hjulpet med andre tiltak, som var mer generelle, og som ville ha fanget dem opp, som midlertidig fratrukket av arbeidsgiveravgiften for redaksjonelle stillinger eller det nye tiltaket i Canada, skattefritak for andel av redaksjonelle kostnader?

Statsråd Abid Q. Raja [12:01:08]: Vi lagde en mediepakke for nettopp å imøtese de utfordringene som mediebransjen sto i som følge av covid-19. Den hadde en romslighet på hele 300 mill. kr. Innretningen på den gjorde det også lettere å komme inn enn pakkene for resten av næringslivet. Jeg tror at for resten av næringslivet var det snakk om at man måtte ha 30 pst. omsetningsfall for å kunne delta i koronapakken, men fordi det var så viktig for regjeringen å ta vare på mediemangfoldet og påse at demokratiet og ytringsfriheten kunne ivaretas, lagde vi en innretning på pakken for mediene som gjorde at de trengte et omsetningsfall på kun 15 pst. for å ta del i de midlene. Jeg mener det var en riktig pakke å lage. Og midlene i pakken har etter søknad blitt betalt ut i den perioden.

Når det gjelder spørsmålet om skattefradrag på redaksjonelle kostnader, er det et av forslagene i verktøykassen. Hvis jeg får et oppfølgingsspørsmål om det, skal jeg gå dypere inn i den tematikken.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [12:02:08]: Takk for svar. Fordi det er ganske prekært i mediene etter ny nedstenging, får vi grave i det verktøyet litt senere, for akkurat nå er meldingen fra mediebransjen at det ikke er bare de minste lokalavisene som blør som følge av covid-19 og nedstenging. Det er nå også prekært for lokalaviser med opptil 15 000 i opplag. Det er behov for en umiddelbar støtte til disse på rundt 50 mill. kr. Det er en forventning fra både fortvilede redaktører og oss i Senterpartiet at dette raskt tas på alvor av ministeren. Selv om han skryter av den pakken som kom til mediene, er det

fortsatt 208 mill. kr igjen av den, fordi innretningen var så rigid. Siden det ligger penger der, håper jeg at statsråden er enig med meg, og at han – nå som samfunnet igjen har stengt ned, og det er stor annonsesvikt – er klar til å bistå de lokalmediene som har det aller verst nå, med umiddelbar økonomisk støtte.

Statsråd Abid Q. Raja [12:03:08]: Jeg er ikke enig i at det var en rigid ordning. Tvert imot vil jeg mene at det var en romslig ordning, og at det var en lavere terskelverdi for å komme inn under den ordningen enn det som gjaldt for resten av næringslivet. Resten av næringslivet måtte dokumentere et bortfall av 30 pst. av omsetningen, mens mediene måtte dokumentere et omsetningsfall på kun 15 pst. for å kunne ta del i den pakken. Jeg vil dermed si at det ikke var en rigid ordning.

Vi er veldig opptatt av å bruke disse pengene på en fornuftig måte. Vi må ha en faktabasert tilnærming til de ulike politiske pakkene vi lager, ikke basert på rykter og myter. Den årlige vurderingen av medieøkonomien fra Medietilsynet kommer på fredag. Vi bør avvente hva som står der, men på det nåværende tidspunkt vil jeg vise til at denne regjeringen har gjort utrolig mye for bredden av mediene – alt fra momsfritak for digitale medier til tilskudd til lokale lyd- og bildemedier, økt produksjonstilskudd til mediene og omfordeling av 30 mill. kr til små lokalaviser. Denne regjeringen har gjort mye for mediene, og det skal vi gjøre i fortsettelsen også.

Spørsmål 6

Siv Mossleth (Sp) [12:04:28]: «Bakgrunnen for etableringen av Nordland nasjonalparksenter i 2005 var at senteret skulle basere driften på dobbelt grunntilskudd fordi autorisasjonen fra Miljødirektoratet gjaldt for to nasjonalparker: Saltfjellet-Svartisen og Junkerdal. Fra 2016 har senteret bare fått utbetalt ett tilskudd, noe som gjør at å skrive søknader er blitt en uforholdsmessig stor andel av arbeidsoppgavene for å kunne oppfylle rollen som naturinformasjonssenter. Det blir mer byråkrati og mindre naturinformasjon.

«Dette kan da ikke være en villet politikk?»

Statsråd Sveinung Rotevatn [12:05:21]: Eg vil starte med å vise til svaret frå dåverande klima- og miljøminister Ola Elvestuen på to liknande spørsmål frå mars 2018 frå den same stortingsrepresentanten og slå fast at situasjonen nok er den same no som då.

Besøkscenter for natur skal formidle kunnskap av høg kvalitet om nasjonalparker, villrein, våtmark, rovvilt, fugl og villaks til lokalbefolkninga og tilreisande.

Barn og unge er spesielt prioriterte. Senteret har fått tilskot over budsjettet til Klima- og miljødepartementet.

Som formidla i mars 2018 vart ordninga med doble grunntilskot endra heilt tilbake i 2013. Bakgrunnen var at det var liten samanheng mellom kva senter som fekk doble grunntilskot, og kor dyrt det var å drifte det aktuelle senteret – eller kor mange gjester dei hadde. Dette vart også peika på av energi- og miljøkomiteen i budsjettinnstillinga for 2013.

Dobblen grunntilskot utgjorde i 2013 totalt 1,6 mill. kr for det aktuelle senteret, inflasjonsjustert ville det ha utgjort 1,86 mill. kr i år. Nordland nasjonalparksenter fekk i 2020 ikkje 1,86 mill. kr, men 1,91 mill. kr. Det vil seie at dei no får meir i fast støtte enn dei fekk i 2013 – og i dag ville fått med dobbelt grunntilskot.

Til samanlikning får dei fleste andre nasjonalparksenter som ikkje får særskilte naturrettleggsmidlar, faste midlar i form av eit grunntilskot på 1,06 mill. kr. Grunntilskotet er auka utover inflasjonsjustering samanlikna med 2013 for å styrkje sentera som kunnskapsformidlarar. Dei enkelte sentera kan i tillegg søkje på prosjektmidlar, f.eks. for å fornye utstillingar. Nordland nasjonalparksenter fekk i år prosjektmidlar på ca. 1,85 mill. kr.

Samla sett har Nordland nasjonalparksenter dei tre siste åra fått over 10 mill. kr i ulike tilskot over Klima- og miljødepartementets budsjett, bl.a. store bidrag til ei ny utstilling. Eg meiner difor at Nordland nasjonalparksenter har gode økonomiske rammevilkår.

Prosjektmidlar har til formål å dekkje behov som ikkje er faste behov. Eg meiner det er viktig å ha moglegheta til også å gje slik støtte sjølv om det betyr at ein må skrive ein god søknad, f.eks. fordi det går nokre år mellom kvar gong ei utstilling bør fornyast på eit senter. Prosjektmidlar krev søknad – absolutt – men det er ein villa politikk. Det trur eg representanten eigentleg bør vere einig i.

Siv Mossleth (Sp) [12:08:06]: For å belyse situasjonen nærmere kan jeg fortelle at i Besøkscenter nasjonalpark Nordlands tilfelle måtte Miljødirektoratet behandle 36 søknader for å opprettholde den aktiviteten som ministeren viser til, og som senteret er rigget for. De har mistet et av grunntilskuddene for to nasjonalparker, og dette er store nasjonalparker. Senteret har også informasjonsansvar for nasjonalparkene Låhko, Sjunghatten og Rago ettersom nasjonalparkforvalterne for de fem nasjonalparkene er etablert på dette forvaltningsknutepunktet. Alt ligger til rette for store synergier for naturinformasjon.

Ser ikke statsråden at mer av midlene må ut dit verdiene er, spesielt med tanke på den nye strategien Velkommen inn!?

Statsråd Sveinung Rotevatn [12:09:12]: For det første baserer det originale spørsmålet og oppfølgings-spørsmålet seg på ein premiss om at fordi ein ikkje får dobbelt grunntilskot, så får ein mindre pengar. Det stemmer rett og slett ikkje. Som eg gjorde greie for i svaret mitt, er det slik at om ein hadde heldt fram med double grunntilskot og berre inflasjonsjustert det dette senteret fekk tilbake i 2013 og fram til i dag, ville dei fått mindre pengar enn dei faktisk får. Dei får meir, dei får ikkje mindre. Og det er gode grunnar til det. Det er fordi dette nasjonalparksenteret, på same måte som andre senter, gjer ein veldig viktig jobb.

Det er heller ikkje unikt for Nordland nasjonalparksenter at dei har eit ansvar for fleire nasjonalparker. Det er det fleire av sentera som har, og det trur eg er klokt, for vi har mange nasjonalparker, og det er kjempebra. Fleire av dei er oppretta under denne regjeringa, og eg håper at vi skal opprette fleire verneområde i framtida. Det er som regel ikkje eit håp som vert delt av Senterpartiet, er mi erfaring, men det går jo an å snu.

Siv Mossleth (Sp) [12:10:11]: Ser ikke statsråden at mer byråkrati og stor usikkerhet fra år til år med søknadsskriving gjør det usikkert for de ansatte, og at det er lettere å miste folk med god kompetanse? Jeg har lyst til å si litt om hva dette egentlig er. Midtre Nordland nasjonalparkstyre forvalter det som tilsvarer 100 pst. av arealet i Østfold og Akershus og 200 pst. av Vestfold, og det er 12 pst. av Nordlands areal, altså 4 642 km². De har en fast stilling som naturveileder. De burde hatt tre. Nasjonalparkforvalterne har 500 timer overtid, men har likevel måttet utsette viktig arbeid med besøksstrategi og forvaltningsplaner. Straffes dette senteret for å være et stort knutepunkt, sett i relasjon til midlene?

Statsråd Sveinung Rotevatn [12:01:12]: Nei, eg vil snarare seie tvert imot, for som eg sa, får Nordland nasjonalparksenter 1,91 mill. kr i grunntilskot, medan dei fleste andre nasjonalparksenter får mindre enn det, nemleg 1,06 mill. kr i grunntilskot. Så at dette senteret vert særleg straffa, er vanskeleg å sjå. Situasjonen er snarare den motsette.

Så deler eg representanten sitt engasjement for at vi ikkje skal ha for mykje unødvendig byråkrati. Det er eg heilt einig i, også når det gjeld verksemda til nasjonalparksentera. Men eg meiner samtidig at når ein har sett av midlar som er meinte å vere ekstra midlar til desse sentera, og som dei kan søkje om etter behov, f.eks. når dei skal få opp ei ny og viktig utstilling, noko ein ikkje gjer kvart år, må ein kunne dokumentere behovet i konkurranse med andre senter. Det er mogleg det kan oppfattast som byråkratisk, men tilbakemeldingane vi får frå nasjonalparksentera, er at dei lever godt med dagens ordningar. Dei skriv gode søknader og får også tilslag på mykje midlar, og det gjer også Nasjonalparksenter Nordland.

Presidenten: Dermed er sak nr. 2 avsluttet.

Sak nr. 3 [12:12:18]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Dermed er sakene på dagens kart ferdigbehandlet.

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

Møtet hevet kl. 12.12.

