



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 76 · 10. mai
Sesjonen 2021–2022

Møte tirsdag den 10. mai 2022 kl. 10

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 76):

1. Stortingets vedtak til lov om endringer i genteknologi- og bioteknologi- og genetikklagen (offentlighet) (Lovvedtak 62 (2021–2022), jf. Innst. 258 L (2021–2022) og Prop. 60 LS (2021–2022))
2. Stortingets vedtak til lov om endringer i helsepersonelloven, pasient- og brukerrettighetsloven mv. (administrative reaksjoner, tilsynsmyndighetenes saksbehandling av henvendelser om pliktbrudd m.m.) (Lovvedtak 63 (2021–2022), jf. Innst. 254 L (2021–2022) og Prop. 57 L (2021–2022))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Bård Hoksrud om å stoppe bypakke Ålesund (Innst. 278 S (2021–2022), jf. Dokument 8:124 S (2021–2022))
4. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad, Carl I. Hagen og Tor-André Johnsen om å prioritere ny rv. 15 Strynefjellet no (Innst. 279 S (2021–2022), jf. Dokument 8:125 S (2021–2022))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energibærer for tog (Innst. 280 S (2021–2022), jf. Dokument 8:129 S (2021–2022))
6. Redegjørelse av kultur- og likestillingsministeren om status i arbeidet med å fremme likestilling og mangfold i alle sektorer
7. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Mimir Kristjánsson om harmonisering av rentesatser ved etterbetaling av ytelser og tilbakekreving av feilutbetalinger fra Nav (Innst. 271 S (2021–2022), jf. Dokument 8:142 S (2021–2022))
8. Interpellasjon fra representanten Sveinung Rotevatn til helse- og omsorgsministeren: «Koronaviruset smittar raskare når det blir kaldt i været og folk er meir innandørs. Dette har medført smittebølger kvar haust dei siste to åra, slik vi er godt kjende med også frå vanleg sesonginfluensa. I

desember 2021 førte smittebølga til kraftige tiltak og nedstenging av ei rekke næringer, trass i at nesten alle var fullvaksinerte og ein var godt i gang med oppfriskingsdosar for særleg utsette grupper. Usikkerheit rundt nye virusvariantar, som omikronvarianten, kan sjølvstilt tilseie auka beredskap, men det klare utgangspunktet må vere at vi kan leve med ulike variantar av koronaviruset framover utan behov for smitteverntiltak utover vaksinerings.

Er regjeringa einig i dette målet, og kva planar har regjeringa lagt for å hindre at landet må gjennom nye nedstengingar framover?»

9. Referat

Presidenten: Representantene Eigil Knutsen, Øystein Mathisen, Willfred Nordlund og Mona Fagerås, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentanten for Hordaland, Sigbjørn Framnes, tar nå sete.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon for representanten Sverre Myrli i tiden fra og med 11. til og med 13. mai for å delta på reise i regi av NATOs parlamentarikerforsamling til Haag i Nederland.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Anita Patel, innkalles for å møte i Stortinget i dagene 11. og 12. mai.

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

Presidenten: Representanten Torgeir Knag Fylkesnes vil framsette et representantforslag.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:01:23]: På vegner av representanten Kathy Lie og meg sjølv vil eg setje fram eit representantforslag om eit nasjonalt løft for kreative næringer.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det for vedtatt.

Presidenten vil foreslå Ingjerd Schou. – Andre forslag foreligger ikke, og Ingjerd Schou anses enstemmig valgt som settepresident for dagens møte.

Sak nr. 1 [10:01:54]

Stortingets vedtak til lov om endringer i genteknologiloven (offentlighet) (Lovvedtak 62 (2021–2022), jf. Innst. 258 L (2021–2022) og Prop. 60 LS (2021–2022))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:02:07]

Stortingets vedtak til lov om endringer i helsepersonelloven, pasient- og brukerretektighetsloven mv. (administrative reaksjoner, tilsynsmyndighetenes saksbehandling av henvendelser om pliktbrudd m.m.) (Lovvedtak 63 (2021–2022), jf. Innst. 254 L (2021–2022) og Prop. 57 L (2021–2022))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 3 [10:02:26]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Bård Hoksrud om å stoppe bypakke Ålesund (Innst. 278 S (2021–2022), jf. Dokument 8:124 S (2021–2022))

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

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

Geir Inge Lien (Sp) [10:03:18] (ordførar for saka): Først vil eg takke komiteen for det gode samarbeidet som vi har hatt gjennom denne prosessen, for innspel som har kome, og for den gode dialogen som har vore.

Dette er ei sak som er viktig for byutvikling i Ålesund kommune. Eg vil vise til departementet si vurdering av representantforslaget, der det kjem fram at departementet ikkje finn grunn til å føreslå endringar i Bypakke Ålesund no.

Når det gjeld det statlege prosjektet E136 Breivika–Lerstad, viser departementet til at det gjennom behandling av St.meld. 20 for 2020–2021, jf. Innst. 653 S for 2020–2021, er lagt til grunn ei delfinansiering med bompengar.

Dette betyr mykje for lokalbefolkninga og dei som bur i området. E136 Breivika–Lerstad har vore avgjerande for å få gjennomført Bypakke Ålesund. Vegen vert lagt i ein tunnel utanfor Lerstad. Dette er ei stor forbe-

tring av bukvaliteten og livskvaliteten for dei som bur i området. Det har eg sjølv sett med egne auge og òg høyrte frå medlemmer av kommunestyret i Ålesund, som kan fortelje om det engasjementet og ønsket som ligg bak å få til dette. Det er ei svært stor betring i bukvaliteten for dei som bur der. Å få vekk trafikken som no går opent forbi, betyr mykje. Det betyr mykje for livskvaliteten deira å få vekk støyen frå trafikken, med den tunnelen som kjem der, og det skjønner eg godt.

Prosjektet har vore etterspurt i lang tid, nettopp fordi det gjev så mange fordelar for lokalbefolkninga. Ikkje minst vil bypakka gje ei stor forbetring i kollektivtrafikktilbodet. Det vil betre framkomsten for buss og gje fleire kollektivtilknytingspunkt, som at bussar no kan stoppe smartare, og folk får moglegheit til å parkere i nærområdet av byen, i Spjelkavik, og ta buss vidare.

Bypakka inneber òg ei rekkje forbetringar for syklande og gåande. Dette er viktige trafikkssikkerheitstil- tak som vert tekne godt imot.

Vi ønskjer å stå fast på det vi har gjort, og gjennomføre bypakka slik ho ligg føre i dag.

Kirsti Leirtrø (A) [10:06:28]: Ålesund har ventet lenge på en bypakke og har endelig fått den – riktignok en nedskalert pakke. Nullvekstmålet ble lagt til grunn i Stortinget i klimaforliket allerede i 2012, og det innebærer at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Vi trenger ulike virkemidler for å nå målene og for å bedre framkommeligheten og redusere kø rundt byene våre. Nå snakker Fremskrittspartiet i saken her om folkets vilje, men det er ingen tvil om at flertallet i bystyret i Ålesund har gått inn for den pakken som Stortinget nå har vedtatt – og de må representere folkets vilje.

Nå er bompenger også en del av forutsetningen for å bedre framkommeligheten og redusere kø. En annen forutsetning for utvikling og gode boforhold er et godt kollektivtilbud og trafikkssikkerhet for syklende og gående. Fremskrittspartiet vil med dette forslaget stanse den utviklingen Ålesund og regionen ønsker seg. Vi har lyttet til regionens prioriteringer, det gjorde vi også da vi jobbet med NTP. Vi venter nå på tilbakemelding på andre typer prosjekt, fordi den nasjonale transportplanen ble lagt ved protokollen.

Erlend Larsen (H) [10:08:20]: Veiutbygginger engasjerer, prioritering av strekninger engasjerer også. Noen ganger må en sette strek for diskusjoner for å ta en avgjørelse for å komme videre. Langvarige omkamper kan utsette viktige infrastrukturprosjekter i mange år.

Det er et grunnleggende prinsipp at bompengefinansiering av veier skal ha lokalpolitisk forankring før Stortinget fatter det endelige vedtaket. Det har også denne saken. For mindre enn et år siden vedtok Stortinget

Bypakke Ålesund. Dette vedtaket kom som følge av at det to år tidligere ble fattet lokalpolitiske vedtak om å etablere en bypakke for Ålesund, og vedtaket er også forankret i Nasjonal transportplan. Ålesund kommune vedtok den 6. juni 2019 at de gikk inn for å etablere en bypakke, og elleve dager senere fattet Møre og Romsdal fylkeskommune tilsvarende vedtak. To år etter de lokale vedtakene ble bypakken som nevnt vedtatt i Stortinget. Ett år etter det igjen blir det forsøk på omkamp.

I denne regjeringsperioden har vi sett en regjering som bare sitter og venter på lokal motstand og konflikt. Det er en drømmesituasjon for en regjering som skal kutte i samferdselsbudsjettet. Den enkleste øvelsen av alle kutt er å utsette prosjekter, sette dem på vent. Også dette prosjektet vil utsettes til en gang ut i evigheten dersom representantforslaget blir vedtatt.

Jeg skulle gjerne sett at vi hadde klart å bygge veier uten bompenger, men det er dessverre ikke gjennomførbart. Vi er et lite land i antall innbyggere og et stort land i forhold til antall kilometer vei. Høyre støtter derfor flertallet i å avvise representantforslaget.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:10:01]: 53 mrd. kr tek den norske stat inn i bil- og bilrelaterte avgifter frå bilistane. På mange måtar kan ein seie at det er eit gedigent landevegsrøveri det norske folk opplever, fordi dagens regjering har lagt inn ca. 19 mrd. kr til vegbygging i 2022 – 19 mrd. kr. 53 mrd. kr vert tekne inn i bil- og bilrelaterte avgifter, i tillegg til 15 mrd. kr i bompengar.

Om ikkje det er nok med dei 15 mrd. kr i bompengar, skal ein her i Bypakke Ålesund ta inn 3,9 mrd. kr i bompengar for å finansiere eit prosjekt til ca. 4,5 mrd. kr. Det er ikkje fakkeltog eller flaggheising i Ålesund for Bypakke Ålesund. Folk og næringslivet er eigentleg utruleg lite happy med å måtte betale 3,9 mrd. kr for å finansiere noko dei ikkje skal bruke. Bilistane og særleg næringslivet skal ikkje bruke dei tiltaka som vert bygde i Bypakke Ålesund.

Når ei av dei største næringane vi har langs kysten, fiskerinæringa, f.eks. skal køyre den døde laksen gjennom Ålesund og vidare ut til Europa og til marknaden, skal dei altså betale bompengar for gang- og sykkelvegane inne i Ålesund. Ingen av dei som køyrer laksen, skal bruke desse tiltaka inne i Ålesund by, og det er heller ingen andre som kjem til å bruke det, for folk vil velje andre løysingar. Folk vil velje Stryn, Ørsta, Volda, andre større regionsenter fordi dei ikkje vil betale bompengar for noko dei sjølve ikkje skal bruke.

Prinsippet om at det ein betalar for, skal ein få igjen nytta av, er ikkje til stades i denne bypakken. Derfor er vi imot Bypakke Ålesund.

Så høyrer vi at statsråden også planlegg å innføre bompengar og auke satsane for elbil. Ein har fått store

delar av folket i Noreg til å kjøpe elbil, og då skal sjølv-sagt skattar og avgifter tyngje også det området ned, til liks med alt anna. Det er ganske spesielt når ein tek inn mange gongar meir i bil- og bilrelaterte avgifter enn det ein brukar på veg. 53 mrd. kr inn i bil- og bilrelaterte avgifter og 15 mrd. kr i bompengar for å byggje veg for 10–15 mrd. kr, det er landevegsrøveri.

Eg tek opp Framstegspartiets forslag.

Presidenten: Representanten Frank Edvard Sve har tatt opp de forslagene han refererte til.

Mona Fagerås (SV) [10:13:14]: Hva er en bypakke? Bypakker er med på å dekke veibyging, kollektivtrafikk og gang- og sykkelstier, og bypakker gir bedre og tryggere veier, bedre kollektivtilbud og nye sykkelveier. Etter min mening er dette en helhetlig tankegang om infrastruktur i byene våre. Men det er det ikke for Fremskrittspartiet. For Fremskrittspartiet er en bilist kun en bilist – men sånn er det da virkelig ikke. Jeg er en bilist! Men jeg har barn som sykler både til skolen og på fotballtrening, og jeg har en gammel mor som går på butikken og handler. Jeg ønsker jo at de skal ha trygge gangfelt og trygge sykkelstier. Jeg finner til og med selv på å gå meg en tur til byen min, for å handle eller bare for å få frisk luft. Jeg er også en hyppig bruker av kollektivtrafikk, spesielt her i Oslo, selv om onde tunger mener at jeg burde gå mer. Men en sånn helhetlig tankegang har altså ikke Fremskrittspartiet. For Fremskrittspartiet er en bilist kun en bilist.

I Tromsø griner de nå etter at departementet har sendt signaler om at finansiering av bypakken blir vanskelig. Jeg skjønner dem godt, for bypakken er viktig for helheten i trafikkbildet – men altså ikke viktig for Fremskrittspartiet. Jeg tror til og med laksen vil ha trygge veier, sånn at den kan komme seg trygt fram.

Da Fremskrittspartiet satt i Samferdselsdepartementet, var det et nullvekstmål, altså at veksten i persontransporten i byområdene skulle tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Da var det et viktig prinsipp for Fremskrittspartiet, men sånn det ikke lenger. Jeg vil også minne Fremskrittspartiet om den historiske veksten i bompengeneinnkreving, den historiske økningen i antallet bomstasjoner og den historiske veksten i bompengegjeld nettopp i den tiden Fremskrittspartiet hadde finansministeren og samferdselsministeren.

At Ålesund nå skal få en sårt tiltrengt bypakke, synes jeg er bra. Å stoppe den er useriøst, intet mindre.

Alfred Jens Bjørlo (V) [10:16:11]: Hadde Ålesund vore ein by i stagnasjon eller i tilbakegang i folketal, hadde vi ikkje hatt bruk for nokon Bypakke Ålesund. Heldigvis er ikkje Ålesund det – Ålesund er ein by i vekst. Då er vi nøydd til å finne løysingar for denne

veksten som både gjer det mogleg for Ålesund og Ålesund-regionen å vekse – noko som er bra for heile Nord-Vestlandet og for Noreg – og at det skal bli godt å bu der, samtidig som vi når dei nasjonale måla som blei viste til av førre talar, nemleg at Stortinget, med Framstegspartiets støtte, har vedteke eit nullvekstmål som medfører at all vekst i persontransporten i byområde skal bli teken av kollektiv, sykkel og gange. Då må vi få til gode spleiselag der også staten er med, i lag med lokale styresmakter og trafikantar.

Det er nettopp det Bypakke Ålesund handlar om. Det er ein samla pakke for å sikre at Ålesund er ein god by for alle. Grovt sagt skal halvparten av pengane brukast til å byggje vegtunnel frå Moa til Lerstad, eit stort og viktig vegprosjekt, og den andre halvparten skal brukast på trafiksikring, kollektivtiltak og sykkelveggar, bl.a. på å byggje nytt kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus, ny bru over Brosundet, miljøgate og tiltak rundt campus – rett og slett å sørge for at det veksande sentret Ålesund i framtida har eit påliteleg og effektivt transportsystem for alle transportformer, som samtidig gjev god byutvikling og gjer det godt for folk å bu og leve der.

Venstre har vore ein sterk tilhengar av å få på plass desse bypakane. Vi var ein pådrivar for å få dei på plass for dei aller største byane først, og vi har i neste omgang vore ein pådrivar for å få dei på plass også for dei mellomstore byane i Noreg, medrekna Ålesund. Dette er ein framtidsretta måte å tenkje på, og det gjer det mogleg å leve eit godt liv i byane, anten ein er menneske eller fisk.

Eg er glad for at det er eit breitt fleirtal i salen her i dag og i komiteen som avviser den, etter mitt syn, ganske horrible tanken om å skrinleggje denne pakken og dermed setje framtidig byutvikling i Ålesund på spel.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:18:53]: Bypakke Ålesund ble behandlet av Stortinget 15. juni i fjor, da Stortinget ga sin tilslutning til pakken. Innholdet i denne bypakken er basert på lokalpolitiske vedtak. Derfor overrasker det meg at Fremskrittspartiets representant og forslagsstillerne ønsker å overprøve beslutninger fattet av det demokratisk valgte lokale folkestyret.

Representantene fra Fremskrittspartiet hevder i henhold til forslaget at det er betydelig lokal motstand i befolkningen og næringslivet mot Bypakke Ålesund. Men det er nå en gang slik at det er lokale myndigheter, på vegne av befolkning og næringsliv i Ålesund-regionen, som har vedtatt bypakken slik den foreligger. Det er et grunnleggende prinsipp for bompengefinansiering at det foreligger lokalpolitisk tilslutning.

Representantene fra Fremskrittspartiet ser ut til å mene at tiltakene i denne pakken er feilprioritering i forhold til hvilke prosjekter de mener er riktig å gjennomføre. Det ramses opp en rekke tiltak som man mener er vik-

tig å gjennomføre, men som ikke er en del av den vedtatte bypakken. Samtidig ønsker representantene mindre bompenger. Det henger i grunnen ikke godt sammen.

Statens rolle i saker som dette er å sikre at det faglige opplegget knyttet til finansiering og gjennomføring er realistisk, og at det er innenfor rammene av det som Stortinget har satt. Det dreier seg både om valg av prosjekter og tiltak i pakken og hvordan disse skal finansieres. I tillegg må innkrevingsopplegget, dvs. plassering av bomstasjoner, takstsystem og takstnivå, være i henhold til gjeldende retningslinjer. Det er videre viktig at lokale myndigheter holder seg innenfor realistiske økonomiske rammer. Alt dette ligger til grunn for statens kvalitetssikring av det lokale forslaget til Bypakke Ålesund.

Bypakke Ålesund har en økonomisk ramme på 4 mrd. kr. Det opprinnelige forslaget fra Ålesund hadde en dobbelt så høy økonomisk ramme. Jeg har latt meg fortelle at min forgjenger i ministerstolen, som for øvrig representerte Fremskrittspartiet og hadde bakgrunn fra Møre og Romsdal, bidro til at den vedtatte pakken nå framstår som mer edruelig.

Bompengeneinnkreving i Bypakke Ålesund skal etter planen starte i 2022, og jeg ser ikke behov for at vi skal gjøre endringer i det nå. Bypakken er lokalpolitisk behandlet, vedtatt i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune, og behandlet og vedtatt i Stortinget i juni i fjor.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Erlend Larsen (H) [10:21:58]: I juni 2019 vedtok Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune at de ønsket å etablere en bypakke for Ålesund, slik at veistrekninger blir utbygd. I vedtaket fra kommunen og fylkeskommunen står det også at utbyggingen skal finansieres med bompenger. I dette representantforslaget ber forslagsstillerne om at planleggingen av Bypakke Ålesund stanses, og hevder at dette er i tråd med folkets vilje i byen. I Norge har vi et representativt demokrati, og to nivåer vedtok altså i 2019 at de ønsket Bypakke Ålesund. Dersom det er slik at folkets vilje er å stanse prosjektet, forventer jeg at både kommunen og fylkeskommunen har snudd og vedtatt å oppheve det de selv vedtok i juni 2019.

Mitt spørsmål til statsråden er da: Har kommune og fylke opphevet sine vedtak om Bypakke Ålesund og bompengefinansiering?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:22:46]: Nei, det er ingenting som tyder på det.

Erlend Larsen (H) [10:22:50]: Representantforslaget ber om at Statens vegvesen setter fortgang i planar-

beidet for ny E39 Vegsund–Breivika så snart som mulig. Mitt spørsmål til statsråden er da:

Har dette initiativet kommet fra Ålesund kommune og fylkeskommunen, eller er dette et initiativ som kommer opp først gjennom dette representantforslaget?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:23:07]: Det kan jeg ikke svare på. Jeg er ikke kjent med det.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:23:25]: Samferdselsministeren seier at ønsket om å byggje meir veg, som Blindheim–Breivika, som har bortimot 30 000 bilar i døgnnet, heng ikkje heilt i hop med at ein ikkje vil ha bompengar. Då er spørsmålet mitt til samferdselsministeren: Kan ministeren forklare at det heng i hop at staten tek inn over 50 mrd. kr i bil- og bilrelaterte avgifter og 15 mrd. kr i bompengar, det står altså i ministeren sitt eige statsbudsjett, og legg til grunn at ein skal byggje veg for 19 mrd. kr, som no vert signalisert skal kuttast kraftig? Korleis heng det i hop at ein skal fortsetje å ta inn bompengar, når ein faktisk ikkje brukar dei pengane ein tek inn i bil- og bilrelaterte avgifter og faktisk ikkje brukar bompengainntektene heller? Korleis heng det i hop?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:24:21]: Hvordan norske veier finansieres gjennom bompenger, har en lang forhistorie – så vidt jeg vet langt tilbake til 1980-tallet. Det krever, som jeg sa i mitt innlegg, lokalpolitisk behandling, det krever regionalpolitisk behandling, og det krever nasjonal behandling. Det har blitt fremmet bompengeproposisjoner om både enkeltstrekninger og for så vidt også bypakker gjennom mange år. Det har vært lagt fram for Stortinget av undertegnede, og det har vært lagt fram av mine forgjengere. Det har vært lagt fram av Fremskrittspartiet i regjering, og det har vært lagt fram av Arbeiderpartiet i regjering, og i grunnen har alle partier sluttet seg til det. Og som en representant sa i et tidligere innlegg, er det faktisk sånn at under Fremskrittspartiet i Samferdselsdepartementet økte innkrevingen av bompenger ganske betydelig og flatet ut på et høyere nivå enn det var før regjeringsskiftet i 2013. Så Fremskrittspartiet er ikke spesielt motstander av bompenger, i hvert fall ikke når de får makt.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:25:23]: Eg reknar med at samferdselsministeren har sett seg godt inn i korleis vegar vart bygde tidlegare, og faktum er at med Framstegspartiet i regjering bygde vi langt, langt meir veg. Vi bygde bl.a. 280 km med firefelts motorveg, og bompengedelen gjekk ned frå over 40 pst. til ca. 20 pst. Er samferdselsministeren einig i at når ein tek inn 53 mrd. kr i bilrelaterte avgifter, 15 mrd. kr i bompengar, ser det merkeleg ut at når ein skal byggje veg for 19 mrd. kr, må

ein fortsetje med å ta inn bompengar? Er ikkje det veldig rart?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:26:02]: Det er vel ikke spesielt mye rarer enn det har vært under foregående regjeringer. Finansieringsmodellen er ganske eksakt lik. Fremskrittspartiet har vært villig til å ta inn bompenger i regjering, og man har stemt for bypakker i Stortinget når man har hatt regjeringsmakt. Så jeg tenker at det taler for seg.

Mona Fagerås (SV) [10:26:29]: Bypakker gir bedre og tryggere veier, bedre kollektivtilbud, nye sykkelveier og er en fornuftig, helhetlig tankegang om infrastruktur i byene våre. Men som jeg var inne på i innlegget mitt tidligere, sitter hele den politiske ledelsen i Tromsø og nærmest griner fordi departementet har gitt dem signaler om at finansiering av bypakken der kan bli vanskelig. Dette har skapt spørsmål om hvordan denne regjeringen vil prioritere de viktige bypakkene framover, så derfor blir mitt spørsmål til ministeren: Hvordan vil denne regjeringen prioritere bypakkene framover? Er dette også en prioritet fra samferdselsministerens side?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:27:23]: Vi startet, i motsetning til den foregående regjering, en prosess med Tromsø. Vi har laget et mandat som er godkjent i regjering, og vi har satt i gang forhandlingene. Det som det ble en god del diskusjon om i Tromsø, naturlig nok, var et brev vi sendte til Statens vegvesen, hvor vi sa det som er ganske innlysende, i alle fall for de fleste her, nemlig at man ikke kan fastsette en ramme for forhandlingene økonomisk sett før vi har et statsbudsjett på plass i denne salen. Dessuten er det sånn at når man går i gang med byvekstforhandlinger, er det nær sagt underlig hvis man tenker at resultatet skal presenteres på forhånd. Det er jo en forhandlingsprosess hvor man skal oppnå noen mål, og den økonomiske biten er en del av helheten i pakken. Denne regjeringen har ambisjoner om å få på plass byvekstavtaler, men vi er i en situasjon nå hvor vi må prioritere annerledes nasjonalt sett, og det vil selvfølgelig også kunne påvirke rammene til byvekstavtaler.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

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

Morten Stordalen (FrP) [10:28:42]: Det er ikke noen tvil om at når det gjelder bompengedebatten, skiller de øvrige partiene seg fra Fremskrittspartiet ganske tydelig. Det blir hevdet at Fremskrittspartiet krevde inn mye bompenger i regjering. Ja, det er som følge av at det var en historisk veisatsing – over en dob-

ling i veibudsjetten. Det har aldri blitt bygd så mye vei i Norge som under Fremskrittspartiet i regjering.

Så vet nok alle at bompengandelen i veiprojektene gikk ned. Når det gjelder bypakker, tror jeg også det er vel kjent for det ganske land, i hvert fall for denne salen og øvrige partier, at det var et bompengeforlik. Det var fordi det var en Fremskrittsparti-statsråd som fokuserte på å få ned kostnadene i disse bypakkene, nettopp fordi det er ganske urimelig – det har Fremskrittspartiet i regjering og også i denne salen – å kreve bompenger for noe bilistene ikke skal bruke.

Det har også vært en debatt i denne salen tidligere i år om noe jeg kalte «luksusfellen». Det er greit når statsråden står og sier at det er lokalt forankret. Men det er også Samferdselsdepartementet og denne salen som konfirmerer de forslagene og tiltakene og er med på det. De partiene som ivrer mest, er de partiene som sier nei til biltrafikk inn i byene, og som vil ha nullvekst. Nullvekstmålet i 2012 er greit å nevne – men i 2012 hadde vi ikke den elbilparken som vi har i dag. Det var ingen som så for seg det da, den gangen. Nullvekst handlet selvfølgelig om forurensing, miljø, lokale utslipp og litt areal. Nå ser vi at de partiene som var for nullvekstmålet i 2012, bruker det samme argumentet overfor elbilene i dag.

Ja, det er en kjensgjerning: Fremskrittspartiet er imot at bilistene skal betale for sykkel og gange i kollektivprosjekter. Jeg mener det er på høy tid at denne salen tar diskusjonen på alvor framover. Vi har sett alle opprørene i senere år mot disse bypakkene, særlig i storbyene. Det er ikke noen tvil om at kostnadene øker betydelig for de som skal bruke det nettet, også i Ålesund.

Vi mener at man må se på andre tilskuddsordninger, rett og slett, for det er faktisk en offentlig oppgave å bygge ut infrastruktur og sørge for det. Og det er ikke noe misforhold: Fremskrittspartiet er for at man kan sykle og gå, de som kan det. Fremskrittspartiet er for å kunne bruke kollektivtransport, de som kan det – men vi synes det er feil at det er bilistene som skal betale det store gildet.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:31:37]: Det kunne ha vore freistande å seie at det vi ser i bompengedebatten, det som gjeld bompengar, eigentleg er moderne landevegsrøveri. Ein meir moderne måte å sjå det på er at den norske staten har lagt inn avgifter på bil og bilbruk som skal gå til å dekkje kostnader til veg som bilistane skal bruke. Men det som har skjedd i etterkant, er at desse bypakkene og bompengepakkene berre har vorte ei mjølkeku for å få inn midlar til å dekkje alt anna enn det bilistane skal bruke og ha ansvaret for. Dette er hovudproblemet. Så vert det sagt av representanten frå SV her at det var så mykje bompengar då vi var i regjering. Ja, vi hadde diverre ikkje fleirtal åleine, men det er heilt openbert at vi bygde 280 km med firefelts motor-

veg, vi bygde mengder med veg – langt, langt meir enn det dagens regjering gjer – og vi bygde veg for meir enn det Stortinget og regjeringa tok inn i bil- og bilrelaterte avgifter. I dag er det stikk motsett. I dag tek ein inn 53 mrd. kr i bil- og bilrelaterte avgifter, 15 mrd. kr i bompengar, og så skal ein byggje veg for 19 mrd. kr.

Så høyrer vi at samferdselsministeren og leiaren i transportkomiteen spring rundt og seier at vi skal kutte ned vegbygginga fordi det vart eit så dyrt landbruksoppgjer, og det er så dyrt med krigen i Ukraina – samtidig som staten fløymer over med pengar. Budsjettet for olje og gass er 277 mrd. kr, men det ligg an til å verte langt innpå 1 000 mrd. kr som kjem inn i statskassa, så det er ikkje mangel på pengar.

Så er det slik at innbyggjarane får den politikken dei stemmer for, den politikken dei på ein måte bestiller. I Møre og Romsdal har Framstegspartiet vore det største partiet og er det også no. Då vi sat i regjering, klarte Framstegspartiet – fordi folk stemte på Framstegspartiet i Møre og Romsdal – å gjere ein forskjell. Vi fjerna alle bompengane i Møre og Romsdal, til 1,3 mrd. kr, fordi vi var eit parti som folk stemte på, og vi leverte tilbake til innbyggjarane. Vi er framleis det desidert største partiet i Møre og Romsdal, med over 22 pst. Diverre er det no eit raud-grønt fleirtal i Stortinget som gjer at vi ikkje har den same påverknaden. Resultatet ser vi no. Det går ikkje mange månadene vi er ute av det borgarlege fleirtalet, før Senterpartiet, Arbeidarpartiet og SV hiv seg på – med støtte frå Høgre – for å få meir bompengar. Vi klarer å halde Høgre lite grann i kragen og unngå bompengar. No ser vi at bompengane fløymer på. Og det er på mange måtar imot folkets vilje, det er heilt openbert.

Geir Inge Lien (Sp) [10:34:53]: Det er interessant å følgje debatten og høyre historia om det som har skjedd. Når representanten Sve seier at det som skjer no, er landevegsrøveri, må eg berre seie at Framstegspartiet stod for ein stor del av det, dei var sjølve med på landevegsrøveriet i si tid. I perioden deira var det ikkje bygt så mykje europaveg – eller vegar i Møre og Romsdal i alle fall. Rett nok betalte dei ein del bompengar, men det vart ikkje bygt vegar der.

Det som er gledeleg i denne saka, er at no skal vi bruke store summar på trafikk sikring, på kollektivtiltak og sykkelvegar. Blant dei store prosjekta er nytt kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus. No flyttar vi inngangspartiet frå nedsida til oversida, det vil vere revolusjonerande for sjukehuset, for dei som skal bruke det og for tilgjenge, ny bru over Brosundet og ikkje minst miljøgate og tiltak rundt campus.

Då eg var i Ålesund i lag med statsråden, kunne ordføraren og fleire representantar frå kommunestyret frå vindaug i rådhuset i Ålesund stolt vise fram kva som

skulle skje rundt Sørsida, det prosjektet som vil falle godt inn, og som er eit samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunen. Det er utruleg viktig for utviklinga når det gjeld vidaregåande opplæring og ikkje minst byutvikling. Så det er mykje her, som eg sa i innlegget mitt før, som vil føre til at Ålesund no vil få eit utruleg lyft. Det er ein by i vekst, dette treng Ålesund. Vi får stå på, det er eit breitt, solid og godt fleirtal for å lytte til folket og ønska deira. No må vi få prosjektet opp og fram.

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

Sak nr. 4 [10:36:51]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad, Carl I. Hagen og Tor-André Johnsen om å prioritere ny rv. 15 Strynefjellet no (Innst. 279 S (2021–2022), jf. Dokument 8:125 S (2021–2022))

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

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

Erling Sande (Sp) [10:37:40] (leiar i komiteen og ordførar for saka): I framlegget frå representantane Sve, Stordalen, Listhaug, Hoksrud, Hjemdal, Njåstad, Hagen og Johnsen er temaet å prioritere rv. 15 Strynefjellet gjennom igangsetjing av planarbeid og involvering av Møre og Romsdal fylkeskommune, knytt til den delen av prosjektet som omhandlar arm til Geiranger.

Ein samla komité har i handsaminga av dette forslaget påpeika at rv. 15 er ein svært viktig sambandsveg mellom vest og aust. For mange enkeltpersonar, delar av næringslivet og reiselivsnæringa på Nord-Vestlandet er dette den vegen austover dei brukar oftast. Vidare er strekninga frå Skåre til Breidalen veg med svært dårleg standard, og i tillegg er han rasfarleg – det går ras, og han blir i periodar stengd ved fare for ras. Dei eksisterande tunnelane på strekninga er smale, og ofte oppstår det trafikkfarlege situasjonar.

På denne bakgrunnen har både kommunar, folk og næringsliv kjempa for ein ny tunnel på denne strekninga, og i 2018 presenterte regjeringa eit konseptval for strekninga som inneheld lang tunnel frå Skåre til Brei-

dalen, med arm til Geiranger. Målet er at ein samtidig med ein ny og trygg veg over Strynefjellet kan oppnå å gje Geiranger ein rassikker heilårsveg dersom Møre og Romsdal fylkeskommune ønskjer å prioritere dette. Det vil også utbetre ein veg som tidvis har stor trafikk, særleg i sommarhalvåret, og komiteen har då peika på at Geiranger er eit reisemål å rekne med også i internasjonal samanheng.

Komiteen viser vidare til at det under handsaminga av Nasjonal transportplan i Stortinget var eit breitt politisk fleirtal bak å prioritere rv. 15 i første seksårsperiode, og at Statens vegvesen har lagt opp til å starte planlegging av prosjektet i sin gjennomføringsplan. På denne bakgrunnen meiner fleirtalet at Strynefjellet er godt varetteke i oppfølginga av transportplanen, og innstillinga er på bakgrunn av dette at forslaget ikkje blir vedteke. Så legg eg til grunn at mindretalet presenterer sitt syn i saka.

La meg berre kort få leggje til at for Senterpartiet er det også viktig å løfte fram at dette er eit viktig prosjekt. Det handlar om å sikre dei reisande ein trygg og rassikker veg over fjellet, og det handlar ikkje minst om å redusere ulempe næringslivet opplever med dagens veg, som har dårleg standard. Denne vegen var ikkje ein del av dei prosjekta som Solberg-regjeringa hadde med i sitt opphavlege forslag til Nasjonal transportplan. Derfor var det så viktig for Senterpartiet, gjennom handsaminga av transportplanen, å sikre fleirtal for at dette prosjektet kom med. Det var også viktig, det statsråden bekrefta tidlegare i år, at dei prosjekta som Stortinget løfta fram med breie fleirtal gjennom handsaminga, stiller på lik linje med dei opphavlege forslaga når transportplanen skal oppfyllast.

Kirsti Leirtrø (A) [10:40:59]: Vi var på komitéreise på Vestlandet, og da fikk vi godt innblikk i tilstanden på rv. 15 over Strynefjellet og ikke minst betydningen av en arm til Geiranger for denne regionen. Tunnelene er overmodne for utskifting og skaper store problemer for næringsliv og reisende.

Fremskrittspartiet valgte å ikke forhandle med Solberg-regjeringen om Nasjonal transportplan sist den ble behandlet, og den ble lagt ved protokollen i stedet for at det ble noe flertallsvedtak. Den forrige nasjonale transportplanen, fra 2017, ble lagt fram av en Fremskrittsparti-statsråd, så det skulle vært mange muligheter for Fremskrittspartiet til å få framskyndet dette viktige prosjektet. Det hadde blitt en underlig situasjon om Stortinget skulle behandlet ett og ett samferdselsprosjekt, som Fremskrittspartiet her og i flere andre saker legger opp til.

Nasjonal transportplan har den hensikt at den skal være en forutsigbar plan for transportetatene og inn-

byggerne våre, og må følges opp gjennom de årlige budsjettene vi på Stortinget vedtar. Siden NTP nå kun er lagt ved protokollen, er det helt nødvendig å gå gjennom hele porteføljen, som komiteen har bedt statsråden om. Det er et bredt flertall for å starte opp dette arbeidet i første seksårsperiode. Statens vegvesen har, som komitélederen og saksordføreren sa, lagt inn midler til planlegging av dette veianlegget i 2024.

Vi støtter derfor ikke forslaget fra Fremskrittspartiet, selv om vi riktignok er like utålmodige som dem.

Charlotte Spurkeland (H) [10:43:16]: Rv. 15 Strynefjellet er en viktig øst-vest-forbindelse for store deler av Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Den er viktig for folk som bor langs traseen, og selvsagt viktig for næringslivet og reiselivet. Det er allerede altfor dårlig trafikksikkerhet på strekket, og tunnelene er, som allerede beskrevet her i debatten, smale og har dårlig standard. Dette er en rasutsatt vei som sårt trenger utbedring, og strynefjellstunnelene er også overmodne for utskiftning.

I NTP-behandlingen la Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti inn 500 mill. kr ekstra til rv. 15 Strynefjellet i første periode. I tillegg har både Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Fremskrittspartiet dette prosjektet inne med midler i sitt alternativ. Et bredt flertall omtalte dermed prosjektet i sine merknader og var enige om å legge inn ekstra midler til at prosjektet skulle sikres oppstart i første seksårsperiode. Statens vegvesen har lagt inn planleggingsmidler i gjennomføringsplanen fra 2024, men vi i Høyre er utålmodige og støtter derfor forslagene om at planlegging bør komme i gang enda raskere.

Reiselivet er en stor næring som sysselsetter mange på Vestlandet, ikke minst i Geiranger. Jeg har selv hatt gleden av å jobbe to sommersesonger i vakre Geiranger, og selv om det begynner å bli noen år siden, har det ikke vært de store endringene på tilkomstveiene dit. Veien fra Strynefjellet til Geiranger er dårlig og blir hvert år stengt om høsten og åpner ikke igjen før om sommeren. Det er tusenvis av turister som kommer med bil og buss, selv om man kanskje tenker at de fleste kommer med cruise.

Høyre støtter derfor forslagene om at rv. 15 Strynefjellet bør sikres oppstart i første periode, og også at en arm til Geiranger som helårsvei skal planlegges i samarbeid med fylkeskommunen.

Avslutningsvis en liten stemmeforklaring: Høyre støtter i dag de forslagene som gjelder det representantforslaget dreier seg om, nemlig rv. 15 Strynefjellet. De fem andre forslagene i innstillingen, som tar for seg andre veiprojekter, og hvor vi også støtter flere av dem, kommer vi tilbake til senere.

Presidenten: Vil representanten ta opp forslag?

Charlotte Spurkeland (H) [10:45:27]: Ja.

Presidenten: Representanten Charlotte Spurkeland har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:45:46]: Når ein ser på rv. 15 Strynefjellet, er det ein veg som verkeleg engasjerer befolkninga og næringslivet i heile den regionen. Det er på mange måtar eit industribelt og eit næringsbelt på Vestlandet som står for ein veldig stor del av næringsutviklinga og ikkje minst innteninga til landet.

Førre år var det ein aksjon for rv. 15 Strynefjellet der det var kilometervis med kolonnekøyning, med lastebilar, vanlege bilar, bubilar – eit folkeleg engasjement frå anleggsbransjen, transportbransjen, innbyggjarane og næringslivet for å leggje press på at rv. 15 skulle setjast på dagsordenen og verte teken inn i Nasjonal transportplan.

Det gjorde dei aller fleste partia i denne salen, i ein merknad i Innst. 653 S for 2020–2021, om NTP. Det vart rett nok lagt ved protokollen, men eg trudde at ein stod bak det ein faktisk sa i den merknaden, om at ein skulle setje i gang bygging av rv. 15 Strynefjellet i løpet av dei fyrste seks åra i planperioden.

Det er på ein måte bestillinga til Statens vegvesen, men vi ser dessverre at i mange samanhengar gjer Statens vegvesen som dei vil, og dei har plutselig sagt at dei skal byggje det i perioden 2028–2033, og dei skal starte planlegginga i 2024. Dei som har følgd med, og dei som har jobba med samferdsel, veit at dersom ein startar planlegginga av rv. 15 Strynefjellet i 2024, betyr det at då vil det ikkje kunne verte starta opp i løpet av dei fyrste seks åra i Nasjonal transportplan. Det veit leiaren i transportkomiteen. Det veit samferdselsministeren. Alle veit at sånn er det. Ein vil ikkje kunne starte med å byggje rv. 15 i løpet av den fyrste delen i NTP. Kva er Nasjonal transportplan? Jo, det er dei fyrste seks åra. Etter det er det berre nemnt. Det har inga praktisk betydning. Det kjem ikkje inn i handlingsplanen til Statens vegvesen – og kan med andre ord ikkje setjast i gang.

Med andre ord har Senterpartiet, Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti sagt at dei ikkje vil ha rv. 15 Strynefjellet inn i fyrste del i Nasjonal transportplan, og då vil ein heller ikkje starte opp.

Eg er ganske overraska, eg er ekstremt skuffa over at det er sånn, for denne vegen er ein av dei viktigaste næringsvegane for heile Vestlandet. Markeringa i fjor sommar med kilometervis med kolonne viste at han er utruleg viktig for næringslivet, innbyggjarane, folk flest og kva det måtte vere. Så det er trist at det vart sånn.

Eg tek opp Framstegspartiets forslag.

Presidenten: Representanten Frank Edvard Sve har tatt opp de forslagene han refererte til.

Mona Fagerås (SV) [10:49:03]: Det er i dag mange som bor på rasfarlige steder i Norge, som lever i utrygghet, og som må frakte barna til barnehage og skole og pendle langs rasfarlige områder. Rassikring kan redde liv, skape trygghet for folk og spare samfunnet, folk og næringsliv for kostnader på grunn av stengte veier.

Jeg har tidligere tatt til orde for at regjeringen må ha en helhetlig plan for skred- og rassikring av alle de farlige veiene våre, og ikke behandle én og én rasfarlig vei, sånn som Fremskrittspartiet tar til orde for nå. Det er et helt vanvittig etterslep på dette området, og det haster med å få på plass en forpliktende plan for hvordan vi skal skredsikre de farligste veiene våre i dette landet. Vi må begynne jobben med å trygge distriktsveiene våre nå. Jenny Følling i Nasjonal rassikringsgruppe er vel den som sier det så tydelig som det går an å si det: Behovet er enormt.

Da Stortinget behandlet representantforslaget fra Høyre om å løfte skred- og rassikring nå i april, var SV skuffet over at ingen av de andre partiene ville sette en tidsfrist for når vi skulle ha pengene klare for å få rassikring på plass for de farligste veiene våre. Det at ingen ville være med på en sånn frist, fikk meg jo til å undres: Er det slik at flertallet i denne salen når det skal prioriteres penger, heller vil bygge miljøfiendtlige motorveier enn å få på plass livsviktig rassikring?

Jeg hadde håpet at vi kunne fått noen tydelige signaler i dag, men jeg er kanskje vel optimistisk. Det koster omtrent 70 mrd. kr å rassikre de farligste veiene våre. Det er mye penger, men langt fra så mye som vi bruker på miljøfiendtlige motorveiprojekter, og her har jo forslagsstillerne til dagens sak vært i førersetet.

Finansieringstakten i ras- og skredsikring er i dag altfor lav, og den holder på ingen måte tritt med de utfordringene som klimaendringene og ekstremvær skaper. Dersom vi ikke starter opp med en betydelig opptrapping snarest, vil næringsliv, eksport og befolkning rammes hardt.

Alfred Jens Bjørlo (V) [10:52:13]: I førre sak, om bypakke i Ålesund, var representanten Sve og Framstegspartiet relativt usamde med underteikna og Venstre. Det er vi ikkje i denne saka. Vi er heilt på linje. Å få ny, lang tunnel på Strynefjellet til erstatning for dagens utdaterte, farlege og også klimafiendtlige vegsystem med gamle, korte tunnelar på strekninga er ei prioritert sak – ikkje berre regionalt, men også nasjonalt. Eg vil rose Framstegspartiet og Frank Sve for å ha teke initiativet til å få denne saka opp som ei eiga sak og ein eigen debatt i Stortinget i dag.

Representanten Sve og eg var også med i den same, store massemobiliseringa for ny strynefjellstunnel i valkampen i fjor. Den einaste skilnaden var at representan-

ten Sve køyrde dieselkaravan, og eg køyrde elbil. Utover det var vi side om side. Den mobiliseringa og alt engasjementet som har vore elles, viser kor viktig Strynefjellet er. Dette er ein livsnerve mellom aust og vest, på Nord-Vestlandet. Det handlar om rassikring – ja – men det handlar òg om å sikre moglegheitene for verdiskaping og eksport for næringslivet i ein av dei viktigaste næringsregionane vi har i Noreg, på Nord-Vestlandet.

Det er eit vegprosjekt, men det er også eit prosjekt som bind saman sjø og bane. Det bind saman sjøkorridoren langs kysten av Vestlandet og jernbanen i Gudbrandsdalen, ved rv. 15 Måløy–Otta. Her er Strynefjellet flaskehalsen i dag. Dei lange periodane med stenging som vi har, trafikkfaren og uføreseielegheita som er på strekninga i dag, er ikkje til å leve med.

Difor må dette prosjektet opp og fram. Det er eit breitt fleirtal på Stortinget som sa nettopp det i handsaminga av Nasjonal transportplan i vår, og som krev og seier at dette prosjektet skal startast opp i den første seksårsperioden. Då må planlegginga kome i gang raskt. Eg ser med uro på at Statens vegvesen ser ut til å ha meir eller mindre fritt spelarom til å planleggje akkurat det dei har lyst til, anten det er prosjekt som Stortinget har eller ikkje har prioritert. Her meiner eg det er ei oppgåve for denne salen og for statsråden å gje klar beskjed til Statens vegvesen om at planlegginga av ny tunnel på Strynefjellet må startast opp raskast mogleg.

Venstre kjem til å støtte framlegget som ligg føre frå komiteen, frå Høgre og Framstegspartiet, om at dette planarbeidet må startast innan 2022–2023. Vi kjem også til å støtte framlegget om at ein arm til Geiranger som heilårsveg blir planlagt inn i prosjektet. Venstre gjev si fulle støtte til forslaga nr. 1 og 2 i saka.

Ingjerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:55:38]: Rv. 15 Strynefjellet knytter Vestlandet og Østlandet sammen. Som flere allerede har vært inne på, er det en svært viktig transportåre, særlig for næringslivet, som bruker veien både dag og natt.

Strekningen har en rekke tunneler som Statens vegvesen har brukt tid og ressurser på å utbedre og opprettholde tilfredsstillende sikkerhetsnivå i. Forut for arbeidet som nå pågår i strynefjellstunnelene, ble det foretatt en grundig vurdering av tidspunktet for dette arbeidet, som nødvendigvis krever at tunnelene til tider må stenges. I et område hvor været har så mye å si for framkommeligheten som over Strynefjellet, sier det seg selv at planleggingen av dette må være svært god. Av hensyn til entreprenørene, HMS og arbeidsmiljøloven har Vegvesenet forsøkt å legge så lite som mulig av arbeidet på nat-

tetid. Denne tiden av døgnet er det også mye tungtrafikk med viktig last på veien.

Når det gjelder forslaget om å prioritere strynefjellsveg med arm til Geiranger nå, er det i Nasjonal transportplan 2022–2033 bare navngitt prosjekter som blir startet opp i de første seks årene av planperioden. Det er altså utgangspunktet. Det er imidlertid satt av en pott med midler som ikke er fordelt for de siste seks årene av perioden. Med utgangspunkt i de utfordringer og ambisjoner for transportkorridoren som presenteres i NTP, skal Statens vegvesen utvikle strategier og planer for nye investeringer som løser utfordringene på best mulig måte.

Den 8. februar presenterte Statens vegvesen sin gjennomføringsplan. I planen er det et planleggingsprogram som viser hvilke prosjekter som skal planlegges etter plan- og bygningsloven. Rv. 15 Strynefjellet er her omtalt med forventet planaktivitet i 2024. Det er vel flere som allerede har vært inne på det i debatten. Med forbehold om at prosjektene med planoppstart etter 2022 kan både framskyndes og forsinkes, samt at nye prosjekter kan komme til eller falle fra, er rv. 15 over Strynefjellet også omtalt som et nytt aktuelt prosjekt med oppstart i NTPs siste seksårsperiode.

Når en kommer til planstadiet, er det konsept B1, med tunnel fra Skåre til Breidalen og arm til Geiranger, som kommer til å bli lagt til grunn, jf. eksisterende KVVU og KS1 for rv. 15 Strynefjellet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Trond Helleland (H) [10:58:41]: Det er grunn til å stille noen spørsmål ved hvordan samferdselsplanleggingen foregår for tiden.

Her er det altså et prosjekt som en hel komité stiller seg bak, og som alle har stilt seg bak i NTP, og så sier samferdselsministeren nå at det kanskje kan bli oppstart av planlegging i 2024. Samtidig gikk samferdselsministeren ut før helgen og utsatte tre store veiprosjekter, bl.a. Oslofjordtunnelen, E6 gjennom Sørfold og Røldals-tunnelen. Toppoppslaget på NRK nå er at det øverst prioriterte prosjektet fra Vegvesenet er nytt løp i Oslofjordtunnelen. Så går statsrådens venner i komiteen ut og sier at vi skal bygge fylkesvei og nedskalere farten på motorvei til 80 km/t.

Når vil Stortinget få presentert en helhetlig gjennomgang, der vi også kan delta i denne debatten, som tydeligvis foregår internt i regjeringspartiene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:59:51]: Som under tegnede har svart Stortinget, tar vi sikte på å gå gjennom hele porteføljen, for da også å se på de prosjektene som hadde flertallsmerknader ved seg i stortingsbehandlingen. Det vil vi selvfølgelig komme tilbake til Stortinget med på egnet måte.

Trond Helleland (H) [11:00:10]: Det var et veldig knapt svar på et vanskelig spørsmål. Jeg skjønner at det er vanskelig å svare utførlig på noe som er så rørete internt i regjeringspartiene. Blant annet sier representanten Iversen i komiteen at nei, det er ikke gul midtstripe på alle veier i Finnmark, så da får de på Østlandet klare seg med 80 km/t, det går jo like fort som å kjøre i 110. Jeg kjører mellom Oslo og Drammen hver dag. Der går det ikke veldig fort. Det er ikke fordi det er 80 km/t, det er fordi det er kø, det er for liten kapasitet.

Er det virkelig sånn at den nye regjeringen har tenkt å legge alle motorveiprosjekter på is fordi den ikke klarer å prioritere? Og når det til alt overmål står i Klassekampen i dag at det er på grunn av landbruksoppgjøret vi nå skal utsette veiprosjekter som skal ha en levetid på minst 50 år – hva slags kortsiktig tenking er det regjeringen nå er inne på?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:01:11]: Jeg kan ikke svare for oppslag i Klassekampen, men jeg ser i hvert fall ingen kobling mot landbruksoppgjøret.

Det vi gjør nå, er at vi går gjennom prioriteringer i lys av at verden har endret seg, at verden ser annerledes ut enn da NTP ble lagt fram i fjor sommer. Vi har fått krig i Ukraina. Vi har fått avslutningen på en pandemi. Vi har behov for å prioritere forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap og det å ta imot flyktninger, og det vil påvirke alle sektors budsjetter, også de som ikke er direkte berørt av dette, og det vil også påvirke samferdselsbudsjettet.

Når det gjelder de konkrete prosjektene som ble nevnt, har vi holdt dem tilbake for å kunne se helheten før vi kommer til Stortinget med dem, men Oslofjordtunnelen er som kjent et veldig viktig prosjekt og et høyt prioritert prosjekt.

Trond Helleland (H) [11:02:10]: Jeg kan opplyse statsråden om at den siste saken jeg var saksordfører for forrige gang jeg var i transportkomiteen, fra 2005 til 2009, var nytt løp i Oslofjordtunnelen, som da ble vedtatt av Stortinget, med jubel. Nå er det gått 13 år, og foreløpig ser det mørkt ut. Det er mørkt nede i tunnelen, men det ser enda mørkere ut nå, når en ser hvordan statsråden den ene dagen avlyser prosjektet og Vegvesenet neste dag løfter det fram som det øverst prioriterte prosjektet.

Poenget mitt med dette er å understreke at Stortinget har vedtatt en nasjonal transportplan. Riktignok var det ikke et flertall som sto bak alle deler av alle prosjektene, men det var et bredt flertall for Strynefjellsvegen, for Oslofjordtunnelen og andre ting. Da er spørsmålet: Når vil Stortinget bli invitert til å ta del i denne store rådslagningen som nå foregår internt i regjeringspartiene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:03:11]: Det spørsmålet har jeg for så vidt allerede besvart. Det vil skje på egned vis. Det vil f.eks. kunne være i budsjettssammenheng. Men jeg har lyst til å replisere til representanten Helleland at på de 13 årene har det altså vært en Høyre-regjering i 8 av dem. Man har ikke fått det prosjektet på plass da, så i så fall er det flere som må dele ansvaret for det.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:03:40]: Det er relativt kolsvart i strynefjellstunnelane, som er nokre av Noregs dårlegaste tunnelar, og Strynefjellet er ein av dei dårlegaste fjellovergane, sjølv om han er så viktig som han er. Mitt spørsmål til statsråden er rett og slett: Kven er det som styrer dette landet? Er det Statens vegvesen, eller er det Stortinget? Når eit bortimot samla storting gjev klar melding om at rv. 15 Strynefjellet skal byggjast og skal setjast i gang i første del av NTP, kjem Statens vegvesen med svar på spørsmål frå komitémedlem Helleland for eit tid tilbake om at det skal setjast i gang i 2028–2032.

Spørsmåla er rett og slett heilt i tråd med det representanten Helleland før meg snakka om: Når skal Stortinget bestemme? Er det Stortinget som bestemmer, eller er det Statens vegvesen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:04:36]: Ja, jeg vil si det er bekymringsfullt hvis stortingsrepresentanten er i tvil om om Stortinget bestemmer. Det er selvfølgelig sånn at det er Stortinget som bestemmer, og som starter opp prosjekter når prosjektene er modne. Jeg tror også saken er godt kjent med – og det er vel også blitt sagt fra representantene – at Nasjonal transportplan er en stortingsmelding. Den danner grunnlag for planlegging. Statens vegvesen har et oppdrag hvor de har såkalt porteføljestyring som et av sine verktøy. Det vil si at de forsøker å fremme de forslagene til prosjekter som er mest modne, til departementet, og som senere havner i Stortinget. Det som kom opp under behandlingen av Nasjonal transportplan – som også flere har vært inne på – som ikke nødvendigvis ble vedtatt som en melding, var at den hadde flertallsmerknader, men ingen samlet finansieringsplan. Det er vår felles utfordring.

Alfred Jens Bjørlo (V) [11:05:46]: Eg må nok diverre fortsetje der representantane Helleland og Sve slapp, for å prøve å bli litt klok på korleis denne regjeringa eigentleg styrer den store pengebruken på samferdselsprosjekt, og på vegprosjekt spesielt.

Det er slik at eit nær samla storting, ein samla komité i denne saka i dag, peika på at ein har bedt om at Strynefjellet blir prioritert i første del av planperioden, altså i den første seksårsperioden. Eg legg til grunn at det er eit signal regjeringa tek med seg, at prosjektet no blir prio-

ritert for planlegging. Men så ser vi, og i dag kan vi lese på NRK, at no legg Vegvesenet fram sine topplister – topp 4, topp 20, det er reine poplistene som blir lagde fram – der dei seier at dei prioriterer ut frå kva dei meiner er rett og ut frå planstatus. Her prøver vi å seie noko om kva som skal planleggjast. Strynefjellet er ikkje planlagt og Vegvesenet prioriterer ut frå planstatus.

Har samferdselsministeren gjeve Vegvesenet beskjed om å prioritere planlegging av rv. 15 Strynefjellet?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:06:52]: Som jeg svarte i et tidligere innlegg her, har vi bedt Statens vegvesen om å se på porteføljen i lys av de prosjektene som fikk prioritet i Stortinget, altså de fem–seks prosjektene det var flertallsmerknader bak.

Jeg tror ikke tiden strekker til for å ta den folkeopplysningen her og nå, men det er sånn at gjennom mange år har man hatt utfordringer med å få samferdselsprosjekter til å forholde seg til de økonomiske rammene som Stortinget har satt. Derfor ble verktøyet porteføljestyring oppfunnet av den forrige regjeringen, og det var et godt verktøy. Det handler om at Statens vegvesen, og for så vidt Bane NOR, skal holde prosjektene i en fase hvor man hele tiden forsøker å få ned kostnader og øke nytten. Det er det Statens vegvesen nå har lagt fram i sin topp 20-prosjektliste. Det er Statens vegvesens svar på vår utfordring om å sette opp en portefølje. Så vil det være sånn at det er vi som vil prioritere, dvs. sammen gjennom regjerings- og stortingsbehandling, når den tiden er moden.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Olve Grotle (H) [11:08:13]: Eg kjenner ikkje på behov for å gå gjennom behovet for ny strynefjellstunnel – det har vore belyst tidlegare i debatten. Eg vil berre kort nemne at rv. 15 Strynefjellet er komen inn som ein del av NTP, rett nok etter at den første blei lagd fram, og det er eit samla storting som står bak rv. 15 Strynefjellet og at den er med i NTP. Det er også lagt til grunn at oppstart skal skje i første delen av perioden.

Så er det nemnt her frå to representantar at dei var med på ein kolonne i Stryn i sommar. Det var eg også, og så har eg vore med på ein ting til. Eg var nemleg med på eit oppstartsmøte i Stryn i vinter i regi av Statens vegvesen. Da kom det fram at dersom ikkje Statens vegvesen startar planlegginga før 2024, vil ein ikkje kome i gang med å byggje tunnelen i første delen av perioden, slik heile Stortinget har lagt til grunn. Det er faktisk slik at i kommunane der snakkar ein no om at ein vil prøve å forskottere planlegginga, slik at ein kan kome i gang i 2023. Og når ein da ikkje grip inn overfor Statens vegve-

sen og ber dei starte opp planlegginga i 2023, vil ein altså ikkje rekkje oppstart av sjølve prosjektet i den første delen av perioden i NTP, slik alle i denne salen ønskjer.

Geir Inge Lien (Sp) [11:10:13]: Rv. 15 Strynefjellet er ein utruleg viktig veg for næringslivet og for dei reisande. Senterpartiet ser på dette som eit veldig viktig prosjekt og har difor vore ein del av det breie fleirtalet her når det gjeld å vere einige om at dette må vi få til. Det handlar om å sikre dei reisande ein trygg og rassikker veg over fjellet, og det handlar ikkje minst om å redusere ulempa som næringslivet har. Dei opplever no særleg dårleg vegstandard, og vi har i fleire møte med dei næringsdrivande og lastebiltransportørar fått høyre om kvardagen, korleis det er å stå og vente på å få kome seg over, på grunn av ras og rasproblematikk.

Det må på plass ein lang tunnel, det er det ikkje tvil om, og vi ser òg at dette med ein arm til Geiranger er viktig. Geiranger er, som det har vore sagt her i salen, ein viktig turistdestinasjon for nasjonen. Det er utruleg mange reisande også sjøvegen, og her har vi moglegheit til å kunne få på plass ein god og trygg rassikker veg, heilårleg, til Geiranger. Både fylka Møre og Romsdal og tidlegare Sogn og Fjordane, Vestland, er veldig opptekne av at vi skal få dette på plass. Eit aust–vest-samband vil bety mykje. Næringslivet i heile Søre Sunnmøre og i nordre Vestland er veldig opptekne av denne vegen, og det kan eg godt forstå. Vi i Senterpartiet skal vere kreative, vi skal stå på, vi skal jobbe for at dette prosjektet skal verte realisert så snart som råd er. Det er kjekt å registrere et det er brei semje i denne salen om at dette er eit utruleg viktig prosjekt for regionen.

Erling Sande (Sp) [11:12:18]: Eg vil først berre gjen-ta det som representanten Lien sa: Det er eit gledeleg, sterkt tverrpolitisk engasjement for Strynefjellsvegen, og det er kjekt å erfare – det er kjekt å erfare når det gjeld mange vegar, men iallfall når det er ein veg ein kjenner godt. Så det er eit viktig signal for dei mange som jobbar for å få ein ny veg over Strynefjellet, og som har aksjonert for det, som det er vist til tidlegare.

Så må eg seie at eg opplever at innlegget til representanten Sve spreier unødig usikkerheit kring prosjektet. For det første er det vist til at Statens vegvesen ikkje berre har varsla start av planlegging, men på vår komiteereise også til Nordfjord signaliserte Statens vegvesen at dei hadde stort engasjement for dette prosjektet og såg på det allereie. Så det er – heilt openbert – iallfall ikkje mitt inntrykk at dette er noko nedprioritert prosjekt frå Statens vegvesen si side, tvert imot.

Dersom resonnementet til representanten Sve skulle halde vatn, vil jo alle vegstrekningar som Framstegspartiet ikkje får tilslutning til ut frå enkeltforslag i denne salen, stå i fare, men slik er det naturleg nok ikkje. Var

det slik, ville jo også representanten Sve få ei utfordring når det gjeld alle dei prosjekta han ikkje har nemnt, og ikkje har løfta fram for denne salen. Det trur eg er viktig å ha med seg.

Statsråden har vore tydeleg på at dei prosjekta som låg i den opphavlege nasjonal- og transportplanen, i tillegg til dei prosjekta som hadde breie fleirtal i Stortinget, er med vidare i prioriteringa og i oppfølginga av den nasjonale transportplanen.

Så heilt til slutt: Det er litt underlege kommentarar frå fleire av opposisjonspartia her knytte til porteføljestyringa til Statens vegvesen. Kanskje i endå større grad enn dagens regjeringsparti peika dei førre regjeringspartia på kor viktig det var at fagetatane hadde fridom og fleksibilitet i planlegging og ressursbruk, og ein har gått så langt at eksempelvis Nye Vegar har ein brei fridom innanfor dette feltet. På uttalen som fell her i denne sal, får ein inntrykk av at det er det motsette som gjeld, at her gjev regjeringa nærast frislepp til etatane, og at regjeringa ikkje har nødvendig politisk styring i desse prosessane. Så det er ein merkeleg kontrast, må eg seie, når ein høyrer innlegga i salen frå opposisjonen her i dag kontra det dei sjølve sa den tida dei regjerte.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:15:32]: Leiaren i transportkomiteen seier at Statens vegvesen har merka seg og sendt signal angående rv. 15 Strynefjellet. Kva slags signal? Er det røyksignal? Kva signal er det Statens vegvesen har gjeve angående rv. 15 Strynefjellet? Signalet er å skubbe det ut av Nasjonal transportplan. Eit samla storting har sagt at dette skal setjast i gang i løpet av dei første seks åra i perioden. Røyksignalet Statens vegvesen har sendt, er at dei ikkje vil byggje før 2028–2032. Beviset på det, signalet frå Statens vegvesen, står i VG i dag, der VG viser Statens vegvesen sine signal om kva dei ønskjer å byggje. Det er lagt inn 20 vegprosjekt. Anten har eg dårleg syn, det kan hende eg har, for eg finn ikkje rv. 15 i dei signala. Då må det vere røyksignal Statens vegvesen sender, for det står ikkje på den lista kva dei ønskjer å byggje – til 150 mrd. kr, 200 mrd. kr som sikkert vert 300 mrd. kr på grunn av prisveksten på stål og betong og sprengstoff og kva det måtte vere.

Det er veldig alvorleg, rett og slett fordi Statens vegvesen ikkje vil byggje rv. 15 Strynefjellet. Når leiaren i transportkomiteen framsnakkar det som om Statens vegvesen faktisk gjer det, forventar eg at leiaren i transportkomiteen kjem opp på denne talarstolen og fortel meg kvar eg kan finne desse signala frå Statens vegvesen. Kvar i lista frå Statens vegvesen står det at dei ønskjer å byggje rv.15 Strynefjellet dei neste åra? Det står ikkje der.

Det som er spesielt, er at Stortinget har gjeve den klare meldinga til Statens vegvesen om at Strynefjellet er

så viktig. Næringslivet har gjeve dei same signala. Innbyggjarane har gjeve dei same signala. Så presterer Statens vegvesen å hoppe bukk over meldinga Stortinget har gjeve.

Når skal regjeringa lytte til kva innbyggjarane og næringslivet har sagt om Strynefjellet, og kvifor står det ikkje inne på desse listene som Staten vegvesen faktisk har vist til i VG no i dag? Det gjer at eg klarer ikkje forstå at Vegvesenet i det heile er interessert i å byggje rv.15 Strynefjellet. Dei vil byggje heilt andre vegar, og så legg eg merke til at med den lista som ligg der, og kostnadene som er, går det iallfall to og tre periodar før ein kjem gjennom den lista. Her vert det lite vegbygging, når dei også skal kutte nær 19 mrd. kr for det dei skal byggje i dag, til sikkert ned mot 10 mrd. kr.

Trond Helleland (H) [11:18:51]: Det var komitélederen som fikk meg til å ta ordet, for han lurte på om jeg så helt vekk fra det vi hadde ment før, om porteføljestyring. Nei, overhodet ikke, men nå ligger det altså en liste på VG og NRK over gryteklare prosjekter og hvordan de prioriteres. Når det gjelder Strynefjellsvegen, vil noen si at det burde vært gryteklart for lengst, men det er det ikke. Det må planlegges. Det er der Stortinget har sendt et overordnet signal om at det skal ha oppstart i første del av planperioden, og for å få til det, må man planlegge. Sånn sett er det ikke så rart at det ikke ligger på listen, for listen har kun prosjekter som er ferdig prosjektert.

Det som er litt mer overraskende, er at de tre prosjektene som ble trukket fram i NRK før helgen, og som kunne bli utsatt, er de tre øverste på listen som regjeringen mente kunne bli utsatt. Det er de tre øverste prosjektene Vegvesenet nå prioriterer. Hvis en virkelig skal være djevelens advokat her og finne problemer: Hvis de tre øverste prosjektene skal utsettes, hva med de sytten neste? Da blir det ikke mye veibygging her i landet de neste seks årene.

Det er det jeg etterspør: Når har regjeringen tenkt å presentere en helhetlig plan? Jeg vet at de skal komme tilbake med svar på SVs krav i statsbudsjettet, og det er krav som bygges opp under av Senterpartiet og også noen i Arbeiderpartiet, om at man heretter bare skal prioritere rassikring og fylkesveier. Vi må altså ha et sammenhengende veinett i dette landet, der man har noen hovedveier, øst–vest, nord–sør, som har en større veibredde og en høyere standard. Det er der jeg er kritisk til vingingen. Jeg har nemlig ennå ikke hørt statsråden ta det i sin munn at det nå er kun rassikring og smale veier som skal prioriteres, men han blir presset av sine egne hele tiden.

Fra min side får statsråden full støtte i å stå i det at vi skal følge Nasjonal transportplan, at vi skal satse på

noen hovedveier mellom nord og sør og øst og vest. Men sånn som Senterpartiet og nå også deler av Arbeiderpartiet uttaler seg i bl.a. Klassekampen, begynner jeg å miste troen på at denne regjeringen har tenkt å prioritere samferdsel i det hele tatt. Bypakkene klarer de heller ikke å levere på. Da er spørsmålet: Hva er igjen da?

Alfred Jens Bjørlo (V) [11:21:47]: Dess meir denne debatten stig fram, dess sterkare får eg ein følelse av at vi no er hamna i ein heilt klassisk Catch-22-situasjon når det gjeld korleis vi skal få framdrift på Strynefjellet. Det er korrekt, som fleire talarar har sagt, at det vi no kan lese om hos VG og NRK om Statens vegvesens prioriteringar, er dei prosjekta som er gryteklare, ferdig planlagde. Det står at desse prosjekta er vurderte ut frå planstatus.

Så har vi altså eit representantforslag her i dag som ikkje handlar om å starte bygging av strynejellstunnelane, men som handlar om å starte planarbeid for Strynefjellet for å få desse prosjekta ferdig planlagde, for å kunne vere i posisjon til å gjere det Stortinget har sagt, nemleg at ein skal prioritere oppstart i første seksårsperiode av NTP. Det forslaget ser altså ut til å bli stemt ned av regjeringspartia og støttepartiet SV her i dag. Eg trur ikkje SV kjem til å ordne dette i salen. Når vi høyrde innlegget deira i denne saka, der dei i ein debatt om Strynefjellet snakka om absolutt alt mogleg anna og ikkje om Strynefjellet, er det vel liten grunn til å tru at SV vil prioritere dette prosjektet i forhandlingane med regjeringspartia.

Dette er urovekkjande, og eg synest det er krevjande at det blir gjeve så doble signal frå regjeringspartia. Ein vil ikkje vere med på å få framskunda nødvendig planarbeid for å få dette prosjektet i posisjon i neste runde, samtidig som ein i merknadene i denne saka viser til at Stortinget har sagt at ein skal prioritere oppstart i første seksårsperiode av NTP, og ein samla komité seier til og med at ein erkjenner at dagens tunnelar har så dårleg standard at ein nesten ikkje kan beskrive dei som fullverdige biltunnelar. Det seier ein på den eine sida. På den andre sida vil ein ikkje starte det planarbeidet som faktisk er nødvendig for å kome på Vegvesenets liste over gryteklare prosjekt i neste runde.

Min spådom er i alle fall at dette ikkje er siste gong vi diskuterer strynejellstunnelane i denne salen. Her må trykket fortsetje frå heile Vestlandet, frå Innlandet, frå næringslivet og frå opposisjonen på Stortinget, som står fast på det Stortinget faktisk har sagt.

Kirsti Leirtrø (A) [11:24:33]: Først og fremst: Strynefjellet ønsker vi å prioritere. Det er gjort godt rede for hvordan det skal skje, og når planlegging skal starte opp. Men det som gjorde at jeg tok ordet nå, er følelsen

av at det er lite samsvar mellom det som skjer utenfor Stortinget, og det som blir sagt fra talerstolen.

En kan stille seg spørsmålet om Høyre og Fremskrittspartiet ønsker å kreve en helhetlig og forutsigbar plan også fra Nye Veier. Vi har en krig som gir stor usikkerhet, vi har mangel på entreprenører, og vi har store kostnader som gjør at Nye Veier sier de vil ta en fot i bakken. Fire gedigne veiprojekt er stanset på grunn av de økte kostnadene. I tillegg har vi E6 gjennom Trøndelag, der det virkelig kunne gått ille, der det har gått ras, og der man trenger en skikkelig sikkerhetsgjennomgang. Det er Nye Veier i gang med.

Så har jeg lyst til å gi et eksempel på stor usikkerhet. Forrige regjering lovet at Sotrasambandet skulle starte opp i 2015. Det skulle koste 5 mrd. kr. Nå koster det 20 mrd. kr. Dette må også finansieres.

Det er budsjettene våre som viser hvordan vi prioriterer samferdsel. Hvert år de siste åtte årene har Arbeiderpartiets budsjett hatt større satsing på samferdsel, også på fylkesveger og ikke minst på rassikring.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:26:38]: Før Erna Solberg skulle bli statsminister, gikk hun høyt på banen og lovet såkalt omstilling av norsk økonomi. Det er egentlig et fremmedord, men betyr kort og godt at vi industrielt skal få flere bein å stå på i landet vårt, ikke bare olje- og gassindustrien. Det var jo helt riktig sagt av Erna Solberg. Problemet til høyreregjeringen var at resultatene stadig gikk feil vei, og at underskuddet utenom olje- og gasssektoren stadig ble større og større. I 2020 var underskuddet faktisk 312 000 mill. kr. Det er et så stort tall at det er vanskelig å forholde seg til, men for å sette det inn i en kontekst som gjør det mulig å gripe, har min nabokommune, Alvdal, et kommunebudsjett på litt i overkant av 300 mill. kr. Det vil si at i handelen med utlandet gikk Norge i 2020 med et underskudd tilsvarende tusen ganger Alvdal kommunes økonomi.

Det er også viktig i denne saken, med tanke på hvorfor vi driver med samferdselspolitikk, og hva som er grunnen til at vi skal ta de beslutningene vi gjør. Jo, det er å få et bedre fungerende samfunn. Det er ikke fordi det er et mål i seg selv å bygge firefelts motorveier, legge ned natur eller matjord eller at det er gøy å kjøre fort. Jeg kan synes at det er ok, men det gir ikke veldig stor verdi til samfunnet.

Denne Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen har gjennom Hurdalsplattformen fått en mye mer helhetlig politikk for hvordan vi skal bygge opp industrien på fastlandet i Norge. Det ser vi nå allerede resultater av. For bare noen dager siden kom gladnyheten om at det blir veinvestering knyttet til Batteriveien i Agder. Når representanten Helleland spør hva det nye flertallet gjør, er svaret at vi bygger et framtidsrettet samfunn der både

folk og varer kan komme seg trygt fram i hele Norge. Da må det prioriteres.

Som jeg har sagt tidligere, gjorde den forrige regjeringen et bra grep med å sette ned ekspertutvalget for bærekraftig mobilitet. Men det er jo helt glemt! Det virker som om man nesten ikke har tatt inn over seg et ord av det som kom fram i den viktige rapporten. Her står Helleland kun på det mer brokete bildet som ikke fikk noe flertall i behandlingen, og er ikke villig til å ta inn over seg industrielle og framtidsrettede prioriteringer, som vi åpenbart må gjøre av flere grunner, ikke bare for økonomien, men også for å prioritere arbeidsfolka der de gjør størst nytte for seg.

Det er helt åpenbart at det var på tide med nye kostnader i samferdselspolitikken – kostnader som kan få ting gjort og ikke bare snakker om omstilling, men som får resultatene til å gå opp i stedet for ned, for resultatene er det som teller.

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

Frank Edvard Sve (FrP) [11:29:46]: Eg har berre ein kort merknad når det gjeld det som vart sagt her frå enkelte, at den lista som stod i VG, var prosjekt som på ein måte var ferdig prosjekterte osv. Det er ikkje riktig. Dei fire fyrste prosjekta som står der, er dei som er gryteklaare. For resten er det planlegging av ulik art. I mitt heimfylke er det prosjekt Møreaksen, som langt ifrå er ferdig planlagt. Det er ikkje KS2 eingong – knapt nok det – og det er ikkje planlagt eit komma verken nord eller sør om fjorden. Her er det stor ulikskap med tanke på planleggingsgrad i dei forskjellige prosjekta. Strynefjellet er definitivt inne i ein sånn situasjon, det har vore jobba mykje for, og det er tunnelar. Det er sånn at ein tunnel går inn i fjellet på den eine sida og ut att på den andre, og det er ikkje så veldig mykje prosjektering som skal skje med trolla midt inne i fjellet. Så eg trur det er ei ganske rask sak å prosjektere – vesentleg raskare enn dei fleste andre prosjekta på den lista.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:30:57]: Jeg synes enkelte representanter forsøker å gjøre dette unødig vanskelig og uklart. Det er sånn at denne salen, den foregående regjeringen og den nåværende regjeringen har bedt Statens vegvesen om å jobbe etter en porteføljestyringsmodell. Det vil si at det av og til vil komme den typen lister som Stortinget ikke nødvendigvis kjenner seg fullt og helt igjen i. Det er selvfølgelig vårt ansvar som regjering – og etter hvert for Stortinget – å prioritere prosjekter når de kommer til Stortinget.

Jeg vil også bare gjenta at selv om det blir sagt at vi har avlyst prosjekter, er selvfølgelig ikke det tilfellet. Det

vi har gjort, er at vi har holdt tilbake. Vi vil se en helhet, verdenssituasjonen ser annerledes ut, og det er også nyttig å se den porteføljeprioriteringen som Statens vegvesen i dag presenterte, før vi går videre.

Den forrige regjeringen tok Strynefjellet ut av Nasjonal transportplan, og så har Stortinget gjennom behandlingen med et relativt bredt flertall bedt oss om å ta Strynefjellet inn. Jeg har sagt at vi skal vurdere det som en del av porteføljen. Vår felles utfordring er at det ikke var noen felles finansiering av det prosjektet i den behandlingen.

Så er det heller ikke riktig, som det ble sagt, at dette er knyttet til røyksignaler. Nei, Statens vegvesen er i gang, dvs. at de gjennom sine framlegg i februar har sagt at de ønsker å planlegge dette prosjektet, slik at det kan bli klart for neste fase av NTP. Så jeg tenker at vi må ha en viss edruelighet i debatten. Det kan være utålmodighet knyttet til prosjektet, men jeg opplever at det er et bredt ønske om å få dette til, og Statens vegvesen ønsker også å jobbe med det prosjektet.

Trond Helleland (H) [11:32:58]: Ja, det er bred enighet om at vi skal løfte Strynefjellsvegen, og det er også bred enighet om at vi skal satse på samferdsel, men det er litt mer klarhet om hva regjeringspartiene egentlig vil. Mens noen deler av regjeringspartiene snakker utelukkende om fylkesveier og rassikring, kom nå fraksjonslederen Nils Kristen Sandtrøen opp og dro på sin erfaring fra næringskomiteen og begynte å snakke om industriveier. Og ja da, vi er for Batteriveien, vi er for viktige næringsprosjekter, men det som er hele poenget med den porteføljestyringen og den satsingen som Vegvesenet nå legger opp til, er at det er prosjekter som er høyt prioritert fordi det er viktige næringsveier. Det er viktig for industrien å få varene fram, det er viktig for havbruket å få fisken ut, og det er det som ligger til grunn for mange av de prioriteringene som gjøres.

Det er også viktig med Strynefjellsvegen, og vi fikk det veldig godt illustrert da vi var i Loen, der vi fikk høre om utfordringene transportbedriften Tenden hadde, om fiskeindustrien som skulle ha fisken ut, osv. Så det eneste vi ber om fra opposisjonens side, er at det er en viss konsistens i det som kommer fra regjeringspartiene. Folk blir så forvirret, det er så mange utspill, og de fleste går ut på at ting skal utsettes, og det skal nedskaleres. Det er ikke gode signaler.

Så prøver Sandtrøen seg på den med at det skjedde ingen omstilling under Erna Solberg. Vel, det var en doubling av samferdselsbudsjettene. Riktignok prioriterte vi andre ting enn vei også: Vi prioriterte byvekstavtaler. Da Ola Elvestuen, som sitter i salen nå, var samferdselsbyråd i Oslo, var det 0 kr i belønningsmidler fra den rødgrønne regjeringen, antagelig fordi det var Høyre, Venstre og andre som styrte Oslo. Nå er det 6,5 mrd. kr i be-

lønningsmidler, eller det som nå heter byvekstavtaler – det ligger inne nå. Det var en stor omstilling, det var en satsing, og oljefondet har økt og økt og økt under oss.

Så at Sandtrøen er opphengt i å sammenligne kommunebudsjettene i hjemkommunen sin med eksportunderskuddet, det får nå så være. Det viktige er at Norge har tatt et sjumilssteg når det gjelder både å satse på kollektiv og klima og å bygge hovedveier som binder landet sammen. Jeg har et håp om at vi skal fortsette den satsingen som vi var enige om i NTP, og det virker det som om flere i regjeringspartiene synes er vanskelig. De vil helst nedskalere, pusle litt.

Morten Stordalen (FrP) [11:36:18]: Det er tydelig at det var betimelig å fremme dette forslaget, og når vi hører debatten her i dag, er jeg egentlig mer bekymret enn jeg var før debatten startet. For det er helt riktig: Mens vi har sittet her i salen i dag, har det kommet nye meldinger om hva Statens vegvesen mener, sammenliknet med hva statsråden uttalte torsdag i forrige uke. I dag er det tirsdag, uken etter. Samtidig har vi representanter fra regjeringspartiene som mener noe helt annet.

På torsdag sa statsråden til mediene at nå skal man gå gjennom lista og se hva man får plass til, mens Statens vegvesen har løftet opp de samme prosjektene som egentlig er avlyst. Så sier representanter fra regjeringspartiene at nei, nå skal vi tone ned, vi må bygge mindre og billigere, bla. på grunn av Ukraina og pandemien. Da begynner jeg å lure: Hvem er det som egentlig styrer Samferdselsdepartementet? Er det senterparti- og arbeiderpartirepresentanter her i Stortinget, eller er det statsråden, som følger flertallsvedtak og flertallsinnstillinger?

Det er helt riktig at det er merknader når det gjelder Strynefjellet, som man var veldig samstemt om i NTP-behandlingen, og så virker det som om alt nå skal tones ned.

En liten kommentar til slutt, til Sandtrøen, om at det ikke skjedde noe under Solberg-regjeringen. Det skjedde mye – det er helt klart. Det skjedde riktige ting. Det skjedde store reformer innenfor både bane og vei. Det ble bygd mye mer enn noen gang før. Men det som er i ferd med å skje nå – det er helt riktig – er ingenting. Det er dramatisk, og det er det Sandtrøen må stille spørsmål om til egen regjering. Nå skal det ikke skje noe, hvis jeg skal forstå mediene riktig, og ut fra hva samferdselsministeren og regjeringspartienes egne representanter har uttalt til pressen, senest i dag – sammenliknet med hva det var forrige uke.

Det er leit at det ikke er større trøkk, for det er helt riktig: Strynefjellet er særdeles viktig. Leirtrø snakker om mangel på entreprenører. Ja, det kan det fort bli med de kostnadene vi ser i dag, særlig på drivstoff. Akkurat det samme sliter transportbransjen med, i tillegg til den dårlige sikkerheten som er langs den veien.

Jeg skulle ønske det var et enda bredere flertall som sto bak det man mente før valget, at de mente det samme i dag, og ga bransjen, innbyggerne og næringslivet den veien de hadde trengt, og det signalet de hadde trengt fra Stortinget, for det er helt klart at skal man komme i gang, må det være tidlig i første periode.

Fremskrittspartiet er ikke imot porteføljestyring. Det høres ut som om statsråden mener det. Nei – men statsråden vet også at da må det komme i gang i første periode. Hvis ikke betyr det ikke noe.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:39:33]: Representanten Helleland understreket just presis mitt poeng, for det var jo det som var utfordringen til tidligere statsminister Erna Solberg, at hun brukte ordet «omstilling», men var lite presis på hva det egentlig innebærer. Det det betyr, er, som jeg var inne på i stad, at norsk økonomi ikke skal bli så avhengig av inntektene fra olje og gass. Det Helleland derimot prater om, er hvor mye asfalt det er lagt i Norge, men det er ikke noe som helst bevis på om norsk økonomi er mer eller mindre avhengig av eksportinntekter fra olje- og gassindustrien, eller om vi får til annen industrivekst i Norge, og dermed økt produksjon og økte eksportinntekter.

Innenfor samferdselssektoren er OPS-prosjektet på Sotra et godt eksempel på hvordan man ikke skal drive samferdselspolitikk, hvis man ønsker omstilling og verdiskaping i vårt eget samfunn og å utvikle kompetansen selv. Der har den tidligere regjeringen lagt opp til en type opplegg som også etter Byggenæringens Landsforbunds mening, er veldig dårlig næringspolitikk, for vi må sørge for at det kan være mulig å få deltakere i prosjektene fra vårt eget kompetansemiljø her hjemme i Norge ved å utvikle f.eks. klimavennlig byggeteknologi. Det kan være ett eksempel på omstilling der pengene kommer bedre til nytte for industrien og næringslivet i Norge.

Det blir også hevdet at det nye flertallet ikke er konkrete i sine prioriteringer. Det første vi gjorde i dette budsjettet, som vi vedtok rett før jul, var eksempelvis å sørge for at Suldal skal få rassikring. Folk har markert og kjempet for det i mange år, men det har ikke skjedd noen ting. Mange har snakket om det, Arbeiderpartiet og Senterpartiet gjør noe med det. Statsråden har også vært inne på at vi sørger for bedre utbedringsprosjekter, bl.a. i Nordland – viktige prosjekter der som har vært overmodne for å få oppstart.

Så her skjer det konkrete prioriteringer på løpende bånd. Helleland kan vel ei heller påstå at Batteriveien, som jeg nevnte, er lite konkret. Det er helt konkret, og det er folk i Agder veldig, veldig fornøyd med.

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

Sak nr. 5 [11:42:04]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energibærer for tog (Innst. 280 S (2021–2022), jf. Dokument 8:129 S (2021–2022))

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

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

Mona Fagerås (SV) [11:43:01] (ordfører for saken): Først vil jeg få takke komiteen for gode prosesser og et stort engasjement for tog, også for et stort engasjement for nullutslipp på tog, i forbindelse med behandlingen av denne saken. Jeg håper på et like stort engasjement når vi skal behandle budsjetter framover.

Vi trenger framoverlente politikere skal vi nå Parisavtalen, og vi trenger framoverlente politikere skal vi nå nullutslippsmålet i transportsektoren. Transportsektoren står for om lag en tredel av norske klimagassutslipp, og Norge må gjøre det vi kan for å få ned utslippene, også på jernbanen.

Jeg tror ingen i denne salen egentlig er uenig med forslagsstillerne: Hydrogen og ammoniakk er energibærere som har stort potensial til å redusere utslipp, og det er ikke godt nok når sju av Norges jernbanestrekninger, 10 pst. av den totale togflåten i Norge, ikke er elektrifisert. Det er svært spennende, det som skjer i Europa, der togsett med hydrogen som energibærer allerede er bestilt og tenkt satt ut i nærmeste framtid.

Imidlertid mener flertallet i denne saken at det er for mye fokus på hydrogen som alternativ energibærer. Jeg er enig i at det er et viktig alternativ, men jeg vil ikke forskuttere at hydrogen nødvendigvis er en bedre løsning enn f.eks. bruk av batteridrevne tog. Flertallet mener at prinsippet om teknologinøytralitet bør legges til grunn for å finne de beste løsningene for å gjøre hele jernbanen utslippsfri.

Det skal nå utarbeides en KVVU for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen. Denne KVVU-en skal trekke opp linjene for hvordan vi best mulig kan kutte utslipp fra jernbanen, og skal skissere en tidfestet fremdriftsplan for å kutte utslippene på de gjenværende jernbanestrekningene. Det haster med å kutte utslipp for å nå klimamålene. Dessverre har vi, som jeg var inne på, frem-

deles flere dieseltogstrekninger i Norge, som til sammen kommer til å slippe ut 400 000 tonn CO₂-ekvivalenter fram mot 2030. Det er et stort tall.

Det haster med å få de gjenværende togstrekningene over på nullutslippsteknologi.

Presidenten: Vil representanten ta opp forslaget som SV sammen med Høyre står bak?

Mona Fagerås (SV) [11:46:03]: Det vil jeg.

Presidenten: Da har representanten Mona Fagerås tatt opp forslaget fra Høyre og SV.

Kirsti Leirtrø (A) [11:46:25]: Det er bra at det kommer forslag som gjør det mulig å diskutere hydrogen som energibærer. Etter at Stortinget i forrige periode behandlet klimameldingen, er det godt at Hurdalsplattformen sier at vi skal bidra til å bygge opp en sammenhengende verdikjede innen hydrogen. Dette er viktig i den omstillingen vi skal gjøre.

Vi behandler også i disse dager en energimelding med tillegg, her i Stortinget. Den diskuterer hvor mye kraft vi har, hvordan vi skal bruke den, og hvor mye vi trenger. Så alt henger sammen med alt, også her.

Hydrogen kan være et godt alternativ på våre gjenstående dieseltogstrekninger når vi skal få dem utslippsfrie, men vi ønsker å la Jernbanedirektoratet gjøre ferdig oppdraget med å vurdere de ulike alternativene som gir utslippsfri jernbane, før vi endelig konkluderer. Ja, det haster med å kutte utslipp, og jernbanen skal være en del av det og har et betydelig potensial for både personbefordring og godstransport. Vi har en stor jobb foran oss med infrastrukturen på jernbanen og ikke minst med det som dette forslaget handler om, å få jernbanen utslippsfri.

Hjemmefra vil jeg nevne elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen, som var pri én fra Trøndelag i de tre seneste nasjonale transportplanene. I år ble den første stolpen satt på halve strekningen. Svenskene har følt seg meget «besvikne», men nå gleder vi oss til å kunne kjøre elektriske tog fra Trondheim til Stockholm. Dette blir et godt tilbud, men vi må altså finansiere det først.

Vi vil at Jernbanedirektoratet skal gjøre seg ferdig med oppdraget før vi konkluderer om hvilken løsning vi skal velge for de gjenstående strekningene.

Charlotte Spurkeland (H) [11:49:22]: For å nå Norges klimamål må utslippene ned i alle sektorer – og jernbanen er ikke noe unntak. Som saksordføreren var inne på, haster det å kutte utslipp fra jernbanen, og hydrogen som energibærer kan komme til å bli en del av løsningen.

Hydrogentog er allerede i kommersiell drift i Tyskland bl.a., og teknologien er på plass. Grønn hydrogen vil være tilgjengelig i Norge i løpet av veldig kort tid. Høyre

mener regjeringen må ta en mer aktiv rolle og jobbe for å få opp farten på dette i Norge. Det er bakgrunnen for at vi har fremmet dette representantforslaget.

Det er bra at Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å lage en såkalt KVVU, en konseptvalgutredning, for å vurdere ulike alternativer som er utslippsfrie eller gir reduserte utslipp fra jernbane. Hydrogen er et av de alternativene som skal vurderes, og da mener vi det er veldig bra at Høyre har fremmet så mange gode forslag som kan være med i den vurderingen. Hydrogen på tog kan kobles på hele verdikjeder, på eksportmuligheter og knutepunkter for hydrogen.

Det vi ber om i dette forslaget, er at man får fram et oppdatert kunnskapsgrunnlag for hydrogen som energibærer for tog. Vi ber om en gjennomgang av regelverket for å kunne ivareta både hydrogen og ammoniakk. Vi ber om en vurdering av hvilke strekninger det kan være aktuelt å bruke hydrogen på. Vi vil at differansekontrakter skal vurderes, om det også kan innføres rettet mot hydrogen på tog, så man faktisk får opp volumet av produksjon av hydrogen – rett og slett få en vurdering av finansieringsmodeller. Vi mener at man i en KVVU, som nå skal lages, også kan vurdere hvordan det kan legges til rette for at næringslivet kan lage verdikjeder for hydrogen for tog som en del av et eksportmarked. Vi ber om å vurdere samarbeid om hydrogen i Norden, og til slutt ber vi om at man forsterker klimavektingen ved innkjøp av togmateriell.

Jeg merker meg at regjeringspartiene ikke ønsker å støtte noen av våre forslag og lener seg på regjeringens svar om at teknologien er umoden. Til debatten vil jeg bare si at når det først kommer en KVVU, og vi har innspill til hva som bør med i den, forstår jeg ikke helt hvorfor man ikke kan stemme for å ta dette inn. Jeg ser liksom ikke helt nedsiden ved det.

Jeg kan være enig i at det ikke er sikkert at hydrogen er den eneste løsningen for å få ned utslippene på jernbanen. Jeg forskutterer ikke hva en KVVU skal komme fram til. Men det vil være veldig dumt ikke å gå nøyere inn på det og vurdere de forslagene som er tatt opp i Stortinget nå, slik at alt dette kommer med i den vurderingen som skal gjøres, og som kommer på bordet.

Til slutt tar jeg opp de forslag som Høyre står bak.

Presidenten: Representanten Charlotte Spurkeland har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Erling Sande (Sp) [11:52:22] (leiar i komiteen): I ei tid med mange kriser og utfordringar er det likevel sånn at på lengre sikt i vår generasjon er det klimautfordringa som er den største. Vi lyt forme ein politikk for å få ned utsleppa nasjonalt og internasjonalt, og då spelar alle sektorar ei rolle.

Jernbanen i Noreg bidreg lite – det må vi seie – til dei samla utsleppa, men det er likevel slik at vi ved å sjå på løysingar også på dette området kan bidra til ny teknologi og nye løysingar som transportnæringa i andre land kan dra nytte av. Det vil vere bra for miljøet, men det vil også vere god næringspolitikk, for ved å utvikle nye grønne løysingar her i landet skapar vi ny aktivitet, vi skapar grønne arbeidsplassar, vi skapar sterke fagmiljø inn i det grønne skiftet – og det er fornuftig.

Hydrogen er ein del av løysinga og eit veldig godt eksempel på ein energiberar som vi kan byggje desse lange verdikjedene rundt – byggje aktivitet og byggje arbeidsplassar i Fastlands-Noreg. Særleg spennande er det også knytt til maritim sektor, der vi i dag ikkje har alle svara på korleis vi skal få til den grønne omstillinga. Der kan også hydrogen vere ein viktig del av svaret.

Det er likevel sånn at det er mange teknologiar som kan vere ein riktig del av svaret, og eg trur vi gjer klokt i å ikkje vedta i denne sal kva teknologiar vi skal bruke på dei ulike områda. Vi skal peike på problema som skal løysast, og så skal vi, som saksordføraren så riktig sa det, ha ei teknologinøytral tilnærming til det. Eg minnest at eg hadde gleda av å møte i denne forsamlinga også i ein tidlegare periode, og då var eit av dei forslaga som var oppe i den offentlege debatten, å bruke hydrogen i biltrafikken, byggje ut massivt med fyllestasjonar for hydrogen rundt om i heile landet. Eg trur at i dag ser vi at teknologien viser at det var bra vi ikkje sikta hydrogen inn mot personbiltrafikken. Så vi skal ikkje vedta teknologi, og det er også stemmeforklaringa til Senterpartiet her i dag – vi viser til den KVVU-en som skal lagast. Der skal ein nettopp vurdere desse ulike tinga, og så skal ein ta val basert på den kunnskapen som vi får ut av ein slik KVVU.

Ola Elvestuen (V) [11:55:23]: Å få en utslippsfri jernbane er en fortsettelse av det som har vært en hovedsatsing gjennom mange år, og med det forrige flertallet. Både fra den regjeringen og fra flertallet helt fra 2013 og fram til nå har det vært en omfattende satsing på jernbane. Jernbanetilbudet har aldri vært bedre i Norge, og det har vært en vesentlig økning i frekvens og tilbud i løpet av de årene. Hovedtesten for nåværende regjering og flertall handler om å opprettholde og forsterke det tilbudet i årene framover, først nå i sommer og så framover, hvor vi må ha en sterkere innsats for å ha det jernbanetilbudet som vi trenger videre. Det kan ikke være sånn at vi sitter igjen med et dårligere tilbud etter korona enn det vi hadde før korona.

Så handler dette også om at vi skal kutte utslipp fra jernbanen. Det ble nevnt tidligere at vi har gått inn på strekninger – med hybridtog på Trønderbanen og elektrifisering av Meråkerbanen – for å redusere utslipp fra den.

Til dette forslaget er det en todelt begrunnelse for Venstres stemmegivning. Det ene er at det er bra, det vedtaket som komiteen og Stortinget samler seg om, at vi skal ha en forsterket innsats for å gjøre togtransporten utslippsfri. Dette har Jernbanedirektoratet jobbet med siden 2018, og det er viktig at vi klarer å få de siste strekningene utslippsfrie for å redusere klimagassutslippene.

Men Venstre kommer til å stemme for flere av forslagene fra Høyre, fordi vi trenger en spesiell oppmerksomhet mot hydrogen og ammoniakk, grønn og blå, for å få tatt det mer i bruk. Det er helt klart at bruk av blå og grønn hydrogen og ammoniakk er helt avgjørende både her og i Europa for å få ned utslippene i årene framover. Men det er en verdikjede som ikke er der per i dag, og først og fremst er det en etterspørselsdrevet prosess. Derfor er det viktig at vi ser spesielt på hydrogen også når det gjelder å redusere utslippene fra jernbanen, for å se om det er der det er riktig å sette inn ekstra ressurser, akkurat som vi gjorde for ferjedriften på Vestfjorden, hvor vi jo satser på hydrogen for å utvikle den teknologien.

Derfor kommer Venstre til å stemme for forslag nr. 1, som ber om denne spesielle oppmerksomheten i KVVU-en. Vi vil stemme for forslag nr. 2, der en ber om at man skal se nærmere på hvilke strekninger som vil egne seg, forslag nr. 4, om næringsliv og verdikjeder, forslag nr. 5, om regelverk og forslag nr. 6, om en forsterket klimavekting ved anbud.

Presidenten: Da har representanten Ola Elvestuen tydeliggjort hvilke forslag Venstre vil støtte.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:58:49]: Klimarendringene har alvorlige konsekvenser. FNs klimapanel viser hvor krevende det vil bli å begrense jordas temperaturøkning til 1,5 grader.

Transportsektoren står for om lag en tredjedel av norske klimagassutslipp og om lag 60 pst. av de ikke-kvotepliktige utslippene. Kutt i transportsektoren vil være helt avgjørende for at vi skal kunne nå målene våre, og for at vi skal kunne nå våre forpliktelser.

Norges forsterkede klimamål under Parisavtalen er å redusere utslippene med minst 50 pst., opp mot 55 pst., innen 2030 sammenlignet med 1990. Da er det en stor oppgave vi har foran oss. I dette arbeidet er det svært viktig at vi har et godt kunnskapsgrunnlag, dette bl.a. for å sørge for at vi ikke arbeider med å redusere klimagassutslippene på en dyrere måte for samfunnet enn det som er nødvendig. De ulike teknologiene har forskjellige fordeler og ulemper, og den teknologien som er best egnet innenfor de ulike sektorene, bør brukes.

Vi vurderer potensialet for klimagassreduksjoner fra hele sektoren. Vi har i Hurdalsplattformen sagt at vi skal legge til rette for hel- eller delelektrifisering eller

bruk av annan teknologi for å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger på jernbanen.

Jernbanen er vår mest energieffektive transportform. Jernbanen står for kun 0,3 pst. av transportsektorens klimagassutslipp. Når vi ser på muligheten for å redusere de om lag 50 000 tonnene jernbanen står for, må vi vurdere kostnadene ved å redusere disse utslippene opp mot resten av transportsektorens utslippspotensial.

Når det gjelder regjeringens politikk innenfor hydrogen, vil jeg vise til at regjeringen den 8. april la fram sin tilleggs melding om energipolitikk, der hydrogen er et av flere temaer som drøftes.

Som sagt mener jeg at vi må ha et godt beslutningsgrunnlag før vi tar beslutninger om valg av teknologi på jernbanen, og jeg sendte 4. april i år et supplerende tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet, der jeg ba dem om å gjennomføre konseptvalgutredning for å redusere utslipp av klimagasser på jernbane. Jernbanedirektoratet er da bl.a. bedt om å vurdere alternativer som reduserer utslipp fra jernbanen, fordeler og ulemper ved disse, de samfunnsøkonomiske kostnadene og vurdere driftsform og tilknyttede behov for investeringer. Denne konseptvalgutredningen skal ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet innen medio september 2023. Når vi har dette på plass, kan vi lage en tidfestet framdriftsplan for de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekningene over på nullutslippsteknologi.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Charlotte Spurkeland (H) [12:02:06]: Under regjeringen Solberg og nå også under regjeringen Støre er hydrogen en viktig satsing for Norge, som statsråden var inne på i sitt innlegg. Staten bruker mangfoldige kroner, flere hundre millioner, på å satse på hydrogen som energiform. Samtidig har Hurdalsplattformen slått fast at det ikke er mulig å elektrifisere jernbanen, skal man se på andre energiformer.

Når staten for det første satser så tungt på hydrogen og for det andre ønsker å få utslippene fra jernbanen ned, vil det ikke være en smart ting for Norge å legge litt press på dette, at man ikke står på linjen med teknologinøytralitet, ettersom man har denne enorme satsingen, og at man legger føringer inn i den KVVU-en som nå er bestilt av statsråden?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:03:04]: Det kan godt hende representanten Spurkeland får rett i at hydrogen blir en viktig faktor i det som skal skje på jernbane, men jeg vil vise til det jeg sa i mitt innlegg. Vi må sørge for at vi bruker fellesskapets ressurser på en målrettet måte,

og at vi har et godt kunnskapsgrunnlag i bunnen før vi tar de endelige valgene. Jeg tror hele Stortinget er enig med meg når jeg sier at det er en klok tilnærming.

Charlotte Spurkeland (H) [12:03:32]: Er det noen av de forslagene Stortinget behandler i dag, som statsråden mener er interessante å se på inn i det KVVU-arbeidet, selv om Stortinget ikke støtter dem?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:03:44]: Jeg mener at flere av de elementene er interessante, men jeg mener likevel det er fornuftig at vi nå lar konseptvalgutredningen gå. Jeg er ganske sikker på at den konseptvalgutredningen vil bringe fram kunnskap om også de elementene Høyre har tatt opp i sitt forslag.

Mona Fagerås (SV) [12:04:11]: Det haster med å få kuttet utslippene for å nå klimamålene. Dessverre har vi, som jeg var inne på, fremdeles togstrekninger i Norge som til sammen kommer til å slippe ut 400 000 tonn CO₂-ekvivalenter fram mot 2030. Det haster med å få de gjenværende togstrekningene over på nullutslippsteknologi.

Vil den bebudede KVVU-en inneholde en plan for å få disse togstrekningene utslippsfrie? Og når kan Stortinget forvente at vi får denne planen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:04:51]: Konseptvalgutredningen skal ferdigstilles og oversendes til Samferdselsdepartementet innen medio september 2023. Når vi da har mottatt konseptvalgutredningen, vil regjeringen kunne lage en tidfestet framdriftsplan for de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekningene, for å få disse over på nullutslippsteknologi.

Ola Elvestuen (V) [12:05:28]: Jeg blir litt urolig når jeg hører statsrådens innlegg, der han legger så stor vekt på at det er kostnadseffektivitet som skal legges til grunn for hvilken teknologi man skal velge for å nå nullutslipp. Det er bra med mål om nullutslipp, men samtidig trenger vi sterk vilje over lang tid for å drive fram og ta i bruk hydrogen. Alle vet at vi kommer til å trenge det innenfor mange områder innenfor transportsektoren, men vi henger etter med tanke på å ta det i bruk. Nå er det oppstart med bruk av hydrogentog i Tyskland. De tar et ansvar. Til et tidligere innlegg: Jeg er en av dem som fortsatt virkelig blir glad hver gang jeg ser en hydrogenbil i gatebildet. Men vi trenger å drive fram bruk av hydrogen for at vi skal få i gang verdikjedene for dette.

Så da blir mitt spørsmål: Kan vi være trygg på at statsråden gjør en selvstendig vurdering av om det er strekninger i Norge der vi skal bruke hydrogentog, eller er det bare kostnadseffektivitet som legges til grunn på alle strekninger?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:06:41]: Hvis representanten Elvestuen oppfattet meg dit hen at jeg bare skulle legge vekt på kostnader, er det feil oppfattet. Nullutslipp er selvfølgelig det aller, aller viktigste, og det er det som ligger til grunn. Hvis vi kan bidra til industriutvikling gjennom hva slags valg vi gjør, er selvfølgelig det også en viktig faktor. Men jeg går ut fra at representanten Elvestuen er enig med meg i at vi skal gjøre det på en måte som gjør at samfunnet ikke pådrar seg unødige kostnader i prosessen.

Ola Elvestuen (V) [12:07:12]: Jeg er enig i det, men samtidig: Er det noe man trenger med hensyn til utvikling av karbonfangst og -lagring, alt det vi gjør med tanke på Langskip, alt det vi gjør for nettopp å legge til rette for en verdikjede for ammoniakk og hydrogen innenfor transportsektoren, kanskje særlig for skip, er det noe for å dra etterspørselen oppover, for her foretar vi enorme investeringer. Stortinget har gjort det med åpne øyne, og da handler dette om å foreta større investeringer også på etterspørselssiden, som jo er lite i den store sammenhengen når det gjelder å dra fram denne teknologien, sammen med andre land som Tyskland.

Så spørsmålet blir igjen: Kan vi være trygg på at det gjøres en egen vurdering av om det er noen strekninger som også kan brukes med det formålet i Norge, og at man vurderer det ut fra hele verdikjeden og hva man skal oppnå?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:08:19]: Ja, det er min intensjon at vi skal gjøre det, men som sagt i tidligere innlegg trenger vi et kunnskapsgrunnlag først, og derfor skal vi ha en KVVU. Når vi har fått denne KVVU-en, settes jeg i stand til å ta kvalifiserte avgjørelser, og vi setter samfunnet i stand til å ha debatten. Så jeg tenker at vi får avvente denne debatten til vi kommer dit.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Sak nr. 6 [12:08:50]

Redegjørelse av kultur- og likestillingsministeren om status i arbeidet med å fremme likestilling og mangfold i alle sektorer

Statsråd Anette Trettebergstuen [12:09:05]: Da Arbeiderpartiet satt i opposisjon i Stortinget, foreslo vi og fikk gjennomslag for at det skal holdes en årlig redegjørelse om likestillingsstoda og regjeringens likestillingspolitikk. Derfor er jeg svært glad for å få lov til å komme hit og redegjøre for den nye regjeringens likestillingspolitikk og tilstanden i Norge.

Regjeringen vil ha en fornyet og forsterket innsats på likestillingsfeltet, og vi har store ambisjoner for likestillingen i Norge. Sammen med fagbevegelsen har vi historisk sett gjort mye, og Norge har kommet langt. Men selv om Norge ligger på toppen av statistikken over verdens mest likestilte land, og de fleste andre ser til oss, vil jeg aldri være en likestillingsminister som – og denne regjeringen aldri en regjering som – soler seg i glansen av andres innsats eller er fornøyd med statistikken og situasjonen.

Likestilling kommer ikke av seg selv, og vi har store likestillingsutfordringer i Norge i dag. Det har stått for stille for lenge nå. Vi trenger en fornyet og forsterket innsats i likestillingspolitikken. Vi må endre strukturene. Uten det kommer vi ikke videre. Flere må få større frihet og mulighet til å leve det livet de ønsker.

Flere må få oppleve økonomisk frihet og dermed selvstendighet. Vi skal få bedre kjønnsbalanse på toppen i arbeids- og næringslivet, bekjempe vold, seksuell trakassering og negativ sosial kontroll, prioritere kvinners helse, og vi skal løfte opp menns likestillingsutfordringer og kjempe for å motvirke tilbakeslaget for likestillingen internasjonalt. Vi skal inkorporere rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne i norsk lov, og vi skal forby konverteringsterapi. Vi utreder nå også hvordan en tredje kjønnskategori kan se ut.

Vi skal gjøre dem som hver eneste dag der ute hvor folk jobber og bor i kommunene, som jobber med å ta likestillingen videre, i stand til å gjøre mer, sikre aktivt likestillingsarbeid og løfte samarbeidet med arbeidslivets parter om likestilling. Vi skal bygge på innsatser vunnet av fagbevegelsen, for den er en avgjørende og viktig nøkkel til å oppnå økt likestilling også framover. En samlet regjering er klar til å føre en aktiv politikk for å styrke likestillingen i Norge.

Økonomisk frihet er noe av det aller, aller viktigste hvis vi skal komme videre. Det å være økonomisk uavhengig handler om å kunne leve et fritt liv. For er en ikke økonomisk selvstendig, er en ikke trygg, og da kan en heller ikke være fri, ikke fri til å ta selvstendige valg, ikke fri til f.eks. å kunne gå fra et skadelig eller voldelige forhold. Økonomisk uavhengighet for kvinner er en forutsetning for et mer likestilt samfunn.

Vi har ikke et likestilt arbeidsliv. Kvinner har jevnt over dårligere lønn. De er underrepresentert i lederstillinger. Det er damer som jobber deltid og har mer ubekvem arbeidstid. Kvinner tar mest av foreldrepermisjonen. Det kjønnsdelte arbeidsmarkedet er en viktig årsak til manglende likestilling i arbeidslivet. Kvinner og menn jobber i ulike deler av arbeidsmarkedet, i ulike yrker, næringer og sektorer. Det betyr at vi har en stor del av arbeidslivet vårt som er svært kvinne-dominert eller svært manns-dominert. 85 pst. av alle arbeidstakere i

Norge jobber i et enten kvinne- eller mannsdominert yrke. Det er en stor utfordring.

Det kjønnsdelte arbeidsmarkedet henger selvfølgelig sammen med andre viktige likestillingsutfordringer, som kjønnsforskjeller i lønn og arbeidstid. Langt flere kvinner enn menn jobber deltid. 35 pst. kvinner jobber deltid sammenliknet med 15 pst. menn. Andelen som jobber deltid, varierer etter næring, og i de næringene deltid er mest utbredt, utgjør kvinner ofte en større andel enn menn. Det gjør at deltidsarbeidet er med på å opprettholde kjønnsforskjellene i arbeidslivet, og det er et spesielt stort omfang av det i de kvinnedominerte yrkene uten krav til høyere utdanning, som f.eks. butikkmedarbeidere, helsefagarbeidere, serviceyrker, renhold og kantinearbeidere, for å nevne noe.

Å få laget en heltidskultur er viktig i et samfunnsøkonomisk perspektiv, for det er viktig for å sikre økonomisk frihet og er sentralt for arbeidstakernes medvirkning, trygghet og forutsigbarhet. Derfor er regjeringens heltidssatsing noe av det viktigste vi kan gjøre for å øke kvinners økonomiske selvstendighet og styrke deres posisjon i arbeidsmarkedet.

Vi har allerede begynt å ta grep. Vi har foreslått å framheve heltid som norm i arbeidsmiljøloven, at arbeidsgivere må ta stilling til og dokumentere behovet for deltid samt drøfte spørsmålet med tillitsvalgte. Vi har foreslått å styrke fortrinnsretten for deltidsansatte. Det vil være et effektivt virkemiddel for å få ned omfanget av uønsket deltid. Arbeids- og inkluderingsdepartementet jobber nå med å følge opp den høringen der fristen nettopp gikk ut. Jeg vil bare understreke at dette er noen av de forslagene vi allerede har fremmet, men det er bare en liten del av regjeringens arbeid for å sikre en heltidsnorm i arbeidslivet. Vi gjør mer på mange felt.

Pensjon fra første krone har vært en viktig sak for oss. Fra 1. januar 2022 trådte disse reglene i kraft, og i praksis betyr det at deltidsansatte i privat sektor nå har rett på medlemskap i tjenstepensjonsordninger uavhengig av stillingsbrøk. Det er viktig, for det kan bidra til at pensjonsregelverket i seg selv ikke gir grunn til å ansette personer i de minste stillingsbrøkene.

Vi har satt ned en helsepersonellkommissjon. Den kommisjonen skal bl.a. identifisere rekrutteringsutfordringer i deler av landet og årsaker til dem. Behovet for en jevnere kjønnsfordeling blant ansatte er en del av kommisjonens arbeid, og de skal også gjøre rede for årsaker til og bruk av deltid innenfor de ulike profesjonene og også se på i hvilken grad deltid er frivillig eller ufriwillig. De skal identifisere strukturelle endringer som kan redusere deltidsbruken. De skal se på problemstilling knyttet til heltid og deltid og foreslå nettopp endringer som kan redusere deltidsbruken.

I tillegg har regjeringen valgt å videreføre finansieringen av KS-prosjektet Tørn, som skal bidra med nye arbeids- og organisasjonsformer i omsorgstjenesten, bl.a. knyttet til heltidsstillinger og oppgavedeling.

Fortsatt tjener kvinner i gjennomsnitt mindre enn menn. I 2021 tjente kvinner i gjennomsnitt bare 87,9 pst. av menns lønn. En nylig framlagt undersøkelse fra CORE som handler om kjønnsbalanse på toppen i næringslivet, viser at blant kvinner og menn med barn er kvinners inntekt i gjennomsnitt kun 85 pst. av menns inntekt. Alder, utdanningsnivå og utdanningstype ser ikke ut til å kunne forklare kjønnsforskjellene i inntekt.

Jeg håper at de nye reglene om lønnskartlegging vil bidra til nettopp mindre lønnsforskjeller mellom kvinner og menn. Lønnskartleggingen er en viktig nøkkel til mer likestilling i arbeidslivet fordi det gir oss kunnskap om hvordan ting ser ut på den enkelte arbeidsplass. Den gir arbeidsgivere grunnlag for nettopp å vurdere om det er lønnsforskjeller mellom kvinner og menn hos dem, slik at de kan og må sette inn tiltak. Det gir ansatte muligheten til å sammenlikne lønnen sin med gjennomsnittet for egen stillingsgruppe på egen arbeidsplass. Det gjør forholdene mer gjennomsiktede, og det kan være med på å skape mer rettferdighet, mer likelønn.

Opplysningene skal framgå av årsrapporten for 2021, som mange bedrifter utarbeider i disse dager, eller et annet offentlig dokument, og jeg håper at norske bedrifter nå ser på dette som en mulighet til å sette likestilling på dagsordenen og til å få rettet opp i skjevheter.

Når det gjelder lønnsdannelsen i Norge, er det partene i arbeidslivet som har ansvaret for det. Kollektiv lønnsdannelse er viktig. Derfor trenger vi en høyere organisasjonsgrad for å gi arbeidstakerne mer makt. Det vil regjeringen bidra til bl.a. ved å doble fagforeningsfradraget. Vi ønsker oss også et forsterket trepartssamarbeid, som er tettere, mer forpliktende og mer strategisk for å møte de store utfordringene Norge står overfor i årene som kommer, også på likestillingsfeltet.

Internasjonale sammenlikninger tyder nettopp på at høy grad av koordinering i lønnsdannelsen, slik vi har det i Norge, ofte omtalt som frontfagsmodellen, gir høyere sysselsetting, lavere ledighet og mindre lønnsforskjeller enn det som kan bli resultatet med en mindre koordinert lønnsdannelse. Det er bra.

I tillegg er det slik at i Norge deltar norske kvinner i stor grad i arbeidslivet, sammenliknet med andre land, og forskjellen mellom menns og kvinners sysselsettingsgrad er blant de minste i OECD. I 2021 var i overkant av 66 pst. av kvinnene i alderen 15–74 år sysselsatt. For menn var tilsvarende andel 71 pst. Arbeidsledigheten i Norge er som kjent nå den laveste siden høsten 2008.

Flytter vi blikket til næringslivet, ser vi mange uttrykk for kjønnskjevheter og likestillingsutfordringer.

Til tross for den generelle likestillingsutviklingen i Norge er andelen kvinner i næringslivets topposisjoner på et altfor lavt nivå. COREs topplederbarometer viser situasjonen og utviklingen i de 200 største norske selskapene. Hvert fjerde medlem av toppledergruppene er en kvinne, mens kun 14 pst. av øverste leder, administrerende direktør, er en kvinne. Nye tall vil også bli lansert denne våren, og disse tallene ser jeg fram til å få.

Nylig fikk Nærings- og fiskeridepartementet og Kultur- og likestillingsdepartementet overlevert studien om hva som kan øke andelen kvinnelige toppledere i næringslivet. Vi har fått bedre kunnskap om prosesser og mekanismer som bidrar til å opprettholde nettopp mannsdominansen på toppen av næringslivet. Det står ikke på kvinnene. De kan, og de vil, men konkurransevilkårene for kvinner og menn er ulike.

Rapporten viser det vi alltid har visst. Den befester det at kvinner tar mer omsorgsansvar. Det reduserer sannsynligheten både for å ha en stilling på høyt nivå med resultatansvar og det å ha høy inntekt. Menn har oftere partnere hjemme som jobber mindre og tar mer ansvar hjemme. Dermed har de bedre betingelser for å kunne fortsette å jobbe mer og si ja til spennende jobbmuligheter med mer ansvar og lønn. Det å ha bakke-mannskap hjemme øker altså sannsynligheten kraftig for å ha en stilling på et høyere stillingsnivå med resultatansvar og høy lønn, sier den nye rapporten.

Derfor er det så enormt viktig å få på plass nye og bedre tiltak som kan føre til en bedre balanse mellom jobb og familieliv. Tredelt foreldrepermisjon bidrar uten tvil til det. I den forbindelse vil jeg også minne om at likestillings- og diskrimineringsloven tydelig sier at de aller, aller fleste arbeidsgivere har en plikt til å tilrettelegge for å gi muligheten til at arbeidstakerne skal kunne kombinere arbeid med familie. De har også en plikt til å jobbe aktivt med likestilling og å rapportere om det. Vi kommer til å jobbe for bedre kjønnsbalanse på toppen av privat næringsliv framover.

På toppen i statlig sektor kan vi langt på vei fastslå at det er kjønnsbalanse. Dersom vi kun ser på toppledernivået i staten i 2021, i departementer og direktorater, var det 43 pst. kvinnelige ekspedisjonssjefer i departementene og 43 pst. kvinner som øverste leder i direktoratene. Blant departementsrådene er det åtte kvinner, og det er åtte menn. I statlig sektor er flertallet av lederne kvinner. 51 pst. av lederne er kvinner i 2021.

Staten som eier har helt tydelige forventninger til selskaper med statlig eierandel når det gjelder mangfold og kjønnsbalanse i selskapene. Vi forventer at selskapene har tydelige mål og også gjør tiltak for å fremme økt mangfold, inkludere bedre og skaffe seg kjønnsbalanse i selskapene. For å fremme mangfold og kjønnsbalanse i selskapets ledelse er det helt vesentlig at en også jobber

godt med dette på alle nivåer i selskapet. Selskapenes arbeid på området følges tett opp i eierdialogen. Statens eierrapport for 2021, hvor oppdaterte tall kommer til å ligge, blir lagt fram 14. juni.

Da jeg var i Stortingets spørretime 6. april, nevnte jeg at denne redegjørelsen også skulle omfatte noen linjer om fedrekvoten. Som kjent har Nav publisert tall som viser at andelen mødre som tar eller planlegger å ta ut ulønnet permisjon, har økt fra 18 pst. i 2008 til 30 pst. i 2017 og 49 pst. i 2021. Ulønnet permisjon økte også blant fedrene i samme periode, fra 5 pst. i 2008 til 11 pst. i fjor.

I kjølvannet av publisering av disse tallene har det etablert seg en slags forståelse av at det er økningen av fedrekvoten som er årsaken til økningen i ulønnet permisjon. Det er liten grunn til å bruke den ulønnet permisjonen som argument for å skrote eller redusere fedrekvoten. Forfatteren bak Nav-rapporten trekker fram sammensatte og kompliserte årsaker til økt ubetalt permisjon. Det er svært relevant å se på at i 2021 valgte 78 pst. 49-ukersløsningen med 100 pst. lønnskompensasjon. Det velger foreldrene fordi det lønner seg økonomisk. Det får de også beskjed om fra Nav. Den lengre permisjonsdelen med 80 pst. lønn er rett og slett en dårligere deal økonomisk.

En annen faktor det pekes på, er at overgangen mellom permisjon og barnehageplass kan være kjelkete, at noen må vente for å få plass. La meg være helt klar: Det er med andre ord ikke slik at løsningen på å få ned antallet kvinner som tar ut ulønnet permisjon, er å fjerne eller kutte i fedrekvoten. Det vil ikke føre til at tallet på kvinner som tar ut ulønnet permisjon, går ned. Det vil bare føre til at flere fedre får ta ut mindre permisjon. Jeg står skulder ved skulder med norske menn og norske fedre. Regjeringens politiske plattform slår fast at fedrekvoten skal beholdes og fedres rettigheter skal styrkes.

Vi skal også se på, sammen med partene i arbeidslivet, hvordan vi kan få til at kvinner kan amme i tråd med helsefaglige råd. I dag vet vi at det er store mangler ved tilrettelegging for det på arbeidsplassene. Men fedrene fortjener også å få lov til å være hjemme med sine barn. Fedre flest er tilfreds med dagens 15 uker. Det viser også Nav-undersøkelsen. Fra august i år vil også enda flere fedre få ta ut foreldrepenger når vi innfører åtte ukers selvstendig uttaksrett til far.

Når vi har en av verdens aller beste permisjonsordninger, skal også far ha sin rett til å være hjemme. Det skulle bare mangle. Det er først og fremst bra for barnet, for relasjonen til far, og det er også bra for likestillingen. Far kan også være en medmor, bare så det er sagt.

Vi har kjønnsubalanse i høyere utdanning. Det er ingen tvil om at vi trenger flere damer på teknologiske studier, som ingeniørutdanningen, og at flere menn i

framtiden må søke seg til helse- og sosialfaglige studieretninger, som f.eks. sykepleierutdanningen. I 2021 var 36,7 pst. av søkerne til teknologiske utdanninger kvinner, og kun 18,6 pst. av søkerne til sykepleierutdanningen var menn. Det må vi gjøre noe med.

Vi starter arbeidet med en melding til Stortinget om profesjonsutdanningene i universitets- og høyskolesektoren med hovedvekt på, men ikke avgrenset til, lærerutdanningene, ingeniørutdanningene og helse- og sosialfagutdanningene. Den meldingen skal ha et eksplisitt kjønnsperspektiv og foreslå løsninger for hvordan vi kan legge til rette for at flere menn velger utdanninger innenfor lærerutdanningene og helse- og sosialfagutdanningene, og at flere kvinner velger seg ingeniørstudier.

Vi har allerede startet. Vi har satt i gang et prosjekt for å få rekruttering av flere gutter til helse- og omsorgs-utdanningene. Prosjektet er en ettårig pilot med rollemodelltiltak. Det er altså gutter i ungdomsskolen og på videregående skole som er målgruppen, men også ansatte i skolen skal få økt kunnskap om problemstillingene. Universitetet i Tromsø utfører piloten, og en rekke andre utdanningsinstitusjoner skal også involveres i arbeidet. Piloten skal danne grunnlag for å vurdere et større nasjonalt prosjekt som kan bidra til flere menn i helse- og omsorgssektoren.

Vi trenger spesielt flere menn og personer med innvandrerbakgrunn til grunnskolelærerutdanningen for 1.–7. trinn og til barnehagelærerutdanningen. Derfor har regjeringen en stor satsing der bruk av mannlige rollemodeller er et av tiltakene som skal bidra. Høgskolen på Vestlandet leder arbeidet og samarbeider med flere av de andre lærerutdanningsinstitusjonene og med organisasjonene.

Vi støtter jenter og teknologi, fordi prosjektet bidrar til å gjøre veien til tek-utdanningene mer synlig og mer relevant for jenter. Kunnskapsdepartementet jobber bredt for å minske kjønnsforskjellene i skolen, og i den forbindelse vurderer de nå hvordan vi skal følge opp Stoltenberg-utvalgets utredning.

Alle elever skal gis likeverdige muligheter, slik at de kan ta selvstendige valg. Skolen skal ta hensyn til mangfoldet av elever og legge til rette for at alle får oppleve tilhørighet i skole og i samfunn. Kunnskapsdepartementet har også revidert valgfagene for å bidra til at elevene i mindre grad tar kjønnsstradisjonelle valg, og det ble særlig vektlagt at fagene skulle være mer kjønnsnøytrale i sin utforming. Læreplanen for faget utdanningsvalg er også fornyet, og her skal elevene f.eks. lære å utforske og drøfte kjønnsrelaterte perspektiver når det gjelder karrierevalg.

Kjønnspoeng ved opptak til studier er et virkemiddel som kan bidra til å fremme kjønnslikestilling og

kjønnsbalanse i utdanningssektoren. Men kjønnspoeng er overhodet ikke nok. Utdanningsinstitusjonene har en plikt til å jobbe aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Vi har derfor understreket i den nylig utsendte opptaksskriften at universitetene og høyskolene må kartlegge og analysere hvorfor det er underrepresentasjon av det ene kjønnnet på de aktuelle studiene. Utdanningsinstitusjonene må lage en plan for hvordan de skal arbeide aktivt for å sikre bedre kjønnsbalanse, og de skal iverksette nødvendige tiltak. Regjeringen vil også be mannsutvalget, som jeg kommer tilbake til senere i redegjørelsen, foreslå løsninger for hvordan vi kan legge til rette for at flere menn velger kvinnedominerte utdanninger og kvinnedominerte yrker.

For likestillingskampens legitimitet mener jeg det er viktig at vi snakker mer om det som er menns likestillingsutfordringer. Altfor lenge har de utfordringene blitt satt på vent. Det er over 30 år siden sluttrapporten fra mannsrolleutvalget ble lagt fram. Mye har skjedd på 30 år. Derfor vil vi sette ned et nytt mannsutvalg. Utvalget vil få i oppdrag å se på nettopp likestillingsutfordringer som gutter og menn møter, og som bidrar til utenforskap og er til hinder for et likestilt samfunn. Viktige temaer kan være familieliv, utdanning, fritid, arbeid, helse, vold, seksuell trakassering, skeives levekår, negativ sosial kontroll og integrering. Utvalget skal rett og slett se på likestillingsutfordringer i lys av normer for maskulinitet og tradisjonelle kjønnsroller der det er relevant. De skal også ta hensyn til de store endringene i mannsrollen som har skjedd de siste årene, og disse endringene utspiller seg på ulike måter i deler av befolkningen.

Formålet er å få en helhetlig oversikt over likestillingsutfordringer og få forslag til tiltak som vil kunne gi grunnlag for en mer treffsikker politikktutvikling. Det er stor interesse for dette utvalget. Det er jeg glad for, og vi er derfor i gang med å gjennomføre en landsomfattende turné med innspillsmøter for å få et best mulig og mest mulig omforent mandat. Så skal utvalget settes ned, og så skal de etter planen levere sin utredning innen 31. januar 2024. Det arbeidet gleder meg til.

Vold i nære relasjoner utgjør en av de største barrierene for å nå målet om likestilling i samfunnet. Både kvinner og menn utsettes for vold i nære relasjoner. Samtidig er det ingen tvil om at kvinner i større grad enn menn er utsatt for alvorlig og gjentatt vold. Kvinner utsettes også oftere for seksuell vold. Regjeringen skal legge fram en opptrappingsplan mot vold og overgrep mot barn og vold i nære relasjoner. Vold i nære relasjoner fører i ytterste konsekvens til tap av menneskeliv. Hvert fjerde drap i Norge er et partnerdrap, og det er flest kvinner som blir drept. Forskningen viser at disse drapene

sjelden kommer uten forvarsel. Det vil si at vi har et stort og uutnyttet potensial for å forebygge bedre.

Vi skal gå igjennom og se nøye på anbefalingene fra partnerdrapsutvalget. Etableringen av en egen permanent partnerdrapskommisjon er et av de mulige tiltakene vi ser på. Formålet med en slik kommisjon vil være at læring og videreutvikling av arbeidet med å forebygge nettopp partnervold og partnerdrap skjer hele tiden og på kontinuerlig basis.

Regjeringen vil at Norge skal være et foregangsland når det gjelder urfolks rettigheter. Vi vil bl.a. derfor sørge for å styrke barnehusstilbudet til samiske barn som har vært utsatt for vold og overgrep. I år er det avsatt midler til å etablere et eget barnehus i det samiske kjerneområdet. Politidirektoratet har fått oppdraget med å etablere et slikt barnehus.

Seksuell trakassering er et alvorlig samfunnsproblem og et hinder for likestilling og full deltakelse i arbeidslivet. Vi skal ta Metoo-kampen videre. Metoo-kampanjen skrapet bare i overflaten av hva problemet med seksuell trakassering i samfunnet er. Seksuell trakassering handler om maktmisbruk. Altfor mange opplever det på jobb, i de kvinnedominerte yrkene spesielt. Man opplever det på skolen, på byen, ja på alle samfunnets arenaer og områder. Slik kan vi ikke ha det. Regjeringen styrker derfor arbeidet mot seksuell trakassering. Derfor har vi nå startet arbeidet med en stortingsmelding om seksuell trakassering. Den skal kartlegge omfanget av problemet seksuell trakassering og foreslå tiltak på viktige samfunnsområder, som arbeidsliv, utdanning, kultur og fritidsarenaer.

Seksuell trakassering skjer på tvers av samfunnsområder, og meldingen skal utarbeides av regjeringen i fellesskap, og særlig da i tett samarbeid med Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Kunnskapsdepartementet. Jeg tar sikte på å legge fram den meldingen i første halvdel av 2024.

Men vi trenger innsats mot seksuell trakassering allerede nå, og derfor er vi også i gang med å ta grep og innføre ny og viktig politikk. Vi skal ratifisere ILO-konvensjon nr. 190 om avskaffelse av vold og trakassering i arbeidslivet. Med det anerkjennes alles rett til et arbeidsliv fritt for vold og trakassering. Vi har også nå foreslått flere endringer i arbeidsmiljøloven for å tydeliggjøre og styrke vernet mot seksuell trakassering. Det vil bidra til at partene lokalt i virksomhetene får et sterkere fokus på det forebyggende arbeidet mot seksuell trakassering på arbeidsplassene.

Forsvarsdepartementet fortsetter sitt arbeid for å motvirke seksuell trakassering i forsvarssektoren, og det trengs. De er i gang med tiltak. Det utvikles en mangfoldsplan for Forsvaret og nytt opplæringsmaterieil til undervisning. Det lages en holdnings- og informasjons-

kampanje, det er kommet et direktiv fra forsvarssjefen om nulltoleranse mot mobbing og seksuell trakassering, og man gjennomgår Forsvarets systemer for varsling. Det er lansert et eget e-læringskurs om varsling, og det vil også i løpet av 2022 bli gjennomført en undersøkelse om mobbing og seksuell trakassering i hele forsvarssektoren.

Fiskeri- og havministeren har tatt et skikkelig oppgjør med seksuell trakassering i fiskerinæringen. Fiskeriministeren og jeg innkalte til et stort møte om likestilling i næringen to uker etter at vi tiltrådte. Nå støtter vi, og vi forventer også, at næringen jobber for interessene og rettighetene til kvinner til sjøs. Vi skal se flere kvinner i fiskerinæringen, og vi må få en bedre kjønnsbalanse i fiskeriyrket. Arbeidslivet skal være trygt og likestilt, fritt for vold, trakassering og hets. Jeg vil i den forbindelse også takke de modige damene som i år har stått fram og fått denne problemstillingen opp på dagsordenen.

Diskrimineringsnemnda mottok i alt 29 saker om seksuell trakassering i 2021. Det er et lavt tall sett i forhold til antall saker om seksuell trakassering i arbeidslivet. SSBs levekårsundersøkelse viser at omtrent 117 000 arbeidstakere i 2019 rapporterte om at de har vært utsatt for uønsket seksuell oppmerksomhet en gang i måneden eller mer. Dette er noe meldingen om seksuell trakassering skal se nærmere på.

Det gjenstår en rekke utfordringer for å sikre at vi får et enda bedre krisesentertilbud rundt omkring i landet. Vi skal derfor se på lovendringer og på tiltak for å styrke kvaliteten i krisesentertilbudet. Tilbudet til særlig utsatte grupper, f.eks. voldsutsatte med rusproblemer eller psykiske lidelser, eller folk med nedsatt funksjonsevne, tilbudet til menn, personvern på krisesenter, krisesenter i samiske områder og barns rettigheter, er noen av de problemstillingene vi skal se på.

Friheten til å bestemme over sitt eget liv er helt grunnleggende i vårt samfunn. Vi ser altfor mange eksempler på hvordan denne friheten innskrenkes. Vi har en aktiv politikk for å bekjempe holdninger og handlinger som fører til negativ sosial kontroll, æresrelatert vold, tvangsekteskap og kjønnslemlestelse. Å bekjempe negativ sosial kontroll er ett av fire hovedmål i regjeringens integreringsarbeid og en av de største likestillingsutfordringene i Norge i dag. Dette arbeidet koordineres gjennom handlingsplanen Frihet fra negativ sosial kontroll og æresrelatert vold.

Det juridiske utvalget som skal foreta en helhetlig utredning av juridiske problemstillinger i saker som gjelder negativ sosial kontroll, æresrelatert vold, tvangsekteskap, kjønnslemlestelse og psykisk vold, startet sitt arbeid i februar 2022. Tidligere arbeids og integreringsminister, Tajik, ga utvalget to nye mandatoppgaver som er viktige. Det handler om at vi vil styrke arbei-

det for å hindre at barn og unge blir etterlatt av foreldrene i utlandet mot egen vilje, og vi vil jobbe for å styrke kompetansemiljøene på æresvold og negativ sosial kontroll i politidistriktene samt at de ordinære hjelpetjenestene skal bli bedre skodd for å kunne fange opp dette. Vi vil også styrke de frivillige organisasjonenes rolle i integreringsarbeidet.

Netthets er en alvorlig trussel mot ytringsfriheten og demokratiet vårt. Vi skal styrke innsatsen mot netthets. Netthets og hatefulle ytringer rammer ulike grupper, bl.a. etniske og religiøse minoriteter, personer med funksjonsnedsettelse, skeive og barn og unge. Både kvinner og menn utsettes for netthets, men den hetsen som kvinner utsettes for, er oftere seksualisert og rettet mot dem fordi de er kvinner. Dette er alvorlig og en stor trussel mot demokratiet vårt. Ytringsfrihetskommisjonen ser på bl.a. dette. De leverer sin rapport i august og vil gi viktige innspill til det viktige arbeidet vi skal fortsette.

Det er også slik at kjønn har betydning for helse og hva som er våre helseutfordringer. Vi skal prioritere arbeidet med kvinnehelse for å sikre en mer likeverdig helsetjeneste. Jeg mener at kvinners helseutfordringer ofte er underkommunisert. Det pågår en debatt akkurat nå om dagen om hvorvidt det er bra eller dumt at de viser at Birgitte Nyborg i serien «Borgen» er i overgangsalderen. Det sier kanskje først og fremst noe om at den type vanlige kvinnehelseplager sjelden er skildret på tv. Men det er slik at typiske kvinnesykdommer, slik som endometriose, alminnelige lidelser som i større grad rammer kvinner enn menn, er underkommunisert og underprioritert, f.eks. oppdages muskel- og skjelettlidelser eller smertetilstander, og noen typiske kvinnesykdommer som forekommer ofte, for sent og får for dårlig behandling. Mannehjertes og menns symptomer på hjertesykdom er ofte grunnlaget for både forskning og klinisk praksis, men biologiske faktorer som vi ennå ikke har full oversikt over, påvirker og skiller menns og kvinners måte å ha hjerte- og karsykdom på.

Dette er noen eksempler på at det er menns kropp og menns helse som er normen. Vi vil derfor legge fram en kvinnehelsestrategi. Den skal bl.a. bygge på forslag fra en offentlig utredning om kvinners helse og helse i et kjønnsperspektiv, som legges fram 8. mars 2023. Meldingen vil omhandle tiltak for bedre utredning, behandling og oppfølging av kvinners helse i helsetjenesten.

Det er også kjønnsforskjeller når det gjelder psykisk helse. Blant annet er kvinner i større grad enn menn i kontakt med helsevesenet på grunn av psykiske symptomer og lidelser. Det er interessant, for samtidig som vi vet det, vet vi også at selvmordsraten er høyere for menn enn for kvinner. Det er behov for i større grad å forstå år-

sakene til disse forskjellene og få gjort noe med det en gang for alle.

Vi vet også at kvinner har høyere sykefravær enn menn. Det er viktig å få oppdatert kunnskap om årsakene til disse forskjellene. Behovet for kunnskap om kjønnsforskjellene i sykefravær er et aktuelt tema i FoU-programmet under IA-avtalen, inkluderende arbeidsliv, og det er igangsatt forskning som vil kunne gi oss mer kunnskap om dette.

Som sagt har kjønn betydning for helse, og derfor er et av temaene jeg vil be mannsutvalget om å utrede, menns helseutfordringer. Det vil være naturlig å ha kontakt mellom mannsutvalget og kvinnehelseutvalget når det gjelder helseområdet.

Vi i regjeringen skal ha et likestillingsløft. Da må vi først og fremst styrke de aktørene som bidrar til likestilling i praksis der ute, altså organisasjonene, de frivillige, og sikre et sterkt regionalt likestillingsarbeid. Vi er i gang med det. Vi har allerede økt støtten til de fire likestillingsstentrene i Norge i 2022. Økningen er på 33 pst. sammenliknet med året før. Likestillingsstentrene på Hamar, i Agder og i Steigen og Reform her i Oslo driver et enormt viktig likestillingsarbeid.

Vi har i tillegg styrket tilskuddsordningen for kjønnslikestilling, under familie- og likestillingspolitiske tiltak. Økningen er på 70 pst. sammenliknet med i fjor, og det vil gjøre at frivillige organisasjoners aktivitet i arbeidet med likestilling mellom kvinner og menn eller med LHBTI-befolkningen styrkes. Vi skal også styrke Likestillings- og diskrimineringsombudet og diskrimineringsnemnda, i tråd med Hurdalsplattformen. Vi skal også løfte og styrke likestillingsarbeidet med arbeidslivets parter, og i Hurdalsplattformen sier vi også at partene i arbeidslivet skal være representert i alle relevante regjeringsutvalg.

Aktivitets- og redegjørelsesplikten i likestillings- og diskrimineringsloven er et svært viktig verktøy i likestillingskampen. I år må bedrifter med over 50 ansatte rapportere om lønnsforskjeller mellom kvinner og menn og omfang i faktisk og ufrivillig deltid. Alle bedrifter med over 50 ansatte må også rapportere om status i kjønnslikestilling i bedriften. Kjønnfordeling på ulike ledernivå bør inngå i likestillingsredegjørelsen

Det er fristende å minne om at uten Arbeiderpartiet hadde det ikke vært noen redegjørelsesplikt i loven, og som vi alle kan tenke oss, er en aktivitetsplikt uten redegjørelsesplikt ikke mye verdt.

Så er det slik at vi ønsker oss mer kunnskap om hvordan aktivitets- og redegjørelsesplikten fungerer i praksis. Derfor har Bufdir nå satt i gang et omfattende forskningsprosjekt om aktivt likestillingsarbeid. Det prosjektet ledes av Institutt for samfunnsforskning. Et så viktig verktøy må fungere etter hensikten. Vi følger med

på dette og er ikke fremmed for å foreta endringer dersom vi ser at dette kan bli enda bedre. Poenget er at det skal være et verktøy som fører til mer likestilling, og være til nytte for bedriftene.

Vi må følge nøye med på hvordan koronapandemien har påvirket likestillingsutviklingen. Vi har bedt Bufdir også følge med på utviklingen der og ha en tett dialog med statsforvalterne om konsekvensene av pandemien. CORE, Senter for likestillingsforskning, arbeider videre med disse spørsmålene. Vi vet at når det gjelder arbeidsledighet og permitteringer, er det samlede bildet at det knapt er kjønnsforskjeller i andelen som ble arbeidsledige. Fordi kvinner er overrepresentert i de næringene som først ble rammet av nedstengningen, økte ledigheten mest blant kvinner i starten, men etter hvert ble det en større andel menn blant de permitterte, og forskjellene avtok. Men det omfattende deltidsarbeidet, spesielt innenfor helse- og omsorgstjenestene med små stillingsbrøker og omfattende arbeid på tvers av avdelinger og institusjoner, vet vi jo at skapte særlige utfordringer under pandemien

I tillegg er det slik at innsatsen mot vold i nære relasjoner er særlig viktig under kriser. Her er det en lærdom vi må og skal ta med oss. Hensynet til personer i sårbare situasjoner og risiko for vold i nære relasjoner må bli en viktig del av kriseberedskapen vår framover. Internasjonalt truer covid-19-pandemien oppnådde resultater for likestilling og kvinners rettigheter. Norge har tatt grep for å sikre at all vår covid-respons har et kjønnsperspektiv, og at hensynet til kjønnsminoriteter og seksuelle minoriteter ivaretas. De understreker også at kvinner må være med på lik linje med menn når beslutninger tas.

Pandemien har rammet skjevt, og personer med funksjonsnedsettelse har blitt særlig hardt rammet. Mange opplevde reduserte eller et helt bortfall av tjenester.

Skeive har vesentlig dårligere livskvalitet enn resten av befolkningen. Det er bekymringsfullt. Vi i regjeringen går nå i gang med å lage en ny handlingsplan for LHB-TI+- personer. Vi tar sikte på å legge fram den innen utgangen av året. Vi skal være ledende i det internasjonale LHB-TI-arbeidet og bidra sterkere inn i internasjonale fora for å demme opp for den voksende motstanden globalt mot likestilling og LHB-TI-personers ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter.

Jeg har gitt Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet i oppdrag å utrede innføringen av en tredje kjønnskategori. Det er et viktig arbeid for meg. En tredje kjønnskategori åpner for at mennesker som ikke definerer seg som kvinne eller mann, selv kan velge en kategori som samsvarer med deres identitet, i pass og i andre papirer. Det vil også innebære en inkludering av kjønnsflytende mennesker, noe som har vært etterlyst lenge.

Konverteringsterapi har store skadevirkninger for dem som utsettes for det. Derfor skal regjeringen forby konverteringsterapi. Solberg-regjeringen la fram et forslag som jeg mener i realiteten snarere legitimerer, i noen deler av samfunnet, enn å forby konverteringsterapi. Vi må derfor gå nye runder, og vi er i gang med det. Mange skeive er en sårbar gruppe, og konverteringsterapi fører til ytterligere stigmatisering og diskriminering. Det ødelegger livet til mange av dem som blir utsatt for det. Vi skal derfor få til et forbud som sikrer at både barn og voksne får en reell og effektiv beskyttelse mot slike handlinger. Vi skal også lage et forslag til et forbud mot å markedsføre konverteringsterapi. Vi skal altså forby konverteringsterapi og markedsføring av det. Vi skal også innføre andre ikke-rettslige tiltak mot konverteringsterapi for å hindre at det skjer i Norge.

Personer med funksjonsnedsettelse er en gruppe som utsettes for diskriminering på mange områder i livet, og som har behov for et sterkt og godt rettslig vern. Jeg er derfor veldig glad for at regjeringen i Hurdalsplattformen slår fast at vi skal inkorporere CRPD i norsk lov. Det betyr at det fastsettes i lov at konvensjonen skal gjelde direkte i norsk rett, og en inkorporering vil bidra til at konvensjonen blir mer tilgjengelig, at kunnskapen om den øker, og at rettighetene til folk får større gjennomslag i hverdagen til den enkelte.

Denne regjeringen er ikke opptatt av å diskutere hvorvidt rasisme finnes i Norge. Vi slår fast at det gjør det, og vi vil gjøre noe med det. Rasisme og diskriminering hindrer folk i å få delta i samfunnet på lik linje med andre, og det ødelegger liv. Vi vil derfor lage en handlingsplan mot rasisme og diskriminering, og det er arbeids- og inkluderingsministeren som følger opp dette arbeidet. Det er behov for en plan og tiltak som har arbeidsliv som fokus. Både veien inn i arbeidslivet og opp og fram i arbeidslivet vil omfattes av planen.

Planen vil også omfatte de utfordringer som rasisme og etnisk og religiøs diskriminering utgjør for ungdoms deltakelse på ulike samfunnsarenaer. Her vil både ungdomstiden og arenaer som skole og utdanning, frivillighet, fritidsaktiviteter som kultur og idrett og sosiale medier være viktige områder. Det nærmere innholdet i planen skal legges fram på bakgrunn av innspill fra sivilsamfunnet, fagmiljøer og partene i arbeidslivet, og også Arbeids og inkluderingsdepartementet er nå i gang med å ha innspillmøter til denne viktige planen rundt omkring i landet.

Vi skal jobbe for likestilling og mangfold også innenfor alle områder i kulturlivet og idretten. Likestillings- og diskrimineringsloven gjelder også for kunst- og kulturlivet. Alle skal jobbe aktivt for å fremme likestilling og hindre diskriminering, og offentlige virksomheter og større arbeidsgivere, også på kulturfeltet, skal følge en

lovbestemt metode for dette arbeidet. Framover vil regjeringen fortsette jobben for likestilling og mangfold innenfor alle områder i kulturlivet, mediene, frivilligheten og idretten. Vi vil også vurdere om det er flere krav vi kan stille til alle dem som mottar offentlige midler.

I år har Norge ordførerskapet i Nordisk ministerråd. Framtidens arbeidsliv, vekst, velferd, helse og livskvalitet, makt og innflytelse samt en særlig satsing på menn og maskulinitet er strategiske innsatsområder. På LHB-TI-feltet er økt åpenhet og frihet, bedre levekår og livskvalitet og det å bygge nettverk og styrke sivilsamfunnet våre mål. En viktig prioritering for ordførerskapet er at kvinner og menn skal ha like muligheter i framtidens arbeidsmarked. Vi skal, som en av mange planer, arrangere en nordisk konferanse om likestilling for å utveksle erfaringer og diskutere tiltak for økt likestilling i arbeidslivet.

Det er også slik at alle de nordiske likestillingsministrene er sterkt bekymret for den økende motstanden mot likestillingen internasjonalt. Derfor samarbeider vi om et veikart med tiltak for at vi kan bidra til å demme opp for disse tendensene, slå tilbake tilbakeslaget. Vi håper å få dette veikartet på plass i løpet av dette året.

Like muligheter og rettigheter for jenter og kvinner er helt grunnleggende for å fremme demokrati, utvikling og vekst i et samfunn. Det er helt avgjørende for å nå bærekraftsmålene også. Å styrke kvinners rettigheter og likestilling er ett av seks innsatsområder i utviklingspolitikken, og vi har en målsetting om at minst 50 pst., altså halvparten av all bilateral bistand, skal ha likestilling som hoved- eller delmål. Hvis vi skal klare å endre maktfordelingen mellom kvinner og menn, er jenters utdanning, kvinners økonomiske og politiske deltakelse avgjørende og kvinners rett til å bestemme over sin egen kropp og liv helt sentralt.

Kvinner og jenter med nedsatt funksjonsevne er ekstra utsatt for marginalisering og møter flere barrierer enn menn. Dette satte vi søkelyset på da vi arrangerte Global Disability Summit i februar. I mange samfunn eksisterer det myter om funksjonsnedsettelse, kjønn og seksualitet, noe som fører til diskriminering, menneskerettighetsbrudd, inkludert seksualisert og kjønnsbasert vold, og unge kvinner med nedsatt funksjonsevne nektes i større grad enn andre retten til å ta egne valg om sin reproduktive og seksuelle helse.

Kvinnens rettigheter, inkludering og rett til lik og meningsfull deltakelse står sentralt i regjeringens freds- og sikkerhetsengasjement. Arbeidet i Sikkerhetsrådet kjennetegnes av tett samarbeid med sivilsamfunnet og tidlig inkludering av kvinner i fredsprosesser for å sikre kjønnsensitive konflikt- og aktøranalyser, et sterkere operasjonelt fokus på seksualisert og kjønnsbasert vold og etterlevelse av relevante folkerettslige forpliktelser.

I FNs menneskerettighetsråd fremmet Norge en resolusjon denne våren om menneskerettighetsforsvarere i konflikt og postkonflikt. Her ble kvinnelige menneskerettighetsforsvarere løftet fram, en gruppe som er ekstra utsatt. Vi viderefører også pådriverrollen i arbeidet med å styrke kjønnsdimensjonen og arbeidet mot seksualisert og kjønnsbasert vold i vår humanitære innsats. Vi ønsker en styrking av forebyggingsarbeidet, økt støtte til overlevende og økt fokus på straffeforfølgelse.

FNs kvinnekommisjon er årets viktigste internasjonale møte for å diskutere global likestilling og kvinners rettigheter. Årets kommisjon ble gjennomført med mindre fysisk deltakelse enn vanlig på grunn av koronapandemien. Hovedtemaet for kommisjonen i år var likestilling og styrking av kvinners og jenters rettigheter i sammenheng med klimaendringer og arbeidet med å redusere risiko for miljø- og naturkatastrofer. Etter vanskelige forhandlinger ble man enig om en slutterklæring som Norge påvirket i stor grad.

Situasjonen vi står i i dag, med Russlands krigføring i Ukraina, minner oss alle om hvor viktig det er at vi fortsetter å stå opp for likestilling og kvinners rettigheter. Vi skal jobbe for at når Ukraina bygges opp igjen, skal kvinner ha en selvfølgelig plass i beslutningsorganer, i tråd med FNs sikkerhetsråds resolusjon 1325, om kvinner, fred og sikkerhet. Vi er også ekstra opptatt av alle de sårbare kvinnene og barna som nå er på flukt, og som utsettes for grov vold, seksualisert vold og får sine menneskerettigheter trampet på. De skal vi stille opp for.

Likestilling kommer ikke av seg selv. Det må jobbes aktivt hele tiden, strukturert og målrettet for at vi skal komme framover, for at flere skal få lov til å leve livet sitt i frihet og være den de er. En samlet regjering skal derfor øke innsatsen for likestillingen. Vi skal få mye gjort, og vi er så vidt i gang. Vi skal skape varig endring og jobbe for et mer likestilt Norge. Vi skal aldri hvile på det som er gjort.

Masud Gharahkhani hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Presidenten vil foreslå at kultur- og likestillingsministerens redegjørelse om status i arbeidet med å fremme likestilling og mangfold i alle sektorer legges ut for behandling i et senere møte i Stortinget. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 7 [12:59:12]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Mímir Kristjánsson om harmonisering av rentesatser ved etterbetaling av ytelser og tilbakekreving av feilutbetalinger fra Nav

(Innst. 271 S (2021–2022), jf. Dokument 8:142 S (2021–2022))

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

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

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [12:59:59] (ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteen for et konstruktivt arbeid og statsråden for de avklaringene som er gitt i saken. Saken vi har hatt til behandling, er et representantforslag fra stortingsrepresentanten Mimir Kristjánsson om harmonisering av rentesatser ved etterbetaling av ytelses og tilbakekreving av feilutbetalinger fra Nav.

Det har vært gjennomført en skriftlig høring i forbindelse med saken, men ingen høringssvar ble mottatt. Komiteen har i sin behandling bedt om arbeids- og inkluderingsministerens vurdering av representantforslaget, og hun skriver i sitt svarbrev at det «ikke er hensiktsmessig å endre regelverket slik stortingsrepresentanten foreslår», og begrunner det med at det kan få uheldige konsekvenser for den enkelte skyldner. En endring av regelverket slik det er foreslått, innebærer at risikoen for at de samlede krav om tilbakebetaling blir høyere enn i dag.

Svaret fra statsråden var såpass avklarende for komiteen at forslaget til vedtak fra mindretallet er blitt endret i forhold til det som var utgangspunktet.

Det er viktig at feilutbetalinger av stønader blir håndtert på en måte som er både økonomisk bærekraftig og sosialt rettferdig. Med dagens regelverk får mottakeren som skylder Nav penger som følge av feilutbetalinger, krav om å betale beløpet tilbake over en tidsperiode. I de tilfellene hvor det vurderes som at mottakeren burde ha vært klar over feilen og meldt fra på et tidligere tidspunkt, vil man få et samlet gebyr på 10 pst., som legges på toppen av kravet.

Dersom et flatt gebyr på 10 pst. blir gjort om til en løpende rente som er harmonisert med det som løftes av forslagsstilleren, vil kostnaden bli høyere for mange mottakere. Denne formen for harmonisering vil også gjøre det vanskeligere for folk å håndtere gjeld som går over tid. Komiteens flertall mener derfor at det ikke bør gjennomføres en harmonisering, men vil på samme tid understreke at selve vurderingen av hvorvidt mottakeren burde ha visst om feilutbetalingen, må fattes med utgangspunkt i mottakerens forutsetninger. I en sårbar tilstand og livsfase kan det være vanskeligere å orientere

seg om både vedtak og økonomi. Flertallet mener derfor det er viktig at den skjønnsmessige forståelsen av dette blir vektlagt på en rimelig måte i den totale vurderingen.

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Framskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti. Jeg regner med at mindretallet vil fremme mindretallsforslaget og argumentere for det.

Med det regner jeg saken som belyst.

Torbjørn Vereide (A) [13:02:49]: Først og fremst ønsker jeg å takke kollegiet i komiteen for et veldig godt arbeid. Dette vedkjenn på mange måtar dei som treng aller mest hjelp og støtte i samfunnet, folk som har falle utanfor sikkerheitsnettet vårt, folk som treng å bli tekne på alvor.

Det som var ei viktig avgjerd og vurdering då vi skulle lande denne saka, var å sjå på kva konsekvensane blir for dei menneska som er i Nav-systemet, viss ein innfører ei harmonisering av eit slag. Då er konklusjonen eigentleg ganske klar: Viss ein innfører ei harmonisering av rentesatsane på eit nivå der ein gjer det slik at både Nav og brukarane betaler eit flatt gebyr på 10 pst, vil det i det tilfellet ikkje løne seg for brukarane – tvert imot: Det vil gjere at dei går i minus.

Det same gjeld òg viss ein harmoniserer rentene på det andre beløpet, at det er ei løpande, mindre rente som går – både viss Nav skal betale ut det utestående, og viss brukarar skal betale inn det dei måtte skylde – og i det alternativet blir det mindre veileigna og meir krevjande for dei som treng det aller mest, og no skal eg fortelje kvifor. Det er nemleg slik at viss ein i dag endrar det frå denne 10-prosentgrensa til ei løpande 4-prosentgrense, vil dei menneska som skyldar Nav pengar, og som brukar lengst tid på å betale ned det kravet, risikere å tape på forslaget frå Raudt. Den måten å drive politikk på vil ikkje vere god for dei som har det aller hardast frå før av.

Nettopp difor ønskjer vi heller å rette fokus mot det vi meiner er viktig, og det er å sjå på den skjønnsmessige vurderinga for dei menneska som får eit krav om tilbakebetaling. I dei tilfella der mange av oss, folk som har det bra med seg sjølve, ville ha klart å halde ei oversikt over økonomien og oppdage feil ved tilbakebetalinga, er det mange som er i ein sårbar situasjon der det er vanskelegare å klare å gjere nettopp det. Difor er vi tydelege på at den skjønnsmessige vurderinga når eit krav skal betalast tilbake, i større grad enn i dag må ta omsyn til at folk har ein tøff periode i livet sitt. Det må også leggjast vekt på når det gjeld kravet om rente eller ikkje rente.

Anna Molberg (H) [13:06:03]: Ulik rente ved etterbetaling av ytelses fra Nav og tilbakebetaling til Nav har sine begrunnelser.

Overfor privatpersoner tar staten naturlig nok en høyere risiko enn motsatt vei, og dette reflekteres da i rentesatsen for krav mot privatpersoner. Skulle vi justert denne renten, ville det være en risiko for at renten ble lavere enn hva andre kreditorer krever. Da blir det billigere å misligholde statens krav framfor annen gjeld, og det er en situasjon vi kanskje ikke burde etterstrebe.

Høyre har samtidig forståelse for intensjonen i forslaget. Det kan oppleves urettferdig at staten skal ta en høyere rente enn hva privatpersoner har krav på når staten skylder penger. Nå er det riktignok et ansvarsgrunnlag som ligger til grunn for at en privatperson betaler dagens sats, og det er at personen har handlet forsettlig eller grovt uaktsomt.

Jeg vil også, som flertallet i komiteen, vise til statsrådens svarbrev, der statsråden skriver at en endring i regelverket vil kunne bety at de samlede kravene om tilbakebetaling kan bli høyere enn i dag. Hvis vi skal gjøre noe med dette, må man i så fall utrede konsekvensene.

På generelt grunnlag vil Høyre også mene at rente ikke er et egnet verktøy for å ivareta fordelingshensyn. Fordelingsmessige hensyn ivaretar vi best i debatter om størrelsen på selve ytelsene fra Nav.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [13:08:00]: Jeg vil takke Rødt for at temaet blir tatt opp. Det er situasjoner hvor folk skylder penger til Nav som følge av feilutbetalinger, og at en da får krav om tilbakebetaling over en tidsperiode. I de tilfellene hvor en burde oppdaget feilen og dermed meldt fra på et tidligere tidspunkt, vil mottaker kunne få et gebyr på 10 pst., som legges på toppen av det totale kravet.

Jeg har lyst til å gi en kort kommentar til det punktet. Det er mange som er i en sårbar situasjon. Det er mange som er i en situasjon hvor en av ulike grunner ikke følger godt nok med på det som blir innbetalt på ens konto. Når det er en situasjon hvor det er Nav som har gjort en feil, er jeg veldig tilhenger av det en samlet komité sier – jeg vil si en samlet komité, jeg regner med at Rødt ikke er uenig i det som står på det punktet – at en her må ha en skjønnsmessig forståelse av hvordan en skal opptre. Jeg vil si det så sterkt at det etter min vurdering skal mye til for å kreve mer tilbake enn det som er feilutbetalt. Da skal unnlattelsen fra den som har mottatt for mye, være stor. Det er liten grunn til her å bruke den 10 pst.-en i annet enn særs spesielle tilfeller, når vi vet at det er Nav som har gjort feilen.

Kirsti Bergstø (SV) [13:09:49] (komiteens leder): Jeg har forståelse for forslaget som er fremmet fra Rødts side. Så er det redegjort godt fra andre representanter for hvorfor komiteen ikke slutter seg til forslaget.

Jeg ønsker likevel å understreke det som også flertallet i komiteen har sluttet seg til en merknad om, nemlig

viktigheten av bruk av skjønn i de tilfellene som vi her snakker om. Jeg tror det er bred enighet om at det ikke er om rente den store fordelingsdebatten kan tas. Det er ikke der virkemiddelet for å få ned de økonomiske forskjellene ligger. I de spørsmålene er det stor uenighet i denne salen, der et flertall ønsker en ny politisk kurs for en sterkere velferd og en sterkere trygghet for arbeidsfolk og har samlet seg om i stor grad å reversere de usosiale kuttene fra forrige regjering.

Men når det gjelder det med ikke bare å ha velferdsordninger som trygger oss, men også et system som ivaretar oss når vi trenger det, er skjønn helt sentralt. Det er det både for at møtet med Nav skal være godt, at man skal vite at det er tillitsfullt og tillitsbasert, og at utgangspunktet for møtet med velferden er at spørsmålene våre skal bli besvart, behovene våre skal dekkes, og de ordningene som vi skal stille opp for hverandre med i fellesskap, skal treffe i hverdagen vår. Men det er også viktig med skjønn for at de som jobber i Nav, skal oppleve å ha faglig frihet til å bruke hodet i jobben og kunne være der for det mennesket som trenger hjelp, som har behov for bistand.

Derfor vil jeg bare understreke viktigheten av å få gjennomført en tillitsreform i Nav, nettopp for å kunne kjenne det på alle nivåer i Nav. Det skal være mennesker man er der for å møte, ikke skjemaer man er der for å mate. Som tidligere ansatt i Nav har jeg savnet tillit, som jeg håper dagens ansatte i Nav snart kan kjenne på i mye større grad, som en sterk kontrast til ovenfra-og-nedstyring og mål- og resultatstyring.

Emma Watne (R) [13:13:01]: Dersom du er så uheldig at du er for seint ute med å betale strømgregningen din, må du betale en forsinkelsesrente på 8,5 pst. På den annen side: Hvis noen er for seint ute med å betale pengene de skylder deg, får du også utbetalt denne forsinkelsesrenten. Alle virksomheter er nemlig pålagt å følge den statlig bestemte forsinkelsesrenten. Men det er én gruppe som er unntatt fra denne regelen, nemlig Nav-brukere.

Når det er staten selv som ikke klarer å utbetale trygd og pensjon i tide, sier loven at Nav kun skal betale halv forsinkelsesrente, altså bare litt over 4 pst. Det er helt uforståelig at den styrtrike staten skal slippe å følge de samme reglene som staten pålegger andre å følge. Her er det én lov for kong Salomo og en annen lov for Jørgen hattemaker, og sånn kan vi ikke ha det lenger. Derfor foreslår Rødt at loven skal endres sånn at Nav må betale fulle renter når de skylder folk penger.

De rike og mektige utgjør ikke flertallet blant Navs brukere. Derfor utgjør denne spesialregelen betydelige penger for dem det gjelder. Ifølge regjeringens egne tall har Nav-brukere gått glipp av 80 mill. kr de sju siste åre-

ne fordi Nav kun betaler ut halv forsinkelsesrente. Dette er en smålig innsparing som er helt ubetydelig for staten. For trygdede og minstepensjonister kan derimot disse pengene utgjøre en forskjell. Det er lov å gjøre feil, men en forutsetning for tilgivelse er at man gjør opp for seg. Dette prinsippet følger dessverre ikke Nav. Mens brukere som fyller ut skjema feil, blir satt i fengsel og ilagt bøter, får altså ikke brukeren de samme rentene som folk ellers når Nav gjør en feil.

Statens pensjonsfond utland er fylt opp med aksjer og verdipapirer til en verdi av 11 500 mrd. kr. Det er smålig og uverdigg at denne staten skal spare ytterligere penger ved å lure bl.a. syke mennesker for noen få tusen kroner. Er det noen i Norge som har råd til å betale de de skylder, er det staten. Det må bli slutt på at pensjonister og trygdede alltid havner nederst ved bordet. Vi krever likhet for loven og håper stortingsflertallet er med oss på dette.

Jeg tar opp forslaget fra Rødt.

Presidenten: Da har representanten Emma Watne tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Marte Mjøs Persen [13:16:10]: Forslaget som er tatt opp til diskusjon her i dag, går ut på at rentesatsene for etterbetaling og tilbakebetaling av ytelsers fra Arbeids- og velferdsetaten blir harmonisert.

Etter mitt syn er representantforslaget preget av at man for ensrettet har sett på at det er to ulike satser som blir benyttet ved henholdsvis etterbetaling og tilbakebetaling. Ved etterbetaling er det dekkende å snakke om renter. Mottakerne får kompensasjon for den perioden ytelsen ikke er utbetalt, gjennom en rente som tilsvarer halvparten av forsinkelsesrenten.

Når det gjelder rentetillegg i tilbakebetalingssaker, er realiteten noe annerledes. Av beløpet som skal kreves tilbake, pålegges det et tillegg på 10 pst. Dette er ikke en ordinær rente, og det har ikke betydning om feilutbetalingene gjelder terminer langt tilbake i tid. Tilleggets størrelse blir høyere i takt med størrelsen på feilutbetalingen. Virkningen kan sammenlignes med et gebyr og benyttes i saker hvor mottakerne er å bebreide for at feilutbetalingen har skjedd.

Renten ved etterbetaling og rentetillegget ved tilbakekreving regulerer ulike situasjoner. Virkningene av dem er derfor også ulike. Skal man reelt vurdere harmonisering, er det for snevert å se isolert på nivåene slik de er fastsatt i dag. En reell harmonisering forutsetter at man vurderer om det også i sakene om tilbakekreving skal innføres en mer ordinær renteordning. Representantforslaget har etter mitt syn ikke tatt dette opp i seg. Jeg har også merket meg at flertallet i komiteen ikke har stilt seg bak det.

Et mindretall har i innstillingen ytterligere et forslag om å doble rentenivået i saker om etterbetaling, ved å benytte den ordinære forsinkelsesrenten. Dette vil føre til en fordobling sammenlignet med dagens nivå og vil videre lede til at folketrygdens utgifter til dette formålet øker tilsvarende.

Jeg ønsker kort å nevne at regelsettet om, og nivået for, ordinære forsinkelsesrenter er tilpasset krav på formuerettens område. Først og fremst skal den tjene som et oppfyllelsespress. I utgangspunktet er det ikke dette som kjennetegner situasjonen når det skjer etterbetalinger fra folketrygden. Renteordningen ved etterbetaling fra folketrygden er gitt for å ivareta andre hensyn enn dem som gjør seg gjeldende i kontraktsmessige forhold.

Til slutt vil jeg gjerne nevne at «harmonisering» innebærer at det eventuelt må ses på om rentetillegget i saker om tilbakekreving bør erstattes av en ordinær renteordning. Det er da også naturlig å vurdere om rente bør ilegges i alle saker om tilbakekreving.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Emma Watne (R) [13:19:12]: Vi vet at staten sparer penger på at Nav gir halve renter. Hvorfor vil ikke statsråden sørge for at folk ikke taper penger på denne praksisen? Skal vi ikke ha likhet for loven?

Statsråd Marte Mjøs Persen [13:19:27]: Helt fra 2009 har det blitt tilstått renter når Nav etterbetaler ytelsers på grunn av feil avslag og når etaten av eget tiltak retter ytelsers som er gitt med for lavt beløp. Det samme gjelder når ytelsers gis for inntil tre år før krav om ytelse settes fram fordi medlemmet åpenbart ikke har vært i stand til å sette fram krav om ytelsen.

Jeg mener at dette er relativt rettfærdig og minner også om at rentesatsen som da gis ved etterbetaling, er høyere enn det man normalt sett ville fått i en bank.

Kirsti Bergstø (SV) [13:20:18]: Det er viktig med skjønnsmessig forståelse og å kunne utøve skjønn i det feil skal rettes opp eller misforståelsers avklares. Det å bli møtt med skjønn er viktig for å kunne møtes med forståelse. I mitt innlegg etterlyste jeg også større grad av bruk av skjønn som et ledd i tillitsreformen regjeringen har varslet. Jeg vil gjerne høre statsrådens vurderinger rundt det. Er graden av skjønnsbruk tilstrekkelig? Hvis ikke, hvilke grep vil statsråden ta for å sikre nettopp det?

Statsråd Marte Mjøs Persen [13:21:03]: Jeg hørte godt innlegget til representanten Bergstø og synes det var gode betraktninger og en god beskrivelse av hvordan situasjonen både er og bør være. Det er klart at når det gjelder denne bestemmelsen om renter ved etterbetaling, er det en bestemmelse som skal brukes der feil-

utbetalingen skjer på grunnlag av forsett eller grov uaktsomhet hos den kravet retter seg mot. I andre tilfeller frafaller man dette kravet, f.eks. dersom det har vært dårlig informasjon fra Nav, misforståelser eller at mot-takeren ikke har forstått eller kunnet forstå at utbeta-lingen skyldes en feil.

Så er det dette med tillitsreform. Det er klart at i en tillit til de ansatte må man også ta høyde for feil og at de kan rettes opp igjen. Det er også en del av det å ha tillit til de ansatte i Nav.

Kirsti Bergstø (SV) [13:22:04]: Jeg deler statsrådets vurdering av viktigheten av tillit til ansatte i Nav og også å forsterke den tilliten. Vi vet det har skjedd feil i behandlingen av folk. Vi har en tung trygdeskandale som henger over oss. Det på en god måte å kunne møte dem som har både vært ulovlig fengslet, betalt tilbake og uskyldig blitt gjort til kjeltringer, rett og slett, er veldig viktig. Det viser også hvor krevende grensen mellom forsettlighet og ikke kan være å vurdere. Hva tenker statsråden rundt det?

Statsråd Marte Mjøs Persen [13:23:00]: Det er ingen tvil om at den saken det refereres til, har vært og er en svært alvorlig sak. Det er uskyldige som har blitt rammet, med store konsekvenser for både den enkelte og deres familier. Derfor er det viktig at de som er berørt, får sakene sine oppklart, og at de som opplever at de er berørt, også skal føle at terskelen for å ta kontakt med Nav er lav, slik at de kan få det.

Det er klart at det å ha tillit og en tillitsreform der vi skal gi den enkelte ansatte muligheten til å bruke sin faglighet på en god måte til å gi den rette hjelpen til rett tid, er viktig for å gjenskape tillit til Nav, for å yte bedre tjenester til brukerne og også for å bruke felleskapets midler på best mulig vis.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

Torbjørn Vereide (A) [13:24:13]: Representanten Vereide erkjenner at han moglegvis heldt eit under snittet godt innlegg i stad, så eg prøver på nytt. Det er rett og slett fordi eg mista fokuset litt på grunn av inn- og utmarsj på galleriet – men det skal eg ikkje hengje meg opp i.

Det som eg ønskjer å vere tydeleg på, er det som er politikken Arbeidarpartiet og Senterpartiet, altså regjeringsspartia våre, har for Nav-arbeidet som ligg framfor oss. Der er det nemleg klart at vårt største mål no er å bygge tillit i Nav-organisasjonen, ikkje berre internt i Nav, men òg til dei som treng hjelp i Nav-systemet.

Den beskrivinga som Raudt har om at det berre er dei aller, aller svakaste som kjem til å trengje hjelp i Nav-systemet, synest eg er ein «mismatch» med verkeleghei-

ta. Sanninga er at vi alle kan måtte trengje hjelp frå sikkerheitsnettet vårt ein gong eller to i løpet av livet, uansett kvar vi måtte vere. Då er det viktig at systemet fungerer.

Difor ønskjer vi å vere tydelege på forslaget til Raudt og samanlikninga om straumrekning og eit tilfelle der ein skuldar Nav pengar. Med ei harmonisering den vegen ville ein gjort livet veldig mykje vanskelegare og tøffare for dei som skuldar Nav pengar, viss ein hadde hatt ei løpande rente som følgde med heilt til ein hadde betalt ned, i staden for å ha det 10 pst.-gebyret som i dag gjeld for 22 pst. av dei som må betale tilbake.

Det same gjeld òg viss ein hadde endra frå ei løpande rente på det Nav skuldar ein brukar, til ein fast prosent harmonisert til liks med det som kjem inn med pengar, for då er tilfellet at dei menneska som har venta aller lengst på å få utbetalt eit beløp frå Nav, ville tape på politikken til Raudt.

Å ha ein heilskapleg innfallsvinkel til Nav-arbeidet og ikkje berre sjå på kvar ein kan få dei sterkaste retoriske poenga i avisar og på talarstolen, men òg kva politikk som tener dei som måtte trengje hjelp i Nav – anten ein kjem frå øvre, midtre eller nedre lag i samfunnet – den forma for politisk handverk er det som våre parti tek sikte på å gjere i tida som kjem. Vi har ein stor jobb framfor oss i Nav, og la det vere klart: Vi skal bygge tillit med omsyn til både dei tilsette og alle dei som ein gong måtte trengje hjelp i Nav-systemet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [13:27:10]

Interpellasjon fra representanten Sveinung Rotevatn til helse- og omsorgsministeren:

«Koronaviruset smittar raskare når det blir kaldt i vêret og folk er meir innandørs. Dette har medført smittebølger kvar haust dei siste to åra, slik vi er godt kjende med også frå vanleg sesonginfluensa. I desember 2021 førte smittebølga til kraftige tiltak og nedstenging av ei rekke næringar, trass i at nesten alle var fullvaksinerte og ein var godt i gang med oppfriskingsdosar for særleg utsette grupper. Usikkerheit rundt nye virusvariantar, som omikronvarianten, kan sjølsagt tilseie auka beredskap, men det klare utgangspunktet må vere at vi kan leve med ulike variantar av koronaviruset framover utan behov for smitteverntiltak utover vaksining.

Er regjeringa einig i dette målet, og kva planar har regjeringa lagt for å hindre at landet må gjennom nye nedstengingar framover?»

Presidenten: Første taler er interpellanten, Sveinung Rotevatn.

Presidenten takker representanten for at man får øvd på nynorsken også. Det er bra.

Sveinung Rotevatn (V) [13:28:22]: Det var godt å høyre presidenten bruke heile det norske språket. Det bør han absolutt gjere oftare.

Det er mogleg at denne interpellasjonen vil vise seg å stadfeste det openberre. Eg håpar eigentleg at han gjer det, men eg interPELLERER likevel. Det er fordi eg ikkje føler meg heilt sikker – og sikker på kva? Jo, sikker på at om og når smittetala for covid-19 begynner å stige igjen til hausten, og det er det vel grunn til å tru at dei vil gjere, er det uaktuelt igjen å setje i verk inngripande smitteverntiltak.

Grunnen til den usikkerheita er at vi stod i ein ganske liknande situasjon i fjor. Befolkninga var dobbelvak-sinert, utsette grupper fekk oppfriskingsdosar, og smittetala steig. Det begynte å kome uromeldingar om intensivkapasitet, sjukefråvær, og stemmer både i byråk-rati, i media og her på Stortinget kravde omfattande smitteverntiltak. Til regjeringa si forteneste gjorde ein det i liten grad. Dei tiltaka ein innførte, gjaldt koronapass, og det gjaldt innstrammingar i testregimet. Så gjekk det nokre veker, omikronvarianten kom, og ting vart snudde på hovudet.

Det er sjølv sagt slik at ingen kan garantere at ikkje virus igjen muterer til langt farlegare og meir smittsame variantar, men mitt poeng i dag er å få stadfesta frå statsråden at så lenge dei virusvariantane som er i omløp, er nokolunde slik vi kjenner dei i dag, og vaksinen beskyt-tar mot dei, vil det ikkje vere aktuelt igjen å innføre smitteverntiltak utover vaksinerings.

Kvifor er det viktig? Jo, det er viktig fordi folk er bekymra. Ikkje minst er mange i næringslivet det. Eg har fått mange bekymringsmeldingar frå særleg serverings-bransjen, som såg kva som skjedde i fjor, som veit kven som står først i køen når det er snakk om nye nedsteng-ingar og nye permitteringar, og dei ønskjer sikkerheit rundt drifta si.

Så er det slik at når vi handterer kjende virus og kjend smitte i samfunnet med vaksinar, og vi veit effekten av dei, har vi ikkje hatt for vane i Noreg å bruke andre smitteverntiltak. Det er ein vane som bør fortsetje.

Vi veit at sjølv om folk er vaksinerte, vil smitten like-vel kunne spreie seg igjen, fordi vaksinen har mista kraft, viruset vil mutere kontinuerleg, og sjukdomar spreier seg raskare når det er kaldare i vèret og folk er meir inne. Så at det nær sagt uansett vil kome ei smittebølgje til hausten, treng ein neppe å vere spåmann for å slå fast. Spørsmålet er i grunnen berre: Kor stor vert ho?

Det vi lærte i vinter, var at så lenge alle er vaksinerte og sårbare grupper har fått oppfriskingsdosane sine, er det faktisk mogleg å bygge flokkimmunitet utan at

helsevesenet kollapsar, eller at sjukefråværet eksplode-rer, eller at liv og helse vert sette på spel i uforsvarleg grad. Eg håpar at regjeringa og statsråden tek med seg den lærdomen inn i hausten og vinteren, og at dersom ein har sett at det er behov for å gjere endringar på sys-temnivå for å hindre nye nedstengingar, er det arbeidet for lengst i gang.

I den samanhengen er det sjølv sagt særleg viktig å sjå på intensivkapasiteten, for hovudgrunngevinga for å stengje ned i vinter var nettopp den, sjølv om grunn-gevinga etter kvart endra seg. Om den frykta eigentleg nokon gong var rettkomen, kan ein nok diskutere, men all den tid ein visste lite om omikronvarianten, får ein vel uansett ta det på kontoen for føre-var-tankegang. Men grunnspørsmålet er viktig, nemleg: Har vi ein god nok intensivkapasitet til å handtere også store smitte-bølgjer? For det må vere målet. Vi kan ikkje ha ein per-manent intensivkapasitet som toler enorme utbrot av virus vi ikkje har vaksine eller beskyttelse mot. Det er det ingen som forventar, men vi kan forvente at sjuke-husa våre er i stand til å handtere utbrot av kjende sjuk-domar som vi har gode vaksinar mot.

Då vert spørsmålet: Er vi der i dag? Er helse- og om-sorgsministeren trygg på at sjukehusa våre vil tole ei smittebølgje av kjende covid-19-variantar denne haust-en? Svaret bør vere ja, det må vere ja, for vi kan ikkje di-mensjonere fridomen i samfunnet etter helsevesenet sin kapasitet. Det er helsevesenet som må dimensjone-rast for å leggje til rette for at alle innbyggjarane kan leve eit fritt liv. Så eg håpar at helse- og omsorgsministeren vil svare ja på det spørsmålet. Det er ingenting som er betre enn det. I alle tilfelle er eg spent på å høyre svara ho straks vil kome med.

Statsråd Ingvild Kjerkol (A) [13:33:37]: Regjerin-gens mål for håndtering av pandemien framover er å ivareta liv og helse – samtidig som samfunnet holdes åpent, og økonomien kan fungere så normalt som mu-lig. Det var også bakgrunnen for min redegjørelse her i Stortinget tidligere, en redegjørelse som nå er til be-handling i helse- og omsorgskomiteen, da de valgte å få den oversendt dit.

Vi har lagt fram en strategi og beredskapsplan for håndtering av covid-19. Der sier vi at håndteringen av pandemien skal bygge på disse prinsippene:

- Samfunnet og økonomien skal holdes mest mulig normalt.
- Befolkningsimmuniteten skal opprettholdes.
- Sykdomsbyrden skal holdes lav.
- Sårbare grupper skal beskyttes.
- Barn og unge skal prioriteres.
- Samfunnet skal være forberedt på en forverret situasjon.

- Håndteringen skal være kunnskapsbasert.
- Håndteringen skal være målrettet og samordnet.
- Grunnlaget for håndteringen skal være åpent.
- Norge skal bidra i det globale arbeidet.

Vi mener at pandemien sannsynligvis kan håndteres uten å sette inn inngripende smitteverntiltak. Det er fordi mange er vaksinert og har gjennomgått infeksjon, og at vi derfor har høy grad av immunitet i befolkningen. Men det er fortsatt usikkerhet rundt smitteutviklingen, og vi må alltid være beredt på at situasjonen kan forverre seg. Sykdommens alvorlighet og virusets evne til å spre seg kan endre seg og påvirke immuniteten i befolkningen. Derfor er god overvåking og beredskap viktige forutsetninger for å kunne reagere raskt og unngå situasjoner der vi igjen må sette inn inngripende tiltak med store samfunnskonsekvenser.

Krisehåndtering skal følge det ordinære systemet for ansvars- og oppgavedeling i kommuner og forvaltningen. Lokale og nasjonale myndigheter må ha gode beredskapsplaner og være forberedt på raskt å ta disse i bruk ved behov. Dette gjelder også vaksinasjon hvis det igjen skulle bli nødvendig å vaksinere hele eller store deler av befolkningen på kort varsel. Vi vurderer fortløpende behovet for oppfriskningsdoser, og det skal være tilbud i kommunene om vaksining til dem som ønsker å starte eller fullføre sin vaksinasjon.

Koronakommisjonen har nettopp levert sin andre rapport. Kommisjonen konkluderer med at landets befolkning og myndighetene samlet sett har håndtert pandemien godt. Og så er vi fortsatt blant landene i Europa som har hatt lavest dødelighet, lavest tiltaksbyrde og minst reduksjon i økonomisk aktivitet. Likevel mener kommisjonen at det er flere læringspunkter, og det er jeg helt enig i. Viktige punkter var at myndighetene ikke var tilstrekkelig forberedt, intensivkapasiteten var for dårlig, og kommuneoverlegefunksjonen var ikke godt nok rustet til de store oppgavene de fikk.

Innvandrerbefolkningen var overrepresentert blant de smittede og dem som ble alvorlig syke, og de var også underrepresentert blant de vaksinerte. Det tok lang tid å nå fram med målrettede tiltak for denne delen av befolkningen. Det er også et viktig læringspunkt at barn og unge ikke ble skjermet i tilstrekkelig grad, i tråd med det som var målet.

Nå skal vi sette oss nøye inn i rapporten – både for å lære og for å bli enda bedre på beredskap. Regjeringen har allerede startet arbeidet ved at vi bedrer intensivkapasiteten og styrker arbeidet med å knytte Norge opp mot EUs helseberedskapssamarbeid.

Som kjent – pandemien er ikke over i Norge før den er over globalt. Ingen ønsker nye nedstengninger. Regjeringen og helsemyndighetene fortsetter å følge utviklingen internasjonalt og nasjonalt. Signaler om utvikling i

negativ retning skal vi fange opp tidlig, slik at vi kan respondere raskt og riktig på en eventuelt endret situasjon.

Sveinung Rotevatn (V) [13:38:21]: Eg takkar for svaret. Det er mykje kjent stoff frå utgreiinga. Sjølv sagt er det slik at ingen ønskjer eller jobbar for nye nedstengingar, men det er likevel ein del kvalifiserande atterhald i dei måla som vert framførte, som eg bit meg merke i.

Det at samfunnet skal fungere mest mogleg normalt, og at vi sannsynlegvis klarer å handtere dette utan inngripende smitteverntiltak, synest eg ikkje er tilstrekkeleg når det gjeld spørsmålet mitt, som er: Er helse- og omsorgsministeren og regjeringa trygge på at vi no vil klare å handtere nye smitteutbrot av kjende virusvariantar til hausten utan nye smitteverntiltak?

Det er eit ja/nei-spørsmål som eg håper det er mogleg å svare ja på. Det kjem, vil eg anta, særleg av kor trygg ein kjenner seg på at intensivkapasiteten no er god nok, og at ein har planar for å skalere han opp som kan setjast i verk raskt.

Som statsråden minte om, er det riktig at koronakommisjonen har peika på at nettopp intensivkapasiteten ikkje har vore god nok, det trur eg det er einigheit om i denne sal, og at han bør verte betre. Då er spørsmålet kvar i løpet ein er no. Det kan og bør ikkje handle om berre ressursar og pengar, sjølv om det sjølv sagt alltid hjelper. Vi er altså det landet i OECD som har flest sjukepleiarar per innbyggjar. Vi har nesten flest legar. Vi bruker klart mest pengar på helsevesenet av alle. Då må ein også sjå på organisering.

I eit tidlegare svar til meg i Stortinget har helse- og omsorgsministeren indikert at ho er einig i at vi f.eks. bør kunne bruke andre yrkesgrupper i støttfunksjonar, slik ein gjer på intensivavdelingane i Sverige, for å kunne forbetre kapasiteten. Kva har vorte gjort der? Kva foreligg av planar når det gjeld arbeidstidsordningar og turnusar? Det å leggje om til avvikande turnusar i periodar vil ifølgje Oslo universitetssjukehus aleine kunne doble intensivkapasiteten, utan at nokon må jobbe éin time meir i sum. Finst det planar for det som kan setjast i verk raskt?

Mitt poeng er ikkje å kome med gjettingar rundt nye og farlegare virusvariantar. Alle, også eg, er einige om at det sjølv sagt er ein annan situasjon om det kjem nye og farlegare virusvariantar. Spørsmålet er: Med dei virusvariantane vi kjenner i dag, og variantar av tilsvarande type, er ein då trygg på at vi no klarer å handtere dette?

Eg meiner at det ikkje vil vere godt nok om ein kjem til Stortinget i november eller desember og seier at vi dessverre framleis ikkje har god nok intensivkapasitet, sjølv om folk er vaksinerte, sjølv om vi kjenner virusva-

riantane, og difor må vi igjen innføre smitteverntiltak. Det er det spørsmålet eg skulle ønskje at helse- og omsorgsministeren kunne svare eit tydelegare ja på, og det får ho straks sjansen til.

Statsråd Ingvild Kjerkol [13:41:35]: Denne regjeringa vil bedre intensivkapasiteten. Det står i Hurdalsplattformen, og det har vi allerede starta arbeidet med – det er vi innstilt på å lykkes med etter hvert.

Jeg synes det er viktig å dvele litt ved koronakommisjonens påpekningar om intensivkapasitet. De peker på at det har vært en faglig uenighet, og at det er noe av bakgrunnen for at den regionale utredningen som alle fire helseregionene har gjort sammen, ikke har hatt den framdriften vi skulle ønsket oss med å få avklart hva en intensivplass egentlig innebærer, hva som egentlig er definisjonen.

I går gikk helseregionene gledelig nok ut med den avklaringen. Det mener jeg er viktig for det vidare arbeidet. Så er koronakommisjonen også veldig nøye med å si at en økt intensivkapasitet alene ikke ville forhindret behovet for smitteverntiltak. Så å sette likhetstegn mellom det at man hadde inngripende tiltak, og intensivkapasiteten er nok litt unøyaktig.

Vi har behov for økt intensivkapasitet i hverdagen, men ikke minst i krise. Det er et arbeid som krever at vi utdanner flere fagfolk, at vi finner bedre måter å organisere tjenesten på, og at vi også har en bedre oppgavedeling mellom de ulike personellgruppene som utgjør intensivkapasiteten.

Det er flere læringspunkter i koronakommisjonens andre rapport. De er også veldig tydelige i sine anbefalinger. Blant annet anbefaler de Norge eksplisitt å knytte seg til EUs helseberedskap. Det er en beslutning regjeringen allerede har tatt, og der søker vi nå forståelse hos våre europeiske kolleger for å kunne tiltre det samarbeidet fullt og helt.

Så har vi starta en opptrapping av intensivkapasiteten, det har jeg allerede sagt litt om. Og så er det gjennom økt overvåking vi mener vi kan fange opp eventuelle endringer. Vi må heller ikke glemme at denne pandemien kom overraskende på i mars 2020. Den kom litt tidligere i andre deler av verden – i Kina og lenger unna – men i Norge kom den overraskende på. Koronakommisjonen slår fast at vi ikke var godt nok forberedt, og derfor er det økt beredskap vi først og fremst må sikre for å følge med på endringer framover.

Sveinung Rotevatn (V) [13:44:50]: Eg skal ikkje takke for ein omfattande og livleg debatt, men eg skal i alle fall takke for dei svara som har kome. Dette er ei viktig sak, for eg meiner vi ikkje kan hamne der igjen at vi står i ei smittebølge med kjende virusvariantar og må begynne å innføre inngripande smitteverntiltak mot eit

virus vi har vaksinar mot, og som folk er vaksinerte mot. Det må vere det klare målet.

Så peikar helse- og omsorgsministeren på veldig relevante læringspunkt som koronakommisjonen har peika på, bl.a. dette med definisjonar av kva ein intensivplass er, og ueinigheiter mellom dei ulike helseføretaka og helseregionane. Det er bra at det no er rydda opp i det, men det svarar eigentleg ikkje på spørsmålet om kapasiteten. Det seier berre at ein er einig om nokre definisjonar.

Eg er sjølvsagt einig i konklusjonen frå koronakommisjonen om at betre intensivkapasitet aleine sjølvsagt ikkje kunne hindra behovet for smitteverntiltak då folk ikkje var vaksinerte. Det seier seg nær sagt sjølv. Men no er vi ikkje i den situasjonen, for no er folk vaksinerte med første, andre, tredje og etter kvart fjerde dose. Og det er ingen andre sjukdomar i samfunnet vårt som vi brukar omfattande smitteverntiltak mot når vi har vaksinar mot dei.

Då er vi tilbake til hovudspørsmålet mitt, som diverre enno ikkje har vorte tydeleg svart på av helse- og omsorgsministeren, som eg håpar ho vil svare på i det siste innlegget sitt, og det er: Er ho trygg på at vi no har det som skal til for å handtere ei smittebølge til hausten med kjende virusvariantar utan behov for andre smitteverntiltak? Eg håpar at svaret på det er ja. Men viss svaret er nei, er det viktig at Stortinget veit det, for då må Stortinget i si fulle breidde raskt diskutere korleis vi kan hindre at det vert nye nedstengingar, eller i alle fall smitteverntiltak, utover vaksining.

Når det gjeld intensivkapasitet, er det bra at det vert utdanna meir personell. Det vart det satsa på under den førre regjeringa, og det vert det satsa på under denne regjeringa. Men det tek tid å utdanne personell, det er ikkje eit akutttiltak. Det finst likevel tiltak ein kan setje i verk som verkar raskare. Eg nemnde dette med arbeidstidsordningar og turnusar i innlegget mitt. Det svarte ikkje statsråden direkte på, men ho sikta litt meir vakt til organisering. Det ville vore interessant å høyre ei utdjupeing om kva organisatoriske grep som no vert tekne for å sørje for at ein har god nok kapasitet. Igjen vil eg berre gjenta at viss svaret er ja, at ein er trygg på at dette skal vi handtere, alt anna likt, er det bra. Men viss svaret er nei, er det også viktig at det vert sagt tydeleg til Stortinget, for då må Stortinget ta ein langt grundigare diskusjon enn det vi no har teke.

Statsråd Ingvild Kjerkol [13:48:02]: Jeg skal heller ikke takke for en lang og grundig debatt, men for en interessant meningsutveksling mellom interpellanten og meg selv.

Jeg er usikker på hva det er jeg egentlig skal svare på, for vi har viruset blant oss i dag. Det er også identifisert nye virusvarianter i Norge etter omikron. Vi har høy vaksinegrad, men folk blir syke.

Vi har ikke inngripende smitteverntiltak. Det vi har, er økt overvåkning og økt beredskap. Det tenker jeg er en god plan. Kommunene har fått beskjed om at de må ha kapasitet til å kunne teste 1 pst. av sin befolkning hvis situasjonen skulle endre seg. Folkehelseinstituttet har blitt styrket med tanke på å overvåke bedre.

Vi har lært veldig mye gjennom to år med pandemi. Noe av det viktigste vi har lært, er konsekvensen av inngripende smitteverntiltak. Det har rammet mange, og det tar tid å gjenoppta sosial aktivitet. Det merker mange ulike bransjer. Det ser vi også klare tegn på at har hatt påvirkning på folkehelsen. Vi ser en bekymringsfull økning i antall henvisninger til barne- og ungdomspsykiatrien, og vi er bekymret for om dette er en situasjon vi nok en gang skal friste skjebnen med. Det tenker jeg er den kunnskapen vi også møter eventuelle endringer og nye virusvarianter med – en tung erfaring av konsekvensen av inngripende smitteverntiltak.

For meg å stå og si ja eller nei blir en litt forenkling av debatten, men jeg skjønner at det kan være ønskelig å ha et sitat å henge helseministeren på hvis situasjonen skulle endre seg. Vi kommer til å overvåke dette, og det vil sitte enda lenger inne å innføre smitteverntiltak ved en ny runde, basert på de erfaringene vi har av hvilke konsekvenser det gir.

I dag hadde jeg gleden av å fyre startskuddet med en sånn startpistol på Bislett. Det er Verdens aktivitetsdag i dag. 100 000 skoleunger springer TINEstafetten. Det er en fantastisk massemonstring av opplevelser, fysisk aktivitet og det å være sammen, og det trenger vi, for vi ser konsekvensene av smitteverntiltakene gjennom to år med pandemi.

Vi er bedre forberedt, vi har bedre overvåkning, og vi har også en forankring i de ulike sektorene hvis vi må ty til smitteverntiltak igjen, som vi håper vi unngår.

Presidenten: Interpellasjonsdebatten er avsluttet.

Dermed er dagens kart ferdig debattert, og i samsvar med den annonserte dagsordenen blir det votering klokken 15.

Stortinget tok pause i forhandlingene kl. 13.51.

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 15.00.

President: Svein Harberg

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget er da klar til å gå til votering. Stortinget voterer først over sakene nr. 6–12 fra møtet 5. mai.

Votering i sak nr. 6, debattert 5. mai 2022

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bypakke Bodø fase 2 i Nordland - forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst (Innst. 269 S (2021–2022), jf. Prop. 61 S (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

1. Stortinget gir si tilslutning til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø fase 2 i Nordland.
2. Stortinget samtykker i at Bompengeselskap Nord AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø fase 2 i Nordland fylkeskommune. Vilråra for finansieringa går fram av Prop. 61 S (2021–2022).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Bompengeselskap Nord AS om delfinansiering av Bypakke Bodø fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innfor dei vilråra Prop. 61 S (2021–2022) fastset.

Presidenten: Fremskrittspartiet og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Voteringstavlene viste at det ble avgitt 80 stemmer for innstillingen og 17 stemmer imot.

(Voteringsutskrift kl. 15.00.36)

Presidenten: Ettersom flere ikke har fått registrert sin stemme, tar vi voteringen på nytt.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 84 mot 17 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.26)

Votering i sak nr. 7, debattert 5. mai 2022

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tina Bru, Linda Hofstad Helleland, Nikolai Astrup, Lene Westgaard-Halle, Bård Ludvig Thorheim og Liv Kari Eskeland om en storstilt satsing på norsk hydrogen- og ammoniakutvikling (Innst. 274 S (2021–2022), jf. Dokument 8:113 S (2021–2022))

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt ti forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Lars Haltbrekken på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti

- forslag nr. 2, fra Bård Ludvig Thorheim på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti
 - forslagene nr. 3–5, fra Lars Haltbrekken på vegne av Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti
 - forslagene nr. 6–10, fra Bård Ludvig Thorheim på vegne av Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti
- Det voteres over forslag nr. 10, fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen øke hurtigbåtsatsingen under Klimasats for å styrke fylkeskommunens arbeid med å fremme null- og lavutslipps hurtigbåter, inkludert hydrogen- eller ammoniakkdrevne båter.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti ble med 69 mot 31 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.02.18)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 6–9, fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det i samarbeid med private aktører kan etableres fem hydrogenknutepunkter for maritim transport, med muligheter for utvikling av tilknyttede landtransportløsninger basert på hydrogen.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det i samarbeid med private aktører kan etableres ett til to industriprosjekter med tilhørende produksjonsanlegg for hydrogen innen 2025, der formålet er å demonstrere verdikjeder med globalt spredningspotensial.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det i samarbeid med private aktører kan etableres fem til ti pilotprosjekter for utvikling og demonstrasjon av nye og mer kostnadseffektive hydrogenløsninger og -teknologier.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreutvikle samarbeidet med de andre nordiske landene om en fullskala infrastrukturplan for hydrogen i Norden rettet mot maritim sektor og landtransport. I planen skal det stilles krav om utslippsfri skipsfart mellom de nordiske landene.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti ble med 73 mot 27 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.02.37)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 3–5, fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen påse at det er innenfor Enovas mandat å støtte prosjekter som er aktuelle for IPCEI Hydrogen-ordningen.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for ytterligere styrking av Forskningsrådets forsknings-senterer for miljøvennlig energi (FME) innenfor hydrogen og ammoniakk.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen aktivt arbeide for å sikre Norges deltagelse og muligheter i EU-prosesser om hydrogenutviklingen i Europa.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti ble med 63 mot 37 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.02.58)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 2, fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra med statlige virkemidler for å etablere en norsk hydrogennæring, fremfor å opprette et nytt statlig hydrogen-selskap.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti ble med 58 mot 42 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.03.16)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere nye virkemidler som kan være utløsende for å få igangsatt prosjekter med hydrogen eller ammoniakk som energibærer, deriblant differansekontrakter.»

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti ble enstemmig bifalt.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:113 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tina Bru, Linda Hofstad Helleland, Nikolai Astrup, Lene Westgaard-Halle, Bård Ludvig Thorheim og Liv Kari Eskeland om en stortilt satsing på norsk hydrogen- og ammoniakktutvikling – vedtas ikke.

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

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 61 mot 40 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.12)

Votering i sak nr. 8, debattert 5. mai 2022

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Silje Hjemdal, Erlend Wiborg, Sylvi Listhaug og Terje Halleland om å sikre økt norsk gass eksport (Innst. 273 S (2021–2022), jf. Dokument 8:123 S (2021–2022))

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Ove Trellevik på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Lars Haltbrekken på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne

Det votes over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sende alle utvidelser av oljeletingsareal, inkludert TFO, til stortingsbehandling.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne ble med 82 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.48)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:123 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marius Arion Nilsen, Silje Hjemdal, Erlend Wiborg, Sylvi Listhaug og Terje Halleland om å sikre økt norsk gass eksport – vedtas ikke.

Presidenten: Det votes alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 1 og 2, fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utlyse 26. nummererte konsesjonsrunde på norsk sokkel så snart som mulig, og senest innen utgangen av 2023.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en løsning for eksport av naturgass fra Barentshavet i forbindelse med utlysningen av 26. konsesjonsrunde.»

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 67 mot 33 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.24)

Votering i sak nr. 9, debattert 5. mai 2022

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Une Bastholm, Rasmus Hansson og Lan Marie Nguyen Berg om å gjøre energisparing tilgjengelig for alle og Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Alfred Jens Bjørlo om tiltak for energisparing og mer energi inn i kraftmarkedet (Innst. 272 S (2021–2022), jf. Dokument 8:130 S (2021–2022) og Dokument 8:148 S (2021–2022))

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt 23 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–10, fra Lars Haltbrekken på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne

- forslagene nr. 11–14, fra Lars Haltbrekken på vegne av Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne
 - forslag nr. 15, fra Lars Haltbrekken på vegne av Sosialistisk Venstreparti
 - forslag nr. 16, fra Sofie Marhaug på vegne av Rødt og Venstre
 - forslagene nr. 17–22, fra Sofie Marhaug på vegne av Rødt og Miljøpartiet De Grønne
 - forslag nr. 23, fra Ola Elvestuen på vegne av Venstre
- Det votes over forslag nr. 23, fra Venstre. Forslaget ble under debatten endret og lyder nå:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å tilføre Statnett midler som sikrer en lavere økning av nettleien i fremtiden enn det som er planlagt.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre – med den foretatte rettelsen – ble med 96 mot 4 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.06.41)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 17–22, fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i den varslede planen for redusert energibruk og økt strømproduksjon i bygg legge til grunn et nasjonalt mål om å spare 13 TWh i norske bygg innen 2030 og halvere energiforbruket i bygg innen 2050.»

Forslag nr. 18 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide og styrke støtten til energisparing og energiproduksjon og dekke inntil halve investeringskostnaden ved slike tiltak i private eneboliger, småhus, borettslag og sameier. Støtten skal utbetales forskuddsvis når det er mulig, og det skal tilbys gunstige låneordninger til de som trenger det, for resten av investeringen.»

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen flytte støtteordningene for klima- og energitiltak hos husholdninger fra Enova til Husbanken og etablere en ordning med gratis, oppsøkende energirådgivning til husholdninger i eneboliger, småhus, borettslag og sameier. Ordningen bør etableres som et samarbeid mellom Husbanken og kommunene.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2023 legge fram en tiltaksplan for hvordan minst halvparten av alle takflater på boligblokker kan dekket med solcelleanlegg, med mål om minst 1 TWh årlig strømproduksjon innen 2030.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest og innen revidert nasjonalbudsjett for 2022 komme tilbake til Stortinget med forslag til virkemidler for å produsere solstrøm med samlet installert effekt på 5 GW på norske bygg innen 2030. Blant annet må støtten til solceller på eksisterende bygg utvides, og det må gis støtte til solceller på nybygg og bygningsintegreerte solceller.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for å hente ut potensialet for energieffektivisering fra yrkesbygg på 9 TWh innen 2030 og sørge for at planen detaljeres med årlige mål og tiltak. Planen skal legges fram i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne ble med 94 mot 5 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.06.59)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 16, fra Rødt og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen inngå en treårig tilleggsavtale med Enova, der det blir gitt særskilte bevilgninger som sikrer gode støtteordninger for energisparing og lokal produksjon av elektrisitet for både privatkunder og bedrifter.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Miljøpartiet De Grønne har varslet subsidiær støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt og Venstre ble med 89 mot 11 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.07.24)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 15, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem for Stortinget tiltak som gjør at det er mulig å oppnå minst 13 TWh energieffektivisering i 2030, i sammenheng med eller etter at planen for 10 TWh er lagt frem.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet subsidiær støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 86 mot 14 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 15.07.43)

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 11–14, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen inkludere varmpumper i en utvidet og styrket støtte til energisparing, i tråd med øvrige kriterier beskrevet i Dokument nr. 8:130 S (2021–2022).»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide støtteordningene for klima- og energitiltak hos husholdningene til å omfatte flere typer energitiltak, inkludert kjente energitiltak med moden teknologi.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette målrettede ordninger med øremerkede tilskudd til energisparing i private utleieboliger.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om energiklasse A i alle nye offentlige leiekontrakter.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne ble med 86 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.01)

Presidenten: Det voterer over forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at energikravene til nybygg skjerpes til nesten nullenerginivå, slik det er definert i EUs bygningsenergidirektiv, i neste byggeteknisk forskrift.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne ble med 82 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.21)

Presidenten: Det voterer over forslagene nr. 1, 3–6 og 8–10, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til endringer i plan- og bygningsloven som muliggjør krav om kraftproduksjon fra solenergi eller grønne tak på nærings-, bolig- og offentlige bygg.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre obligatorisk energikartlegging av offentlige bygg for å sørge for at

lønnsomme energieffektiviseringsprosjekter gjennomføres i alle statlige, fylkeskommunale og kommunale bygg der det er mulig, i løpet av de neste tre årene.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man gjennom plan- og bygningsloven og på andre måter kan gi sterkere insentiver til utbygging av vannbåren energi fra sjøen for å dekke behovet for oppvarming og kjøling av bygg i flere norske byer og tettsteder.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen trappe opp innsatsen for energitiltak i kommunale boliger og innføre en øremerket støtte- og insentivordning for kommunene fram til 2030.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med partene i arbeidslivet etablere en tiltakspakke for kompetanseheving når det gjelder energisparing i byggenæringen.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det i ny byggeteknisk forskrift stilles tydeligere energikrav ved rehabilitering for å utløse det store energisparepotensialet i eksisterende bygningsmasse.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i planen for redusert energibruk og økt strømproduksjon i bygg som er varslet i forbindelse med statsbudsjettet for 2023, fremme en konkret plan for energieffektivisering, samt energioppgradering og rehabilitering av offentlige yrkesbygg, og fremme forslag om å bevilge midler for gjennomføring av denne planen.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om energirevisjon av alle yrkesbygg med høyt energiforbruk, eller som har energimerke E eller lavere, kombinert med kompetanseheving hos driftspersonell.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne ble med 80 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.43)

Presidenten: Det voterer over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å bevilge penger til fylkene og kommunene slik at

de settes i stand til å midlertidig ansette eller engasjere energirådgivere for privatpersoner og bedrifter, som kan hjelpe folk med å planlegge og få gjennomført lønnsomme investeringer for å redusere energiforbruket.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne ble med 84 mot 16 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.04)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen fjerne regulatoriske barrierer som hindrer lokal energiproduksjon, lokal energilagring og omsetning av energi mellom bygg.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 10, debattert 5. mai 2022

Innstilling frå kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av grønne offentlige anskaffelser (Innst. 249 S (2021–2022), jf. Dokument 3:5 (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 3:5 (2021–2022) – Riksrevisjonens undersøkelse av grønne offentlige anskaffelser – vert lagt ved møteboka.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 11, debattert 5. mai 2022

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen, Seher Aydar og Bjørnar Moxnes om avgradering av EOS-utvalgets sammendrag av sluttrapporten om Frode Berg-saken (Innst. 248 L (2021–2022), jf. Dokument 8:58 L (2021–2022))

Presidenten: Under debatten har Sara Bell satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Rødt. Forslaget lyder:

«Vedtak til lov

om avgradering av dokument overlevert Stortinget 24. mars 2021 i forbindelse med Stortingets behandling av Dokument 7:2 (2020–2021) Særskilt melding fra Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) om graderte opplysninger

§ 1

Sammendraget av EOS-utvalgets graderte slutt-rapport, overlevert Stortinget 24. mars 2021 i forbindelse med Stortingets behandling av Dokument 7:2 (2020–2021) Særskilt melding fra Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) om graderte opplysninger, avgraderes.

§ 2

Loven trer i kraft straks.

§ 3

Loven oppheves én måned etter ikrafttredelse.»

Det voterer alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:58 L (2021–2022) – Representantfor-slag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen, Seher Aydar og Bjørnar Moxnes om avgradering av EOS-utvalgets sammendrag av sluttrapporten om Frode Berg-saken – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble innstillingen bifalt med 86 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.35)

Votering i sak nr. 12, debattert 5. mai 2022

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Seher Aydar og Bjørnar Moxnes om å gjenopprette Sivilombudets innsynsrett i regjeringens dokumenter (Innst. 247 L (2021–2022), jf. Dokument 8:59 L (2021–2022))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om endring i sivilombudsloven

I

I lov 18. juni 2021 nr. 121 om Stortingets ombud for kontroll med forvaltningen (sivilombudsloven) gjøres følgende endring:

§ 20 første ledd annet punktum oppheves.

Nåværende tredje punktum blir annet punktum.

II

Loven trer i kraft straks.

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

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 60 mot 39 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.02)

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

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 61 mot 39 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.26)

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

Stortinget går da over til å votere over sakene på dagens kart.

Votering i sakene nr. 1 og 2, debattert 10. mai 2022

Presidenten: Sakene 1 og 2 er andre gangs behandling av lovsak og omfatter lovvedtakene 62 og 63.

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

Votering i sak nr. 3, debattert 10. mai 2022

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug

og Bård Hoksrud om å stoppe bypakke Ålesund (Innst. 278 S (2021–2022), jf. Dokument 8:124 S (2021–2022))

Presidenten: Under debatten har Frank Edvard Sve satt fram i alt tre forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringa stoppe planlegginga av bypakke Ålesund og sørge for at planane om innkrevjing av bompengar vert skrinlagde, i tråd med folkets vilje i byen.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringa sørge for statleg fullfinansiering av Lerstadvegen og setje i gang dette prosjektet snarast råd.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringa sørge for at Statens vegvesen set fortgang i planarbeidet for ny E39 Vegsund–Breivika snarast råd, der spesielt Veibustkrysset må planleggjast, statleg fullfinansierast og gjennomførast som eige prosjekt snarast råd.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 84 mot 17 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.35)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:124 S (2021–2022) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Bård Hoksrud om å stoppe bypakke Ålesund – vedtas ikke.

Presidenten: Fremskrittspartiet og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 83 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.07)

Votering i sak nr. 4, debattert 10. mai 2022

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad, Carl I. Hagen og Tor-André Johnsen om å prioritere ny rv. 15 Strynefjellet no (Innst. 279 S (2021–2022), jf. Dokument 8:125 S (2021–2022))

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt sju forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Charlotte Spurkeland på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 3–7 fra Frank Edvard Sve på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteres over forslag nr. 7, fra Fremskrittspartiet.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E16 Fagernes sør–Hande.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 86 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.48)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 6, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet rv. 13 Vikafjellet.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.05)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 5, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 82 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.23)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E14 Stjørdal–Storlien.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.39)

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

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E134 Bakka–Solheim.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.57)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1 og 2, fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av ny rv. 15 Strynefjellet.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringa sørge for at ein arm til Geiranger som heilårsveg blir planlagt inn i prosjektet ny rv. 15 Strynefjellet, og at Møre og Romsdal fylkeskommune blir inkludert i dette arbeidet.»
Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 55 mot 45 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.18)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:125 S (2021–2022) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad, Carl I. Hagen og Tor-André Johnsen om å prioritere ny rv. 15 Strynefjellet no – vert ikkje vedteke.

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

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 56 mot 45 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.01)

Votering i sak nr. 5, debattert 10. mai 2022

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Nikolai Astrup, Helge Orten og Svein Harberg om satsing på hydrogen som energibærer for tog (Innst. 280 S (2021–2022), jf. Dokument 8:129 S (2021–2022))

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt sju forslag. Det er

- forslagene nr. 1–5, fra Charlotte Spurkeland på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet
- forslag nr. 6, fra Mona Fagerås på vegne av Høyre og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 7, fra Charlotte Spurkeland på vegne av Høyre

Det voteres over forslag nr. 7, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreutvikle samarbeidet med de andre nordiske landene om en fullskala infrastrukturplan for hydrogen i Norden rettet mot distribusjon av hydrogen til togmateriell som går mellom de nordiske landene. I planen skal det legges opp til utslippsfri skinnegående gods- og persontransport mellom de nordiske landene.»

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

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 68 mot 32 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.46)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 6, fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen forsterke klimavektingen i innkjøpsprosesser som omfatter skinnegående materiell.»

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

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti ble med 59 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.05)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1, 4 og 5, fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i sitt igangsatte arbeid med konseptvalgutredning for jernbane, få frem et oppdatert kunnskapsgrunnlag for hydrogen som energibærer for tog. Her bør man skille mellom godstog, persontog og korte og lengre strekninger og se det opp mot etablering av hydrogenknutepunkt.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan det kan legges til rette for at næringslivet kan gjøre verdikjeder for hydrogen for skinnegående materiell til en del av et eksportmarked.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at regelverket for å ivareta nye energibærere som eksempelvis hydrogen og ammoniakk også blir gjennomgått og oppdatert for skinnegående materiell.»

Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 55 mot 45 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.26)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 2 og 3, fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke strekninger som best kan egne seg for å sette inn tog med hydrogen som energibærer. Dette bør vurderes ut fra hele verdikjeden, både produksjon, distribusjon og forbruk.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen prioritere å innføre differansekontrakter for hydrogen som også er rettet mot realisering og innfasing på skinnegående materiell, hvor det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig med andre nullutslippsenergibærere.»

Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 57 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.46)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen legge frem en tidfestet fremdriftsplan for å få de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekningene over på nullutslippsteknologi.

Presidenten: Bak innstillingen står Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. De øvrige partier har varslet støtte til innstillingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Sak nr. 6 var redegjørelse.

Votering i sak nr. 7, debattert 10. mai 2022

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Mímir Kristjánsson om harmonisering av rentesatser ved etterbetaling av ytelser og tilbakekreving av feilutbetalinger fra Nav (Innst. 271 S (2021–2022), jf. Dokument 8:142 S (2021–2022))

Presidenten: Under debatten har Emma Watne satt fram et forslag på vegne av Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med forslag til nødvendige lovendringer som sørger for at Nav benytter den ordinære forsinkelsesrenten i tilfeller der brukerne har fått for lite utbetalt på grunn av en feil hos Nav og derfor har krav på en etterbetaling.»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:142 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Mímir Kristjánsson om harmonisering av rentesatser ved etterbetaling av ytelser og tilbakekreving av feilutbetalinger fra Nav – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Rødt ble innstillingen bifalt med 92 mot 5 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.04)

Sak nr. 9 [15:20:16]

Referat

1. (474) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i rettshjelploven og husleieloven (Husleietvistutvalgets geografiske virkeområde, faglige uavhengighet, innhenting av taushetsbelagt informasjon fra Folkeregisteret mv.) (Lovvedtak 58 (2021–2022))
 - er sanksjonert under 6. mai 2022
 - Enst.: Vedlegges protokollen.
 2. (475) Samtykke til godtakelse av forordning (EU) 2019/1896 om den europeiske grense- og kystvakten (videreutvikling av Schengen-regelverket) (Prop. 108 S (2021–2022))
 - Enst.: Sendes justiskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
 3. (476) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes og Kathy Lie om et nasjonalt løft for kreative næringer (Dokument 8:244 S (2021–2022))
 - Enst.: Sendes næringskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.21.

