



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 73 · 26. april  
Sesjonen 2022–2023



**Møte onsdag den 26. april 2023 kl. 10**

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 73):

1. Muntlig spørretime
2. Ordinær spørretime
3. Referat

**Presidenten [10:00:07]:** Representanten Frank Edvard Sve vil framsette et representantforslag.

**Frank Edvard Sve (FrP) [10:00:26]:** Eg har æra av på vegner av representantane Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Marius Arion Nilsen og meg sjølv å setje fram eit representantforslag om å avvikle nullvekstmålet i vegtrafikken.

**Presidenten [10:00:43]:** Representanten Liv Kari Eskeland vil framsette et representantforslag.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:00:59]:** Eg har gleda av å setja fram eit representantforslag på vegner av representantane Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg, Kjell Inggolf Ropstad og meg sjølv om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur.

**Presidenten [10:01:17]:** Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:01:24]

*Muntlig spørretime*

**Presidenten [10:01:26]:** Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at utenriksminister Anniken Huitfeldt og statsrådene Espen Barth Eide og Emilie Mehl vil møte til muntlig spørretime.

De annonserte regjeringsmedlemmene er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

Vi starter da med første hovedspørsmål, fra representanten Nikolai Astrup.

**Nikolai Astrup (H) [10:01:53]:** EU har blitt enig om å innføre en ny karbonavgift, forkortet CBAM, på en del sentrale importvarer og innsatsfaktorer, herunder sement, jern, stål, aluminium, gjødsel, strøm og hydrogen. Hensikten er å motvirke karbonlekkasje, der produksjon av disse innsatsfaktorene flyttes til land og regioner med en svakere klimapolitikk. Samtidig som CBAM fases inn, skal gratiskvoter i EUs kvotesystem, som tidligere har vært tildelt industrien, fases ut i perioden 2026–2034.

Norge er en betydelig produsent av enkelte av innsatsfaktorene som er omfattet av CBAM, og vi er fullt ut

integret i EUs kvotesystem. Da klima- og miljøministeren uttalte seg til NTB om den store klimapakken som ble vedtatt i Europaparlamentet forrige uke, herunder vedtak om CBAM, sa han at det er bra at næringslivet nå vet hva de har å forholde seg til.

Betyr dette at regjeringen har bestemt å slutte seg til CBAM? Hvilke fordeler og ulemper ser statsråden at norsk tilslutning vil ha, både i klimapolitikken og ikke minst for nettopp næringslivet, smelteverksindustrien og gjødselproduksjon i Norge? Og hvilken betydning vil tilslutning til CBAM ha for CO<sub>2</sub>-kompensasjonsordningen for industrien?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:03:10]:** Jeg takker representanten Astrup for viktige spørsmål og en anledning til å drøfte dette i Stortinget. CBAM – eller karbongrensejusteringsmekanisme, eventuelt karbonavgift ved grensen – er som kjent ikke en toll, men en utvidelse av kvotesystemet som vi, helt riktig, er en integrert del av. Det er det viktig at vi raskest mulig avklarer vår tilslutning til, for at vi skal forstå hva dette betyr for oss, og det jobber vi med i de berørte departementene, mellom Utenriksdepartementet – utenriksministeren er her – Finansdepartementet og oss selv.

Jeg kan si litt om hva vi vet så langt. For det første er det slik at all eksport fra Norge til Europa er underlagt nøyaktig det samme kvotesystemet, så et utslipp koster akkurat det samme på samme dag i Tyskland, Portugal, Norge, Island og alle andre land som er del av kvotesystemet. Slik sett vil det på ingen måte ramme oss. Tvert imot vil det være en fordel for norske eksportører at deres konkurransesituasjon i Europa styrkes overfor eksportører fra utenfor Europa, fra land som ikke har et kvotesystem. Slik sett er dette en klar fordel.

Det andre er spørsmålet om hva vi gjør med tanke på varer som kommer inn til det norske territoriet fra utenfor Europa. En av de åpenbare ulempene ved å stå utenfor CBAM vil være at vi kan bli et dumpeområde for produkter med veldig dårlig klimaprofil som ikke lenger kan selges konkurransedyktig i Europa. Det vil nok være et meget sterkt argument for at vi bør gjøre det samme som Europa.

Når det gjelder den andre delen av spørsmålet, nemlig hva det betyr for frikvoter og slikt, er adgangen til å gi frikvoter, adgang til å gi CO<sub>2</sub>-kompensasjon, en direkte funksjon av kvotesystemet, så hvis kvotesystemet endres, vil vi naturligvis følge de nye reglene som da gjelder.

**Nikolai Astrup (H) [10:05:14]:** Det er bra at statsråden nå vil forstå hva dette betyr for oss, for dette er jo en ordning som har hatt stor betydning for norsk industri og for klimaarbeidet. Da er det litt underlig at re-

gjeringsen ikke har vært tydelig på hva norske posisjoner er, når vi nå er kommet såpass langt i prosessen i EU.

Utenriksministeren har tidligere uttalt: «Det er i det daglige arbeidet for tidlig påvirkning av politikk og regelverk vi best fremmer norske interesser», mens finansministeren sa i Europautvalget den 21. april, om CBAM, at vi er forsiktige med å tenke veldig mye høyt rundt norske posisjoner før de formelle vedtakene er på plass i EU. De formelle vedtakene kom på plass i Luxembourg i går – og det betyr jo at regjeringen nå kan avsløre de norske posisjonene for Stortinget. Så jeg spør igjen: Er det statsrådets oppfatning at Norge bør slutte seg til CBAM, og kan han også svare på spørsmålet om hvilken betydning dette får for CO<sub>2</sub>-kompensasjonsordningen?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:06:20]:** Det siste svarer jeg på, men jeg gjør det gjerne om igjen, for det er viktig å være tydelig på det: Norske posisjoner har vært veldig klare og spilt inn tidlig til EU. Regjeringen meldte inn allerede for mange måneder siden at vi hadde posisjoner på dette, og det var at vi støttet innretningen på ordningen, vi mente at CBAM var en logisk videreutvikling av kvotesystemet. Vi mente, i likhet med mange land i Europa, at det er viktig at det nye systemet fases inn før de gamle ordningene fases ut. Det er hensyntatt. Vi hadde også synspunkter på direkte og indirekte utslipp, at indirekte utslipp – selv om det er prinsipielt riktig – ikke bør gå inn i denne fasen, fordi det er for komplisert å regne på det. Alt dette er hensyntatt i de forslagene som nå ble lagt fram, og som gikk gjennom i Europaparlamentet forrige tirsdag eller onsdag og i Europarådet i går.

Norge har jobbet med dette hele veien opp mot de endelige beslutningene, men det er nå en gang sånn med vår tilknytningsform at EU må lande sine formelle beslutninger før vi gjennomfører. Det er slik EØS-avtalen fungerer, men vi har ikke tenkt å vente unødige med det, og vi jobber med det, faktisk på daglig basis.

**Nikolai Astrup (H) [10:07:27]:** Slik jeg tolker statsråden, er statsråden positiv til at Norge skal slutte seg til CBAM. Så er det jo slik at Utenriksdepartementet har konkludert med at CBAM ikke er EØS-relevant. Er det da noe i veien for at Norge likevel kan slutte seg til?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:07:44]:** Nå er utenriksministeren til stede, og hun kan helt sikkert redegjøre for Utenriksdepartementets syn.

Det som er riktig gjengitt, er at vurderingen har vært at dette ikke er EØS-relevant, men som Utenriksdepartementets utredning sier – og den er jo blitt offentlig kjent gjennom artikler – kan man likevel ut fra en helhetsvurdering velge at det er fornuftig å slutte seg til. Det er den vurderingen vi nå gjør. Jeg understreker at måten

dette treffer oss på, er at for en norsk eksportør som eksporterer til Europa, er det udelt positivt at CBAM kommer. Det styrker konkurransesituasjonen.

Spørsmålet er hva vi som ikke-medlem i tollunionen – men medlem i kvotesystemet – gjør med innkommende varer til Norge. Det er riktig oppfattet at jeg nok mener at de overveiende sterkeste argumentene er at vi bør være tettest mulig på, slik vi at vi ikke blir et slags unntakstilfelle i Europa, og at f.eks. asiatiske produkter med lavt klimafotavtrykk kommer inn i Norge og konkurrerer ut tilsvarende norske produkter.

**Ola Elvestuen (V) [10:09:06]:** Jeg skulle nok også gjerne hatt et litt tydeligere svar. Når det innføres en karbonjusteringsmekanisme, er det egentlig ganske irrelevant om den er EØS-relevant eller ikke. Det er jo riktig av Norge å være en del av dette, i hvert fall sett fra Venstres side. Og som statsråden sier, vil CO<sub>2</sub>-kompensasjonsordningen bli utfaset ved andre regelverk uansett.

Spørsmålet mitt går egentlig på når, og hvor raskt regjeringen arbeider. Her sies det at EU må gjøre sine beslutninger, så gjør vi våre vurderinger – både om det er EØS-relevant, og om det skal gjøres justeringer. Gjelder det da også på alle de andre områdene som vi nå venter på, enten det er innsatsfordelingsmekanismen, som skal forsterkes til 50 pst., arealbruksendringer, LULUCF, som også endres, eller REPowerEU? Disse kommer jo nå på løpende bånd. Mitt spørsmål er: Er regjeringen ordentlig involvert i prosessene før de vedtas? For når de vedtas, må vi implementere så raskt som mulig.

**Statsråd Espen Barth Eide [10:10:10]:** Det er viktige spørsmål. Jeg understreker at når det gjelder spesielt CBAM-delen av dette, eller karbongrensejusteringsmekanismen, ble den altså vedtatt i går. Nå er klokken ti over ti formiddagen etter, og det er fortsatt rom for å være rask, for å si det sånn. Stortinget bør gi regjeringen i hvert fall noen dager på å sørge for å implementere det som kommer fra EU.

Som utenriksministeren redegjorde for, og som flere av oss har tatt opp også i Europautvalget, er nå engang EØS-avtalen sånn at først gjør EU vedtakene, og så har vi en prosess med tilpasning gjennom EØS – og det må nødvendigvis skje etterpå. Det kan i teorien skje 10 minutter etterpå, men det må altså skje etter og ikke før.

Vi har vært tungt inne i disse prosessene. Vi har hatt synspunkter, meldt dem inn, løftet dem fram skriftlig og muntlig på ministernivå fra flere statsråder gjennom flere år, faktisk. Jeg var så sent som i forrige uke på klima- og miljøministermøte i EU, hvor bl.a. dette var oppe. Så vi følger dette så nært vi bare kan, for det angår oss sterkt – og i hovedsak veldig positivt.

**Une Bastholm (MDG) [10:11:23]:** Noe av grunnen til at deler av Stortinget er litt overrasket over at regjeringen ikke har fått avklart stillingen til CBAM tidligere, er at man har kjent til innholdet en stund og kunne ha startet det arbeidet fra norsk side selv om det ikke har vært vedtatt gjennom alle institusjonene i EU før i går.

Det jeg ønsker å spørre om, er: Hva vil være konsekvensen for norsk klimapolitikk og Norges klimaambisjoner dersom Norge ikke slutter seg til EUs grensejusteringsmekanisme, CBAM?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:11:58]:** Jeg er veldig glad for mange spørsmål om dette, for jeg synes det er utrolig viktig å få belyst hva dette er og ikke er.

CBAM kommer. Det betyr at for det aller, aller meste av det markedet vi er en integrert del av, vil det uansett gjelde, og der gir det, som jeg har sagt, en positiv fordel for norske eksportører inn til Europa. Man stiller da sterkere i konkurransen overfor produkter fra land uten en slik mekanisme. Det utestående spørsmålet er om det skal være en innkommende CBAM ved den norske grensen. Det vil ikke nødvendigvis påvirke norske klimamål spesielt mye, men hvis det er slik at man kan utkonkurreres av særlig billige produkter, vil det svekke konkurransesituasjonen til norske leverandører i Norge, som da kanskje vil bli underbydd på det norske markedet, fordi vi ikke har den samme inngående tollene. Så ut fra et næringspolitisk perspektiv framstår det for meg som underlig å ikke ønske at vi har en tilsvarende løsning. Da er det viktig å huske på at vi altså er med i det indre markedet og i 70+ tilleggsavtaler, men ikke i tollunionen, og da må vi finne ut hva dette betyr for oss. Det krever noen dagers ytterligere utredning, men dette fokuserer vi mye på.

**Presidenten [10:13:09]:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [10:13:29]:** Mitt spørsmål går til justisministeren.

Høyres og Venstres rusreform – som heldigvis aldri ble vedtatt av Stortinget, men likevel delvis gjennomført ved Riksadvokatens nytolkninger – har gitt svært negative konsekvenser. Over hele landet rapporteres det om en alvorlig økning i bruken av narkotiske stoffer blant unge. Samtidig ser vi en oppgang i voldskriminaliteten blant unge som vekker dyp bekymring. Dette skjer i en situasjon hvor politiet står i en budsjettkrise, som stadig blir mer synlig. Den 29. mars stilte jeg justisministeren et spørsmål fra denne talerstolen om kutt i politiet på 112 politiaårsverk. Nå foreligger oppdaterte tall, per 31. mars, som viser at politiet så langt har kuttet 222 årsverk, altså nesten en dobling siden sist.

La meg gi noen eksempler: Øst politidistrikt har kuttet 68 politiaårsverk – politi, påtale, sivile. Agder politidistrikt har kuttet 27 årsverk, Sør-Vest politidistrikt har kuttet 37, Trøndelag politidistrikt har kuttet 27, osv. Slik kan jeg fortsette. Oslo politidistrikt har kuttet 47 årsverk, og nå varsles det om at Oslo politidistrikt alene kan måtte kutte 218 ansatte i løpet av året, ifølge den lokale fagforeningen via Politiforum, og det er fordi politidistriktet mangler 150 mill. kr. Dette er det desidert verste tidspunktet å kutte i politiet på, når rus og ungdomskriminalitet øker samtidig som det økonomiske grunnlaget for de kriminelle gjengene sjelden har vært bedre, etter frislippet av narkotikamarkedet. Hvordan mener statsråden at politiet skal være i stand til å håndtere økningen i narkotikabruk og annen kriminalitet når de står i en budsjettkrise?

**Statsråd Emilie Mehl [10:15:36]:** For Senterpartiet og Arbeiderpartiet i regjering har det hele tiden vært viktig å prioritere politiet høyt. Vi ønsker å styrke politiet på mange områder. Det handler om mer lokal tilstedeværelse. Det handler om å styrke etterforskningen i politiet, bekjempe mange typer kriminalitet, som f.eks. narkotika, som representanten tar opp som bakgrunn for sitt spørsmål, og også alvorlige seksuallovbrudd, særlig mot barn og unge. Det er et stort ansvarsområde politiet har, og det er viktig at de er godt ressursatt.

Forrige gang jeg fikk spørsmål om dette fra representanten, brukte jeg en god del tid på å forklare årsaken til at budsjettsituasjonen er så krevende som den er. Mye av det skyldes at det har vært veldig høy kostnadsvekst og en prisvekst som ikke lå inne da vi vedtok budsjettet for 2023, fordi man ikke var kjent med tallene for den reelle prisveksten. Dette er ikke et ønsket kutt fra regjeringens side, men det er en konsekvens av at vi bl.a. står omtrent et år etter den russiske invasjonen av Ukraina. Veldig mange faktorer har endret seg det siste året.

Et av de tallene som representanten viser til her – 112 årsverk mente han politiet måtte redusere sist, som nå har blitt 222 årsverk på bare noen få uker – viser at det egentlig ikke er regjeringens kutt. Vi har ikke gjort noen nye budsjettvedtak på de ukene. Det samme budsjettet ligger der, og som jeg forklarte sist, vil vi komme med en prisjustering i revidert nasjonalbudsjett, noe som er viktig. Den har vi varslet helt siden begynnelsen av året. Det har vært viktig å vente med den til revidert nasjonalbudsjett, nettopp slik at vi også kan få med oss den usikkerheten og prisveksten som har vært i de første månedene av året, fordi vi ser at situasjonen fortsatt er usikker og faktorene endrer seg. Så det er viktig at politiet får best

mulige tall når vi skal legge fram et revidert nasjonalbudsjett.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [10:17:37]:** Jeg hører hva statsråden sier, men hun må måles på hva hun faktisk gjør, og de nedtrekkene som politiet har gjort, er en realitet. Det første tallet, 112, var fra 31. januar. Den doblingen vi nå ser, er fram til 31. mars.

Politidistriktene kan ikke styre pengebruken basert på vidløftige politiske uttalelser om mer penger en gang i framtiden. Da bryter de økonomireglementet. De må forholde seg til den budsjetttrammen som Stortinget vedtok i desember. Dersom statsråden likevel mener at kuttene som gjøres i politidistriktene, er unødvendige, fordi det kommer ekstrabevilgninger i revidert nasjonalbudsjett som vil styrke dem så mye at nedbemanningen kan opphøre, kan hun gi tydelige signaler her og nå. Jeg kan garantere at Fremskrittspartiet vil støtte et sånt forslag.

Kan statsråden gi politidistriktene så tydelige garantier om styrket budsjett i forbindelse med RNB at nedbemanningen nå kan stanse?

**Statsråd Emilie Mehl [10:18:39]:** Vi signaliserte tidlig i år at det ville komme en prisjustering, så det har vært kjent for politiet hele denne tiden. Samtidig er det Stortinget, ikke regjeringen, som vedtar statsbudsjettet. Hvis det er sånn at representanten og Fremskrittspartiet ønsker at politiet gjennom hele året skal styre på budsjettet fra desember, er det greit.

Regjeringen ønsker ikke det. Vi ønsker å legge fram et revidert nasjonalbudsjett som legger inn mer penger for å møte prisveksten som har vært, både for politiet og for andre statlige virksomheter.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [10:19:15]:** Fremskrittspartiet foreslo å styrke politiet betydelig i forbindelse med sitt alternative statsbudsjett for 2023, og vi mener selvfølgelig at det er riktig med en ekstra bevilgning i revidert. Men statsråden kunne ha gjort noe med det dersom hun var mer konkret og sørget for et veldig tydelig signal til politiet, for den nedbemanningen som skjer nå, er alvorlig. Det vil også ta tid å hente det inn igjen dersom man kommer med de pengene som man antyder skal komme, men som det på ingen måte er sannsynlig kommer, for da hadde jeg trodd at statsråden skulle ha vært noe mer tydelig.

Justisministerens eget politidistrikt, altså Innlandet politidistrikt, må kutte 62 mill. kr. Så langt i år har det medført kutt i 17 politiårsverk. Da justiskomiteen besøkte Innlandet i forrige uke, fikk vi presentert en svært alvorlig utvikling i kriminalitetsbildet. Kan statsråden betrygge politimesteren i Innlandet, Johan Brekke, om

at han slipper å gjøre dype kutt og heller kan konsentrere seg om å bekjempe kriminalitet?

**Statsråd Emilie Mehl [10:20:21]:** Nå er det ganske kort tid til revidert nasjonalbudsjett legges fram. Det er viktig at vi gjør en god jobb med bakgrunnstallene. Det er fordi vi må være nøyaktige når vi skal budsjettere. Dette er statens penger, som vi skal bruke på en fornuftig måte. Det er også for å sikre at vi får best mulig anslag, sånn at disse tallene faktisk står seg også resten av året, så man ikke kommer fire–fem måneder fram i tid og ser at forutsetningene har endret seg altfor mye igjen.

Vi har hele veien vært tydelige på at dette vil komme – ikke bare fra min side, som representanten ber om, men også finansministeren har vært ute tidlig og signalisert dette på vegne av regjeringen.

**Tor André Johnsen (FrP) [10:21:21]:** Vi hører ministeren si at regjeringen vil styrke politiet, men det stemmer ikke med virkeligheten. Fakta er at politiet, både i Innlandet og i store deler av resten av landet, nå står overfor store kutt i budsjettene samtidig som de opplever en økende kriminalitet, bl.a. en økning i brutal, kynisk og meningsløs ungdomsvold, hvor barn og ungdom blir overfalt og brutalt banket opp. Barn og unge blir ranet og truet til å gi fra seg klær, mobiltelefoner og penger. Jeg regner med at ministeren har lest om dette i både Hamar Arbeiderblad, Oppland Arbeiderblad, Glåmdalen og Østlendingen. Jeg regner også med at ministeren har fått med seg at både politiet og foreldrene er veldig bekymret.

Jeg lurer på om ministeren deler denne bekymringen, og hvilke virkemidler hun vil gi politiet for å kunne bekjempe denne fullstendig uakseptable ungdomsvolden.

**Statsråd Emilie Mehl [10:22:15]:** Faktum er at regjeringen har styrket politiet. Vi har reelt sett styrket politiet med over 200 mill. kr siden vi tok over, så politibudsjettet er – så langt jeg vet – større nå enn det var f.eks. da Fremskrittspartiet styrte. Men kostnadene har økt, og derfor får man mindre handlingsrom, og det må vi komme tilbake til i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Jeg er bekymret for mye når det gjelder kriminalitet, f.eks. ungdomskriminalitet. Derfor har vi sendt nye forslag om å forbedre ungdomsstraffen på høring, for å kunne reagere raskere på det. Jeg er bekymret for de tallene vi ser nå, som viser at det har vært en dobling i kokainbruken blant barn og unge mellom 16 og 30 år. Derfor er det viktig at politiet også har kapasitet og mulighet til å være med på å forebygge det og avdekke bruk og salg

av ulovlige narkotiske stoffer, som f.eks. kan gjøre stor skade i ungdomsmiljøene og nå inn mot russetiden.

**Tor André Johnsen (FrP) [10:23:13]:** Jeg hører ministeren igjen si at regjeringen har styrket politiet. Det er mulig, det, men faktum er at det har blitt 243 færre politistillinger etter at Arbeiderpartiet og Senterpartiet kom i regjering.

Det er veldig positivt å høre at ministeren jobber med en løsning med ungdomsstraff, for det er ikke tvil om at politiet mangler virkemidler, de mangler virkemidler til å bekjempe denne nye formen for brutal ungdomsvold. Påtalemyndighetene mangler også virkemidler, så hvis det går an å få straffet de unge kriminelle som går rundt i gatene og gjør hverdagen utrygg for andre ungdommer og folk flest, er det positivt. Fremskrittspartiet er i hvert fall ikke i tvil om at vi må senke den kriminelle lavalderen, og at disse personene, som utgjør en stor trussel mot lokalsamfunnet og andre ungdommer, rett og slett må sperres inne. Det er det vi håper at ministeren vil se på i forbindelse med ungdomsstraff.

Jeg lurer på noe når det gjelder de kuttene som Innlandet nå blir utsatt for. Det er en politistasjon på Magnormoen som regjeringen har fulgt opp veldig bra. Blir den skjermet for kutt, og kommer det øremerkede midler til denne politistasjonen?

**Statsråd Emilie Mehl [10:24:16]:** Jeg setter pris på rosen. Vi begynte å opprette en ny politistasjon i Innlandet, ved Magnor, ved grensen til Sverige, allerede i juni i fjor. Det var veldig kort tid etter at vi kom i regjering. Det var viktig for oss å få det på plass for å bidra til mer lokal polititilstedeværelse og ikke minst for å kunne avdekke mer grensekryssende kriminalitet, noe som er viktig når vi f.eks. snakker om narkotika, som kan havne i ungdomsmiljøer, eller som kan være med på å finansiere organiserte kriminelle nettverk. Det er planlagt for videre drift av den politistasjonen, og så er det opp til politiet selv å budsjettere og politimesteren i Innlandet å vurdere hvordan hans budsjetter skal disponeres, innenfor de rammene som er gitt i tildelingsbrevene.

**Tor André Johnsen (FrP) [10:25:06]:** Da forstår jeg ministeren slik at Magnormoen, den nye politistasjonen som har blitt opprettet i samarbeid mellom norske og svenske myndigheter og politi – og som nettopp skal sørge for at mye av den kriminaliteten vi sliter med i Oslo, Stavanger eller hvor det måtte være i resten av landet, skal stoppes og tas før den kommer til Norge, og som skal sørge for at vi får et bedre samarbeid innen forebygging og bekjempelse av organisert kriminalitet, internasjonale bander og kynisk internasjonal kriminalitet som kommer til Norge – dessverre heller ikke er

skjermet for kutt. Hvis ikke Magnormoen skjermes av regjeringen, vil et krav om kutt på 62 mill. kr for Innlandet politidistrikt gjøre at politiet i Innlandet dessverre må gjennomføre kutt også der. De totale kravene til kutt er dessverre så store. Jeg spør igjen:

Vil ministeren ta noen grep for å skjerme Magnormoen mot kutt?

**Statsråd Emilie Mehl [10:26:07]:** Det er vanskelig å diskutere med Fremskrittspartiet, som ikke forholder seg til at det har vært kostnadsvekst og prisvekst – og at regjeringen har gitt et klart signal om at vi vil komme tilbake til det i revidert nasjonalbudsjett – som er veldig mye av årsaken til at politiet, sammen med andre offentlige etater, f.eks. kriminalomsorgen, står i en veldig krevende økonomisk situasjon.

Jeg er veldig glad for at vi har den politistasjonen. Det er en politistasjon som ikke eksisterte da Fremskrittspartiet og Høyre styrte. Den ble, så vidt jeg vet, besluttet opprettet i 2015. Høyre satt altså i regjering i seks år uten at den kom på plass. Jeg brukte ni måneder på å få den etablert. Det er i hvert fall et stort framskritt i seg selv.

Vi vil selvfølgelig gjøre det vi kan for at politiet skal kunne fortsette å videreutvikle den lokale polititjenesten, bekjempelsen av grensekryssende kriminalitet og alt det andre som det er viktig at politiet har kapasitet til å holde på med.

**Presidenten [10:26:57]:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [10:27:12]:** Vi har gjennom ei rekkje reportasjar i NRK sett korleis naturverdiane i skogen har blitt nedprioriterte, og korleis skognæringa ikkje har kartlagt naturverdiane på ein akseptabel måte. Miljødirektoratet har kome med ein rapport som syner at det meste av natur som blir nedbygd, er skog, og det er eit problem for både klima og naturmangfaldet.

Den 9. mars i år behandla Stortinget representantforslaget til SV om ein nyskogpolitikk. Stortinget vedtok då at det skal gjerast ein gjennomgang av arbeidet som blei gjort med miljøkartlegging i skog for å sikre at kvaliteten og føresetnadene i MiS-ordninga, som skognæringa forvaltar, er i tråd med intensjonane: å bevare biologisk mangfald i norsk skog.

Det eg lurer på, er om KLD og klima- og miljøministeren som øvste ansvarlege for biologisk mangfald, er involverte i dette kvalitetssikringsarbeidet. Har arbeidet starta opp, og vil Klima- og miljødepartementet stille krav til gjennomgangen og kome med forslag til endringar som gjev betre kvalitet i registreringane?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:28:26]:** Jeg takker representanten Kjerstad for spørsmålet. Det er et viktig tema, og ja, vi er definitivt involvert. Ikke bare det: Vi jobber nå med en rekke omfattende og viktige prosesser, som representanten kjenner til, i forbindelse med nettopp problemstillingen knyttet til skog. Det kommer gjennom det vi kaller en meny av tiltak for utvalgte økosystemer, hvor skog er først i rekken. Der er det bestilt mye arbeid som er rett rundt hjørnet, fra relevante fagmyndigheter som vil gå inn i det arbeidet.

Vi har satt i gang arbeidet med naturregnskap, som selvfølgelig går midt oppe i denne problemstillingen. Vi var tidligere innom samarbeidet med EU, hvor det som heter LULUCF, eller Land Use, Land-use Change and Forestry, kommer med stadig tydeligere regler. Jeg konstaterer at det nå er etablert en ny frivillig skogstandard, som riktignok er frivillig, men som har understreket mer enn den tidligere standarden – bl.a. etter innspill fra Naturvernforbundet og Sabima og andre som har vært med i arbeidsgruppen – f.eks. at man der det er relevant, skal forsøke å gå fra flatehogst til plukkhogst og ha mer selektiv utvelgelse av trær med hensyn til alder og kvalitet og med mer hensyntaken til naturen.

Det som er et åpent spørsmål, som representanten også illustrerer, er i hvilken grad man skal ha offentlig ettersyn og kontroll med gjennomføringen av dette. Det spørsmålet vil jeg inntil videre la stå litt åpent fordi det er viktig at vi som samfunn får bedre kontroll på dette, og så må man se hvor langt den frivillige ordningen strekker seg, og hva som må gjøres videre. Jeg kan forsikre representanten om at vi både har fått med oss og følger opp de tingene og signalene som er sendt fra Stortinget på dette viktige feltet. Skog er faktisk ganske høyt oppe på mange av dagsordenene, både i oppfølgingen av naturavtalen og samarbeidet med EU og når vi samarbeider med skognæringen om hvordan de kan bli en viktig bidragsyter til det grønne skiftet gjennom produktene sine, og også drive stadig mer økologisk underveis.

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [10:30:31]:** Det finst kanskje ikkje ei meir meningsfylt oppgåve enn nettopp det å stanse naturtapet i vår tid, når ein veit kor viktig dette er for oss menneske, som også er ein del av naturen.

Under behandlinga av SV sitt Dokument 8-forslag om ny skogpolitikk blei SV og miljøbevegelsen sin argumentasjon om mangelfull naturregistrering dokumentert gjennom fleire grundige reportasjar i NRK. Den siste avsløringa kom for nokre dagar sidan, då graverande mangel på registrering av artsmangfaldet for hogst ved Follsjå i Telemark blei avdekt. Erkjenner statsråden at det er stor mangel på landsdekkande økologiske grunn-

kart generelt og for hogst i skogane spesielt, og vil ministeren kontakte LMD om dette?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:31:23]:** Ministeren er i dialog med LMD, så den kontakten er for lengst opprettet. Jeg vil bekrefte at da jeg kom inn i denne stillingen, ble jeg egentlig overrasket over hvor lite bevisste vi er om økosystemene i norsk natur. Jeg hadde nok forestilt meg at vi hadde et høyere kunnskapsnivå enn det vi hadde. Det er en av grunnene til at vi har satt i gang en del av disse prosessene, bl.a. dette med en meny av tiltak og økosystemet skog, for å få mer kunnskap.

Den kunnskapen skal benyttes til å finne et enda bedre skjæringspunkt mellom det helt legitime behovet for å drive og forvalte en del av skogen for å produsere innsatsfaktorer, f.eks. til å bygge med tre framfor sement, betong og stål, som jo er bra i det totale klimaregnskapet, men også at man både bevarer særlig viktige og sårbare naturtyper i skogen og kanskje aller mest reduserer avskoging. Avskoging er ikke noe man driver med i skogbruket, det er jo veier, hyttefelt og bebyggelse som bidrar til at vi gjør om skog til asfalt, og det bør vi gjøre mindre av i framtiden.

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [10:32:28]:** Eg takkar for svaret og synest det er veldig bra at det er sterkare fokus no. I saka i Follsjå blei det grundig dokumentert at her var det manglande kompetanse hos den som registrerte, og det var registrert sjeldne artar som ikkje var innrapporterte. Det gjer at ein kanskje no har tapt verdifull natur, av både nasjonal og internasjonal verdi, i denne saka.

Kva tenkjer KLD-ministeren om dette, og kva tenkjer han kan gjerast for at rapportørane ikkje skal bli pressa av systemet til underrapportering? Vil ministeren ta opp og diskutere eventuelle tiltak med LMD? Kva tiltak tenkjer ministeren kan vere aktuelle?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:33:22]:** Når det gjelder den konkrete saken NRK har dokumentert, mener jeg den i veldig stor grad illustrerer at det må jobbes bedre med dette. Jeg vil ikke kommentere saken, for den ligger under landbruks- og matministerens felt, og hva som har skjedd og ikke skjedd der, vil jeg overlate til henne å svare på. Det mener jeg er riktig, men saken illustrerer behovet for mer solid, omforent kunnskap og enighet om hva kunnskapen skal brukes til. Dette spørsmålet vil komme opp i forlengelsen av arbeidet med økosystemet skog, som jeg var inne på. Er det fortsatt slik at dette først og fremst skal kontrolleres etter noen på forhånd skrevne regler av bransjen selv, som i dag, eller skal staten involveres mer i det? Det er et spørsmål der jeg ikke er rede til å konkludere nå, men det er definitivt en del av problemstillingen. Det er klart



at hvis man ser på næringsvirksomhet generelt i landet, har vi blitt strengere på miljøkrav, uten at man har sluttet å produsere f.eks. industrivarer, og det vil jo på et tidspunkt også måtte skje med skognæringen.

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [10:34:28]:** Eg takkar igjen for svaret og utdjupinga av dette. Med tanke på naturavtalen, som eg fekk vere med i sluttforhandlingane om, med 30 pst. vern og 100 pst. berekraftig forvaltning, er dette kjempeviktige spørsmål. 27 pst. er verna i Noreg, og mykje av dette er på Svalbard og ikkje representativt. Det er mykje fjell og brear i dette vernet. Ser statsråden at det er viktig at vårt skogareal kan få 30 pst. representativt vern på sikt, og ser han for seg at Stortingets mål om 10 pst. kan nåast også i dei artsrike skogområda som er mest utsette for flatehogst på Austlandet?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:35:18]:** 30 pst. vern av hav og land er for hele naturen, ikke for hver enkelt naturtype, men det er riktig at det skal være representativt. Vi jobber nå, i forbindelse med oppfølgingen av naturavtalen, med hva representativt vern betyr. Er det statistisk representativt, slik at vi skal verne naturtyper som det også er masse av i andre land, bare fordi vi har en viss andel i Norge, eller skal vi derimot prioritere å verne det som er unikt for Norge? Det er et litt åpent spørsmål i naturavtalen som vi jobber med å få avklart og tatt en beslutning om. Det er ja til representativt vern, men hva det er, er litt avhengig av hvordan man tolker representativt når det gjelder om Norge har noe særlig ansvar, f.eks. for høyfjellsområder, som er unike for Norge, og ikke for skogtyper som går igjen i mange land. 10 pst. skogvern mener vi alvor med, og hver gang man verner et nytt skogområde, kommer man nærme det målet. Det går ikke veldig fort, men det går i riktig retning.

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [10:36:16]:** Når vi er inne på skogvern: Det frivillige skogvernet er kjempeviktig, og skognæringa sjølv og mange skogeigarar vil verne. Eg er blitt kontakta av skogeigarlag som meiner at dei har mange saker der skogeigarar er fortvila over at område som dei er blitt oppfordra av statsforvaltaren til å melde inn til frivillig skogvern, må vurderast og trekast ut igjen fordi det frivillige skogvernet er underfinansiert, og fordi svært store midlar står i fare for å gå til vern av offentleg eigde skogområde. Kva synest statsråden om at staten betaler seg sjølv for vern av offentleg eigd skog?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:36:58]:** Et eksempel på det er hvis det er Statskog som skal verne. Det er riktig at Statskog er eid av staten, men det er også slik at

nærings- og eierskapspolitikken i Norge sier at man likevel skal operere på kommersielle vilkår som et selvstendig selskap. Det er en problemstilling vi har sett på, og foreløpig er det i hvert fall sånn at vi vil fortsette med det, slik at man finansierer over riktig budsjett.

Jeg glad for at det er stor interesse for frivillig skogvern blant skogeierne. Det er en god ting. Men det er strengt tatt heller ikke så rart, for det betyr jo at man får betalt av staten for å la skog som man ellers hadde måttet bruke arbeid på å hugge og selge på markedet, stå. Så det er, sett fra skogeiernes perspektiv, en veldig gunstig ordning, altså mye gunstigere enn alt annet næringsliv som blir pålagt kravstandarder, utslippstillatelser osv., uten noen form for kompensasjon. Jeg er av og til overrasket over at miljøbevegelsen er så begeistret for en ordning som skogeierne er så glad i, men jeg tar til etterretning at her er det åpenbart harmoni.

**Sofie Marhaug (R) [10:38:17]:** Jeg skal også stille et spørsmål om natur.

I går pekte NVE på 20 nye områder hvor det skal bygges ut ulønnsom havvind. Områdene er ennå ikke konsekvensutredet, men vi vet at i alle fall fem av disse overlapper med såkalte SVO-områder, særlig verdifulle og sårbare områder med tanke på naturmangfold. Regjeringen har forpliktet seg til å verne 30 pst. av norske havområder, og man skulle tro at særlig verdifulle og sårbare områder skulle skånes for utbygging. Jeg forstår ikke hvordan dette 30-prosentmålet kan kombineres med iallfall fem av disse områdene. Kan statsråden derfor garantere at disse fem områdene som overlapper med eksisterende eller foreslåtte såkalte SVO-områder, ikke blir bygd ut?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:39:14]:** Jeg takker representanten Marhaug for spørsmålet.

Jeg lurer på om det kan foreligge en misforståelse om hva et SVO-område er, for SVO-område betyr ikke nødvendigvis at det ikke skal være noen aktivitet der. Det betyr at man har identifisert noen særlig sårbare og verdifulle forekomster av noe – det kan være naturtype, det kan være arter, det kan være andre ting – som må beskyttes, og da er det viktig at man i eventuell bruk av de områdene tar hensyn til hva som trenger vern. Det er altså ikke en oppfordring til osteklokkevern, at man ikke skal kunne utnytte de områdene til noen ting. Dette er områder hvor det f.eks. har vært drevet fiske i mange år, som jo også har en påvirkning på naturen.

Det jeg derimot kan garantere, er at vi tar hensyn til disse spørsmålene når vi utvikler den store havvindsatsingen som jeg forstår at partiet Rødt ganske gjennomgående er imot. Det er ekstremt viktig at vi erstatter fossil energi med fornybar. Selv i Norge, med mye fornybar energi, er 50 pst. av energimiksen fossil. Da må man få

noen nye kilder, og jeg tror en del av det må komme fra havvind. Da må vi gjøre det på en skånsom, men også effektiv måte.

**Sofie Marhaug (R) [10:40:21]:** Jeg er klar over at særlig sårbare og verdifulle områder ikke er det samme som vern, men det er de områdene som er aktuelle for vern, ikke minst for representativt vern, når vi øker ambisjonene våre. Det mest kontroversielle av de 20 områdene som ble pekt på i går, er Sønnavind A, som ligger i Skagerrak. Både Fiskeridirektoratet og Miljødirektoratet har allerede sagt at de er imot å åpne dette området fordi det er særlig rikt på naturmangfold, som fugl, og det er også gytefelt for fisk. For meg er det helt uforståelig at dette området ikke allerede er tatt ut, før det ble lagt fram på NVEs pressekonferanse i går. Samtidig vet vi at det passer bra med nettilknytning og planer om å bygge nye utenlandskabler til Danmark, Skagerrak 1 og 2. Likevel er mitt spørsmål: Vil statsråden bruke sin makt og myndighet som miljøvernminister til å stanse Sønnavind A?

**Statsråd Espen Barth Eide [10:41:26]:** Jeg er på ingen måte i en situasjon nå til å si ja eller nei til Sønnavind A. Det jeg derimot kan si, er at vi har lagt en klar føring på at hensyn til miljø og natur skal være en av faktorene som legges til grunn når vi velger områder. Dette er et spørsmål om både menneskenes samlede avtrykk på naturen og om ulike næringer i forhold til hverandre. En del av reaksjonene fra fiskerimiljøene går i og for seg ikke på naturvern, men at man heller vil tråle i dette området enn å bygge vindmøller. Det er et høyst forståelig synspunkt. Alle disse synspunktene skal man nå hente inn i arbeidet før man går til åpning og deretter investeringsbeslutninger rundt havvind.

Det NVE har gjort, er å peke på områder hvor det vil være mulig å utvikle havvind, men det vil være en rekke spørsmål som skal besvares før man faktisk begynner å bygge. Jeg vil igjen minne om at vi neppe kommer i mål med de høye klimaambisjonene vi har, uten at vi tar havet mer i bruk for kraftproduksjon.

**Presidenten [10:42:28]:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Guri Melby (V) [10:42:42]:** Den siste uken har NRKs dokumentar «Skyggekrigen» gitt nytt liv til debatten om Norges unntak fra Europas sanksjonsregime når det gjelder havneforbud mot Russland. Fra før av er det godt kjent at Vladimir Putin bruker sivile skip til militære formål, og forskere har også fra før av tydelig advart om at sivile fartøy brukes til kartlegging av norsk infrastruktur og av norsk havbunn. Med denne NRK-serien er det likevel første gang jeg tror vi alle opp-

lever at vi får dokumentert, hjemme i vår egen stue, hvordan russiske fisketrålere faktisk opererer.

Selv om det som kommer fram, neppe er nytt for utenriksministeren, tror jeg mange er opprørt over det de har fått se. Russiske trålere dukker opp ved viktige olje- og gassfelter, ved militære øvingsområder og ved viktige knutepunkter som det norske forsvaret trenger for å flytte sine styrker. De søker nødhavn i områder der Norge og allierte trener med sine ubåter, og de holder seg nært når amerikanske marinefartøyer kommer til Tromsø.

Til forskjell fra alle andre land i Europa lar Norge store russiske fiskefartøyer anløpe og lande fisk i norske havner. I høst strammet regjeringen inn og besluttet at fiskefartøyene bare kunne anløpe i Tromsø, Kirkenes og Båtsfjord. Da sa utenriksministeren at regjeringen «følger utvikling nøye og er klare til å iverksette ytterligere tiltak om nødvendig». Mitt spørsmål til statsråden er derfor: Er ikke den håndfaste dokumentasjonen fra NRK tilstrekkelig til at regjeringen nå stenger russiske fiskefartøyer ute fra alle norske havner?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:44:31]:** Vi gjennomfører tiltak i norsk politikk basert på den informasjonen vi har, og alle mulige påstander som blir framstilt i mediene, må nødvendigvis kvalitetssikres. Det er ikke alltid at vi har den samme opplevelsen av situasjonen som ulike journalister kanskje har.

Det er utstrakt kontroll nå i disse områdene. Vi har redusert antall havner der man kan lande fisk, til tre, men det er viktig å understreke at det er for å lande fisk disse skipene kan anløpe. Samtidig er det også økt kontroll i disse områdene fra flere etater. Tolletaten kontrollerer, og det gjør også politimyndighetene, Kystvakten, Kystverket og Fiskeridirektoratet.

Da vi innsnevret unntaket fra havneforbudet til kun å gjelde tre havner, var min begrunnelse den gangen at vi skulle hindre at Norge ble et transittland for utførsel av varer som er omfattet av eksportkontroll. Vi har ikke noen garanti for at det ikke skjer nå, men jeg har ikke noen informasjon på mitt bord som tilsier at det har vært misbruk av den ordningen. Når vi nå har fått økt kontroll av alle skip som går ut av Norge – 95 pst. av fartøyene kontrolleres – har vi mye bedre kontroll enn det vi hadde før.

**Guri Melby (V) [10:45:53]:** Jeg er litt usikker på om svaret fra utenriksministeren betyr at hun bestrider det som er kommet fram i dokumentaren. Dokumentaren legger vel ikke først og fremst vekt på om disse fiskefartøyene brukes til å frakte varer, men på at de brukes til utstrakt etterretningsvirksomhet – etterretningsvirksomhet som jeg mener uten tvil gjør Norge betydelig mye mer sårbart. Vi er i en situasjon nå med krig i Euro-

pa, der Russland er den krigførende part, og vi ser at de driver utstrakt overvåking og etterretning. Jeg mener at når vi vet hva de er i stand til å gjøre, gir det grunn til bekymring.

Egentlig bare for å omformulere spørsmålet: Mener utenriksministeren at vi er helt trygge på at vi har god nok kontroll over hvordan fiskefartøyene brukes i dag, og at det ikke er behov for ytterligere tiltak slik situasjonen er akkurat nå?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:46:49]:** Vi må hele tida vurdere ytterligere tiltak, og det gjør vi på alle områder. Norge har over lang tid vært et etterretningsmål for Russland, og også andre typer fartøyer enn de som er militære, har vært involvert i slik virksomhet på ulike måter – det er kommet fram flere saker i så henseende – men når det gjelder den konkrete etterretningstrusselen som er rettet mot Norge, får eventuelt justisministeren svare for det.

Jeg mener at vi må se på tiltak hele tida, og det var det som var grunnen til at vi erklærte en del diplomater uønsket i Norge. De kom til Norge under diplomatisk dekke, og så drev de etterretning. Så vi må hele tida se på tiltak som kan gjøre at vi har mer kontroll, og vi har bedre kontroll nå enn før. Nå er det anløp ved tre havner, og Norge har lenge – også før Ukraina-krigen brøt ut – vært et etterretningsmål for Russland.

**Ine Eriksen Søreide (H) [10:48:01]:** Høyres forutsetning for å støtte regjeringas linje om å ha enkelte særnorske unntak fra havneforbudet har hele veien vært at unntakene må kunne begrunnes, de må ikke øke sikkerhetsrisikoen for Norge, og regjeringa må føre kontroll med samtlige fartøyer som anløper norske havner. Vi har gjentatte ganger bedt om at regjeringa gjør disse løpende vurderingene av utviklingen, for å vurdere om dette unntaket fortsatt kan begrunnes, og om det står seg opp mot andre hensyn. Bekymringen for at fiskefartøy er utstyrt med militære kapasiteter som kan drive overvåking, spionasje, sabotasje og kartlegging, er sterkt økende, spesielt i lys av at vi har en krig i Europa.

Vi har også bedt regjeringa om ikke å gi tillatelser til russiske såkalte forskningstokt i norske farvann. Når mener utenriksministeren at risikoen ved det særnorske unntaket fra havneforbudet overstiger gevinsten?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:49:01]:** Det gjør vi en fortløpende vurdering av, og derfor ber jeg hele tida om informasjon fra de etatene, fra norsk side, som skal kontrollere. Som jeg sa til lederen for Venstre: Det er tolletaten, det er politimyndighetene, det er Kystvakten, det er Kystverket, og det er Politidirektoratet. Men jeg har ikke sagt at vi utelukker helt å stenge disse havnene. Det er av hensyn til felles fiskeriforvalt-

ning vi må ta vare på den torskestammen som vi har, men vi må også føre økt kontroll, og vi må føre økt kontroll også på andre områder enn på etterretningsområdet. Det handler bl.a. om sanksjonsregelverket. Så vi sender nå ut og styrker vår kontroll på ulike områder, og så kan vi da vurdere å gjøre ytterligere innstramminger. En type innstramning kan være på antallet liggedøgn som et skip har ved den enkelte havn, og å se på hva som er hensikten med at de ligger der, for dette unntaket er jo hjemlet i at de skal komme med fisk til disse havnene.

**Ine Eriksen Søreide (H) [10:50:07]:** Jeg er interessert i hva slags vurderinger regjeringa gjør, for man kan f.eks. se for seg, som utenriksministeren er inne på, at man sterkt begrenser antallet liggedøgn ved en havn, altså at det er snakk om dager, ikke uker eller måneder. Man kan også se for seg at de fartøyene det gjelder, blir anvist til plasser utenfor norske havneområder, der vi har kontroll, og der de da må ligge stille for å kunne oppholde seg der, og eventuelt komme inn for å lande fisk. Men jeg har så langt ikke hørt at regjeringa har diskutert disse konkrete vurderingene og løsningene. Min bekymring er at risikoen øker, og at det syns stadig å være en større vilje på russisk side – som også de hemmelige tjenestene våre sier – til å ta større risiko for å innhente informasjon eller drive etterretning, spionasjevirksomhet og sabotasjevirksomhet i en situasjon der vi er mer sårbare enn tidligere.

Spørsmålet er da, igjen: Når, altså på hvilket knekkpunkt, mener utenriksministeren at hensynet til felles fiskeriforvaltning, som er helt legitimt, må vike for hensynet til bedre ivaretagelse av sikkerheten i Norge?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:51:12]:** Det er helt riktig som representanten sier, russisk etterretning er villig til å ta langt større risiko. Det var mye mer kontakt før, så man kunne innhente informasjon på flere måter. Nå er de metodene de kan bruke, sterkt begrenset, og det gjør at de mulighetene de har til å drive etterretning, må vi kontrollere langt bedre enn i dag.

Når det gjelder muligheten for innstramning, er det noe vi løpende vurderer, og Stortinget vil også på egnet måte holdes løpende orientert om dette.

**Presidenten [10:51:43]:** Da går vi videre til neste hovedspørsmål.

**Ine Eriksen Søreide (H) [10:52:03]:** I redegjørelsen om viktige EU- og EØS-saker for ganske nøyaktig ett år siden sa utenriksministeren:

«(...) opplever vi at nye initiativ og ny politikk fra EU ikke nødvendigvis er dekket av våre samarbeidsordninger».

EUs helsekrisemyndighet, HERA, er et tydelig eksempel på det. Det ble etablert i 2021, som følge av lærdommer etter pandemien, og skal være et bindeledd mellom både forskning, utvikling, produksjon, innkjøp og distribusjon av medisinske mottiltak. Målet er å sikre EUs forsyningskjeder for medisinske mottiltak og ivareta den tilgangen på legemidler og medisinsk utstyr Europa trenger. Norge står utenfor denne ordningen, fordi den – som veldig mange andre områder der Norge søker tettere samarbeid med EU – ikke omfattes av EØS-avtalen. Koronakommisjonens klare anbefaling er også full norsk deltakelse i HERA.

I begge sine redegjørelser om EU- og EØS-saker i 2022 sa utenriksministeren at det var viktig at Norge fikk ta fullt ut del i HERA, og under et NUPI-seminar nå i mars, sa helseministeren at Norge ønsker full tilknytning til EUs styrkede helseberedskapssamarbeid, på så like vilkår som EUs medlemsstater som mulig. Hun sa også at Norge på den måten vil være like godt rustet som våre nordiske og europeiske naboland ved neste helsekrise.

I den samme redegjørelsen sa utenriksministeren at «i krisetider er det derfor viktig at vi trapper opp samarbeidet med EU og EUs medlemsland», men på dette NUPI-seminaret i mars innrømmet helseministeren at forhandlingene om HERA ikke engang er kommet i gang mellom Norge og EU. Spørsmålet mitt er, ganske enkelt: Hvorfor er ikke forhandlingene kommet i gang?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:53:49]:** Det er viktig å øke samarbeidet med EU når det gjelder helsesamarbeid, og det så vi ikke minst under pandemien. Det var veldig mange land i Europa som ikke er medlem av EU, som ikke fikk tilgang til EUs vaksiner. Det fikk vi, gjennom bl.a. EØS-avtalen og et godt og veldig nært forhold til andre land – vi var ikke automatisk en del av dette – og det var viktig for vår felles beredskap.

Når det gjelder HERA, har jeg uttalt akkurat det samme på alle møter jeg har vært på i Brussel. Vi har et ønske om å bli en del av dette samarbeidet. Vi har en lang grense mot Sverige, og mot andre land, og vi har en veldig åpen økonomi og er et åpent land, slik at utstrakt helsesamarbeid vil være i vår interesse, selv om det ikke er omfattet av EØS-avtalen. Vi har begynt samtalene om dette og vil fortsette dette arbeidet, i den takt som vi mener vil være i norske interesser. Det er utgangspunktet for hvordan vi vil drive denne saken framover.

**Ine Eriksen Søreide (H) [10:54:57]:** Man skulle i utgangspunktet tro at det var i norsk interesse å gjøre dette så raskt som mulig, når både utenriksministeren, helseministeren og andre forteller hvor viktig dette helsesamarbeidet er. NUPI-forsker og professor Marianne Riddervold sa nylig til Altinget om denne saken at det

ikke er sånn at Norge er øverst på EUs liste. Hun understreket videre at det ikke er viljen til å forhandle med Norge som er problemet i EU-administrasjonen, men at byråkratene er under press. De har mange viktige ting å gjøre, særlig knyttet til krigen i Ukraina. Det å da inngå bilaterale avtaler med tredjeland og utenforland som Norge står ikke høyest på agendaen.

Når vi vet at EUs kapasitet til å håndtere særavtaler med tredjeland blir stadig mindre og Norge ikke engang har begynt forhandlingene med EU om full deltagelse i denne helsekrisemyndigheten, hva er da regjeringas strategi for å ivareta norske interesser i en eventuell framtidig global helsekrise?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:55:56]:** For å svare på hva vi rent konkret gjør med denne saken: Det er ikke slik at Norge venter og ser hva som kommer i EU før vi går i gang med forhandlinger. Det som er situasjonen nå, er at medlemslandene må innhente mandat fra sine land for å gå i forhandlinger med Norge, og så er det avtalt et møte om kort tid – 11. mai – hvor vi skal se på hvordan vi kan drive denne saken videre.

Når det gjelder forberedelser til en ny pandemi, er det et veldig omfattende spørsmål. Det handler både om samarbeid med EU, som vi i forrige pandemi var helt avhengig av, ved at vi fikk vaksiner tidlig, og det handler om en styrket Verdens helseorganisasjon. Dette var også tema på et møte i Sør-Afrika i forrige uke, hvor utviklingsministeren deltok: Hvordan kan vi globalt møte en ny pandemi?

**Ine Eriksen Søreide (H) [10:56:59]:** I NRKs Debatten den 30. mars argumenterte utenriksministeren imot en utredning av norsk EU-medlemskap med at det ville være skadelig for norske interesser og forhandlingsposisjoner å komme til Brussel og fortelle at regjeringa utreder fordeler og ulemper med et fullt norsk EU-medlemskap. Samtidig skal det visstnok være helt uproblematisk å komme til Brussel og fortelle EU at regjeringa utreder en løsere tilknytningsform til EU enn EØS-avtalen. Eldring-utvalget har fått i oppdrag å se på bl.a. samarbeidsmodellene med utenforland som Storbritannia, Sveits og Canada. Det tror jeg er et rimelig uforståelig argument for de aller fleste.

Spørsmålet mitt er: Hvordan harmonerer regjeringas uttalelse om at Norge ønsker full tilknytning til EUs styrkede helseberedskapssamarbeid og på så like vilkår som EUs medlemsstater som mulig, med regjeringas utredning av en løsere tilknytningsform til EU?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [10:57:54]:** Dette er jo feil. Det som står i regjeringplattformen, er at vi bygger på EØS-avtalen. Det står det flere steder. Når vi har satt i gang en utredning av EØS-avtalen, skyl-

des det bl.a. at vi vil se på hva som er handlingsrommet innenfor eksisterende avtaleverk. Det er ikke fordi vi vurderer å gå ut eller vil utrede alternativer til denne. Det skulle være rimelig klart for dem som har fulgt med i norske politiske diskusjoner. Det har vært flere saker som har gjort det nødvendig.

Når det gjelder bl.a. batterier, hvor det er samarbeid mellom Storbritannia og EU, er det viktig å se at de som er utenfor EU og EØS-avtalen, har avtaler med EU som også kan være gunstige for Norge. Så jeg mener at vi absolutt trenger en diskusjon om EU, men hvis jeg skulle komme til Brussel nå og si at vi gjerne vil forhandle om en helseløsning, men samtidig skal vurdere et EU-medlemskap, mener jeg det ikke ville være heldig.

**Ine Eriksen Søreide (H) [10:58:58]:** Det er jo interessant, for det er åpenbart helt uproblematisk å komme til Brussel og si at man utreder handlingsrommet, altså hvordan man egentlig kan fri seg fra rammene i EØS-avtalen, mens det er kjempeproblematisk å komme og si at vi kanskje kunne tenke oss å bli medlem en dag.

Felles for de tre landene som eksplisitt står omtalt i Eldring-utvalgets mandat, nemlig Storbritannia, Canada og Sveits, er at ingen av dem har en EØS-avtale, og at ingen av dem er med i det indre marked, som jo er en helt grunnleggende forutsetning for norsk velferd, norsk økonomi og samarbeidet vårt med EU. Den store utfordringen nå er, som utenriksministeren selv sa i redegjørelsen i mai i fjor, at veldig mange av de samarbeidsområdene vi nå veldig gjerne vil ha EU med oss på, er utenfor EØS-avtalen. Det gjør det enda vanskeligere å manøvrere, hvis vi i tillegg skal ha en løser tilknytning til EU og kanskje ikke skal være del av det indre markedet. Det er den eneste konsekvensen man kan trekke ut av det punktet som Eldring-utvalget er bedt om å se på, i tillegg til at de skal se ti år tilbake, i stedet for å bruke ressursene på å se ti år framover og spørre: Hvordan kan vi ivareta norske interesser best mulig framover?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:00:01]:** Jeg kan ikke skjønne at representanten kan få seg til å si at jeg ønsker en løser tilknytning til EU. Vi har EØS-avtalen, og i hver redegjørelse har jeg redegjort veldig godt for hvordan jeg vil styrke samarbeidet på ulike områder. At representanten fortsetter å gjenta dette, som åpenbart er feil, har jeg veldig liten forståelse for.

Jeg mener også at dette er en utredning som den forrige regjeringa burde ha gjort. Vi sto midt oppi en Navskandale. Det var flere saker som handlet om handlingsrommet når det gjaldt arbeidstakerrettigheter. Jeg mener den forrige regjeringa hadde stått seg på å gjøre denne utredningen om handlingsrommet tidligere. Jeg mener også at det er helt uproblematisk å komme til Brussel og si det.

Vi må gjerne ha en diskusjon om EU, men når vi nå forhandler om en grønn allianse og bedre forhold når det gjelder helsesamarbeid, mener jeg det veldig viktig at jeg klargjør hvor Norge står, og det gjør jeg: Vi står på EØS-avtalen. Så må vi gjerne diskutere EU-medlemskap – det ser jeg fram til – men min oppgave er å formidle det som er Norges ståsted.

**Presidenten [11:01:06]:** Vi går videre til neste hovedspørsmål.

**Terje Halleland (FrP) [11:01:23]:** Mitt spørsmål går til klima- og miljøministeren.

Tidligere denne uken signerte statsministeren en såkalt ikke-bindende avtale med EU som skal bidra til et tettere samarbeid om klima, industri og energi. Statsministeren viser til den grønne alliansen, som avtalen blir kalt, og at den skal legge grunnlaget for framtidige arbeidsplasser i Norge. Avtalen er historisk og skal hjelpe begge parter til å nå både klimamål og grønn omstilling. Avtalen tar opp mange områder og favner bredt, som det står, men nevner spesifikt områder som karbonfangst og -lagring, havvind, hydrogen, kritiske råvarer, batterier og grønn skipsfart.

«Det viktigste for Norge med en slik avtale, er de arbeidsplassene innenfor fornybar industri den kan sikre for Norge de neste årene. Her ligger det viktige muligheter for norsk næringsliv, og regjeringen skal gjøre alt den kan for å tilrettelegge for disse», sier statsministeren.

Som statsråden helt sikkert vet, er det ingen av disse områdene Norge lever av i dag, og om Norge skal levere på områder som bl.a. blått hydrogen og karbonfangst og -lagring, er vi faktisk helt avhengig av at vi får lov til å fortsette å utvikle vår petroleumsnæring. I media har vi kunnet lese forskjellige utkast hvor Norge forsøkte å få støtte fra EU for fortsatt leting etter og utbygging av nye olje- og gassressurser. De ble forkastet, og det er nå fjernet fra avtalen.

Hva betyr denne avtalen for framtidig norsk olje-produksjon? Er det grunn til å frykte for eksistensen til næringen, spesielt i arktiske strøk?

**Statsråd Espen Barth Eide [11:03:12]:** Jeg vil først få takke representanten Halleland for en forbilledlig gjengivelse av regjeringens politikk. Vi er veldig stolte av å ha fått på plass denne avtalen, som nettopp skal sørge for at Norge er solid med på innsiden når EU nå utvikler framtidens grønnere økonomi. EU gjør alt de kan – nå også sammen med Bidens USA og en lang rekke andre industriland – for å erstatte fossilt med fornybart. Det betyr at vi må både sørge for å produsere nok fornybar energi fra mange kilder, sørge for å bruke energien mer effektivt og sørge for å kunne bruke den på alle områ-

der hvor man bruker energi, altså transport, industri, oppvarming, nedkjøling, bygg og anlegg, landbruk og fiskeri. Dette er en systematisk omstilling av hele økonomien, og det er utrolig viktig at Norge er med på det når EU er så langt framme her.

Det ligger ikke noen begrensninger på videreutvikling av norsk petroleumssektor i denne avtalen. Det står jo ikke det. Det det står om, er at vi skal være med når man bygger opp det som blir alternativet, men det er klart at jo mer omverdenen lykkes med å redusere avhengigheten av petroleum, jo mindre etterspørsel etter petroleum vil det nødvendigvis bli. Hvis man er bekymret for petroleumsbransjens framtid, bør man i så fall være opptatt av hva som skjer på etterspørselssiden. Det er vi med på å utvikle. Man bruker ikke energi for moro skyld, som representanten vet. Man bruker den for å oppnå noe, for å reise, for å produsere noe. Da er hele poenget at man skal få en raskere omstilling til en fossilfri framtid – i hvert fall en utslippsfri framtid. I den utslippsfrie framtiden tror jeg blått hydrogen er en viktig faktor, altså at vi videreutvikler gassnæringene våre, men i en utslippsfri retning. Der er Norge langt framme, fordi vi har satset på karbonfangst og -lagring helt siden Stoltenberg-regjeringens dager. Der har vi den gule ledertrøya, og den har vi tenkt å beholde. Der har vi påvirket formuleringene i positiv retning.

**Terje Halleland (FrP) [11:05:18]:** Jeg takker for svaret. Ja, jeg er selvfølgelig kjent med utgangspunktet for avtalen, og det er viktig for oss å ha et godt samarbeid med EU, men det er også veldig viktig for oss å ha forutsigbarhet for petroleumsnæringen. Som statsråden er veldig godt kjent med, har vi et unikt utgangspunkt for en god avtale med EU nå, også rettet mot petroleum.

Når en er så avvikende som en er, har jeg lyst å spørre litt direkte om en lønnsomhetsutredning som Gassco kom med om et «Barentsrør». Hvis et sånt rør blir realisert, vil vi gjøre oss veldig avhengig av at gassressursene i Barentshavet blir knyttet til EU. Er det slik at EU nå viser at de ikke har interesse for denne gassen, og at vi heller skal anbefale å bygge flere LNG-anlegg i Finnmark?

**Statsråd Espen Barth Eide [11:06:20]:** Når det gjelder spørsmålet om rør versus videreutvikling av LNG i Finnmark, vil jeg overlate det til olje- og energiministeren, som jobber med de spørsmålene. Men svaret på det må nødvendigvis henge sammen med framtidig forventet etterspørsel. Da har jeg lyst til å påpeke at vi har to kilder til å besvare det spørsmålet. Det ene er et veldig sterkt ønske om å avkarbonisere, altså gå fra fossilt til fornybart, i Storbritannia og EU, som er hele markedet for gass. Det er praktisk talt ingen eksport av gass til noe annet sted. Det er noen få prosent til Asia fra Melkøya av og til, men det er stort sett til Storbritannia

og EU det går. Så vi må følge med på deres framtidige visjon for bruk av gass før vi tar norske beslutninger.

Vi vet også at de ønsker å erstatte den russiske gassen først, så selv i et Europa som bruker mindre gass, vil det være et stort ønske om norsk gass i en ganske lang periode, for man vil heller ha norsk enn russisk, og for så vidt også andre tilsvarende kilder som man har mindre tiltro til stabiliteten til enn man har til Norge.

Helheten i dette er svaret, men den grønne alliansen går på å bygge opp de nye næringene som på sikt skal erstatte de fossile.

**Terje Halleland (FrP) [11:07:29]:** Skal vi lykkes med omstillingen, tror jeg også vi må innse at da må vi lykkes med å kunne levere blått hydrogen og å kunne levere på karbonfangst og -lagring. Skal karbonfangst og -lagring bli en suksess, er vi helt avhengig av å ha karbon til eventuelt å lagre.

En annen utfordring Norge har hatt med EU, har vært brexit-avtalen og batteritollen som ble etablert for bl.a. land som Norge. Elbiler med norske batterier vil bli ilagt toll på 10 pst. hvis de eksporteres mellom EU og Storbritannia. Vi vet at det er flere bedrifter i Norge som ønsker å starte med batteriproduksjon, og at denne toll er en av flere problemstillinger som burde vært løst. Fikk regjeringen noen orden på denne problemstillingen i avtalen med våre venner i EU?

**Statsråd Espen Barth Eide [11:08:20]:** Det er faktisk slik at problemstillingene knyttet til dette litt uventede spørsmålet som oppsto som en følgekonsekvens av brexit-avtalen, er en av grunnene til at vi, meg selv inkludert, tok initiativ til at man skulle lage en slik industriavtale med EU. Siden den gang har vi både fått medlemskap i det som heter European Battery Alliance, og fått denne avtalen, som sier at Norge skal være nært koblet til hele denne pakken av nye næringer som skal brukes til å erstatte de fossile, herunder batteriproduksjon. Så jeg mener at vi har kommet et langt stykke i å omdefinere den problemstillingen og gå inn i de verdikjedene som bidrar til mer europeisk batteriproduksjon, for man skal ikke bare ha veldig mange flere batterier, det er også et ønske om at de er produsert i Europa og ikke i f.eks. Kina, at man i større grad selv har kontroll på den typen innsatsfaktorer. Det er stor interesse i EU for at Norge kan inngå i det. Jeg mener at disse tiltakene nettopp har bidratt til å styrke vår posisjon sammenliknet med brexit-avtalens utgangspunkt.

**Terje Halleland (FrP) [11:09:26]:** Takk for det og takk for en god redegjørelse. Den redegjørelsen kjente jeg for så vidt til, men nå har vi vært i forhandlinger med EU, og vi har hatt forhandlinger med EU over et lengre tidsrom. Vi er i en unik situasjon i dag, der jeg

trodde at Norge hadde hatt ting de kunne fått ryddet på plass med EU, bl.a. når det gjelder batteritoll. Jeg spør bare igjen: Klarte en å få orden på batteritollen, slik at vi nå kan si til bedrifter som ønsker å investere i batteriproduksjon i Norge, at dette kommer til å bli ryddet vekk?

**Statsråd Espen Barth Eide [11:10:04]:** Jeg er i nær kontakt med mange av de bedriftene, og jeg vet at de er glade for at vi både har gått inn i denne europeiske batterialliansen, jobber med såkalte IPCEI-prosjekter, prosjekter av felles interesse, og har fått til denne grønne avtalen, som alt sammen kobler Norge enda tettere på dette. Vi fant ut at det ikke var en opsjon å endre selve brexit-avtalen mellom Storbritannia og EU – for det er jo bare de batteriene som eventuelt skal eksporteres fra Europa til Storbritannia, eller motsatt, som berøres av dette, det store europeiske markedet for batterier produsert i Europa til EU vil ikke bli påvirket av dette. Men jeg mener at summen av det vi har gjort, langt på vei har løst det problemet som skulle løses, uten at vi der ved trengte å tvinge EU og Storbritannia til å gjenåpne en veldig sårbar avtale dem imellom, noe som jeg tror det var liten appetitt på bare for å ta hensyn til et litt uventet sideproblem for Norge.

**Presidenten [11:11:06]:** Vi går til siste hovedspørsmål.

**Sveinung Stensland (H) [11:11:23]:** Mitt spørsmål går til justisministeren.

Antall bedragerier har økt betydelig de siste årene. I 2021 ble det anmeldt nærmere 19 000 bedragerisaker. Antall anmeldte bedragerier har økt med 40 pst. de siste fem årene sammenlignet med de fem foregående.

Størsteparten av disse bedrageriene begås på internett og i stor grad av profesjonelle aktører. Sånne saker er ressurskrevende å etterforske, og en stor del av sakene blir ikke oppklart. Dette er bakgrunnen for at Økokrim i starten av februar meldte at de har tatt initiativ til å opprette en egen bedragerienhet. Etter det jeg forstår, skal det være satt av penger til enheten. Før påske ba jeg statsråden gjør rede for status for arbeidet, og ut fra svaret, som var mildt sagt lite opplysende, virker det som arbeidet med å få på plass enheten har strandet i departementet. Derfor vil jeg gjerne bruke denne anledningen til å spørre statsråden om hun kan gjøre rede for hva som gjenstår for å få etablert Økokrims bedragerienhet, og hvorfor dette drar sånn ut i tid.

**Statsråd Emilie Mehl [11:12:30]:** Det har overhodet ikke strandet. Den prosessen pågår for fullt, og jeg ser fram til at vi får etablert en egen bedragerienhet i politiet. Det er viktig at vi styrker innsatsen på dette området

og mot økonomisk kriminalitet generelt. Det er også bakgrunnen for at Senterpartiet og Arbeiderpartiet i regjering vil legge fram en egen stortingsmelding om økonomisk kriminalitet. Det er et omfattende samfunnsproblem, som også er en driver for mye annen type kriminalitet, hvor samfunnet går glipp av store skatteinntekter. Det er fare for utnyttelse av arbeidsfolk og mange andre negative skadevirkninger. Et eget bedragerisenter under Økokrim er et viktig bidrag, og vi vil komme tilbake så raskt det er gjort nødvendige avklaringer i regjeringen.

**Sveinung Stensland (H) [11:13:21]:** Det var nettopp det jeg lurte på, hva som står i veien slik at en ikke har kommet i gang – men nok om det. Dette er noe Økokrim etterspør, og pengene er også på plass. Vi forventer selvsagt en fremdrift, som statsråden sier eksisterer.

Politiets innbyggerundersøkelse viser at identitetstyveri og svindel på nett er den kriminaliteten folk flest er mest redd for. Når tall fra Økokrim viser at rundt 24 000 nordmenn ble utsatt for svindel på nett i fjor, er ikke det så morsomt. Bedrageri på internett kan skje på tvers av landegrenser og i et omfang som gjør det krevende å etterforske. De kriminelle er profesjonelle, og det utvikler seg raskt. Det er stort potensial i å undersøke trender, både nasjonalt og internasjonalt. Jeg lurer på hvilket mandat og hvilke oppgaver statsråden ser for seg at Økokrims bedragerienhet skal ha. Skal hovedtyngden ligge på etterforskning, eller skal den ligge på analyse og etterretning?

**Statsråd Emilie Mehl [11:14:20]:** Vi vil komme tilbake med de endelige rammene for bedragerisenteret, men det er veldig viktig at Økokrim og bedragerisenteret har mulighet til å etterforske disse sakene og også til å være et kompetansesenter for bedragerisaker. Vi vet at dette forekommer i alle politidistrikt. Det er behov for å gjøre tiltak for å løfte kompetansen også hos den sentrale enheten, sånn at det kan være et bidrag ut til politidistriktene. Det vil være mange positive ringvirkninger av dette. Det er også viktig å øke bevisstheten i befolkningen om at man selv kan være et mål for bedrageri, f.eks. eldre. Det kan også være viktig å nå ut med informasjon til innbyggerne, sånn at de selv er i stand til å bidra og være motstandsdyktige mot slik kriminalitet i en verden hvor svindelforsøk, phishing på mail eller andre typer forsøk er stadig mer sofistikerte og vanskelige å oppdage for dem som blir utsatt.

**Presidenten [11:15:23]:** Den muntlige spørretimen er nå omme.

Vi går til sak nr. 2.

Sak nr. 2 [11:15:24]

*Ordinær spørretime*

**Presidenten [11:15:28]:** Det blir noen endringer i den oppsatte spørsmålslisten, og presidenten viser i den sammenheng til den elektroniske spørsmålslisten i salappen.

Endringene var som følger:

Spørsmål 1, fra representanten Andreas Sjalg Unneland til finansministeren, er overført til samferdselsministeren som rette vedkommende. Etter anmodning fra samferdselsministeren blir dette spørsmålet flyttet og besvart før spørsmål 14, som skal besvares av samme statsråd. Spørsmålet vil bli tatt opp av representanten Cato Brunvand Ellingsen.

Spørsmål 5, fra representanten Ingrid Fiskaa til utenriksministeren, er overført til justis- og beredskapsministeren som rette vedkommende. Etter anmodning fra justis- og beredskapsministeren blir dette spørsmålet flyttet og besvart før spørsmål 33, som skal besvares av samme statsråd.

Spørsmål 6, fra representanten Helge Andre Njåstad til fiskeri- og havministeren, må utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 29, fra representanten Ingvild Wetrhus Thorsvik til helse- og omsorgsministeren, vil bli tatt opp av representanten Emma Georgina Lind.

Spørsmål 31, fra representanten Lars Haltbrekken til kultur- og likestillingsministeren, er overført til klima- og miljøministeren som rette vedkommende. Etter anmodning fra klima- og miljøministeren blir dette spørsmålet flyttet og besvart etter spørsmål 12, som skal besvares av samme statsråd. Spørsmålet vil bli tatt opp av representanten Hilde Marie Gaebpie Danielsen.

**Presidenten [11:15:37]:** Spørsmål 1 flyttes og besvares før spørsmål 14.

Spørsmål 2

**Henning Wold (H) [11:15:48]:** «Stadig flere bedrifter går konkurs. Ferske tall viser en økning på 39,6 pst. i første kvartal 2023 sammenlignet med første kvartal 2022. Og det er registrert en økning i samtlige fylker. De bransjene som rammes hardest, er detaljhandel og hotell- og restaurantbransjen, med bortfall av arbeidsplasser som resultat. Hovedårsakene til denne negative utviklingen er høye strømpriser, økte skattebyrder, økte rentekostnader og akkumulerte utgifter i etterkant av pandemien.

Hva vil statsråden foreta seg for å snu denne negative utviklingen?»

**Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [11:16:43]:** Det går fortsatt godt i norsk økonomi. Sysselsettingen økte med 110 000 personer i fjor, og 102 000 av dem kom i privat sektor, så det var spesielt i privat sektor man ansatte flere folk i fjor.

Ifølge Norges Banks regionale nettverk, der man spør bedriftene, forventer bedriftene en ytterligere økning i sysselsettingen fram mot sommeren. Når det gjelder arbeidsledigheten, er det et sammensatt bilde om dagen, men noen tall er ganske eksakte: Arbeidsledigheten har ikke vært så lav siden før finanskrisen i 2008.

At utviklingen er at antall konkurser har gått opp den siste tiden, har først og fremst sammenheng med pandemien. Da gikk antallet konkurser markert ned, bl.a. som følge av støtteordninger og at skattemyndighetene utviste varsomhet ved innkreving av utestående skatter, f.eks. ved i mindre grad å begjære konkurs. Da statlige støtteordninger ble faset ut og skattemyndighetene vendte tilbake til normal skatteinnkreving, var det forventet en økning i antall konkurser. Antall konkurser i første kvartal er, som representanten påpeker, høyere enn det var i fjor, men det er på samme nivå som f.eks. første kvartal i 2019. At noen bedrifter ikke klarer seg og ikke har høy lønnsomhet, mens nye kommer til, med lønnsomhet, er over tid en naturlig utvikling, men selvfølgelig er det viktig at vi klarer å ha et aktivt marked der nye bedrifter kommer til hele tiden.

Samtidig er prisveksten på varer og tjenester høy, noe som merkes av folk, og også av bedrifter, selvfølgelig, og Norges Bank har satt opp styringsrenten i tråd med sitt mandat. I en slik situasjon bør finanspolitikken ikke bidra til at rentene øker mer enn nødvendig, og den bør bidra til å få ned prisene for folk og næringsliv.

Avslutningsvis: Heldigvis har prisutviklingen i Norge til nå – sammenlignet med f.eks. vårt naboland Sverige – vært lavere.

**Henning Wold (H) [11:18:50]:** Jeg takker for svaret, men jeg tror ikke næringslivet ble særlig beroliget av det. Konkurstallene som ble offentliggjort i forrige uke, viser en kraftig økning. Statsbudsjettet for 2023 er også utfordrende for næringslivet. Det er grunn til å frykte at konkurstallene vil fortsette å øke blant små og mellomstore bedrifter i hele landet i tiden framover, med bortfall av arbeidsplasser som konsekvens. Dette kommer i tillegg til store investeringsprosjekter som er stoppet opp i påvente av avklaring rundt grunnrenteskatt. Særlig krevende er økningen av arbeidsgiveravgiften med 5 pst. på inntekter over 750 000 kr, uavhengig av virksomhetenes lønnsomhet, i tillegg til økt formues- og utbytteskatt.

Mer enn noensinne er det viktig å redusere administrative byrder og ikke påføre næringslivet nye kost-



bare rapporteringsoppgaver. Det må snarere legges til rette for verdiskaping, vekst og arbeidsplasser over hele landet. Hva konkret vil finansministeren foreta seg for å møte denne utviklingen?

**Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [11:19:52]:** Som jeg også sa i svaret mitt, ble det et rekordhøyt antall nye ansatte i privat sektor i fjor. Det var privat sektor som virkelig ansatte nye folk, med ca. 102 000 nye ansatte. Det er tegn på at det er stor aktivitet. Det er også fortsatt slik at det er en stor utfordring for mange i privat sektor å få tak i den arbeidskraften de trenger.

Regjeringen har vært opptatt av å ha stabilitet rundt bedriftsbeskatningen, på 22 pst. Jeg har merket meg at Høyre-leder Erna Solberg har argumentert for en høyere bedriftsbeskatning i forbindelse med sin boklansering. Det er regjeringen uenig i. Vi mener det har vært klokt at vi har den stabiliteten på 22 pst. Vi har også satt ned avgiftene, f.eks. på strøm, noe som også Høyre argumenterte imot, for vi mente at det var klokt å få ned kostnadene med strømvavgiftene for bedriftene i den situasjonen vi er i nå. De som har fått en ekstra skattebyrde, er i hovedsak kraftselskapene. De er offentlig eid og har hatt veldig store overskudd, og de har tjent ekstraordinært mye penger på grunn av de høye strømprisene. Da mener jeg det har vært riktig at de skulle betale mer tilbake til fellesskapet.

**Henning Wold (H) [11:20:57]:** Ikke siden første kvartal 2019 har det vært registrert så høye tall. I første kvartal i år ble det registrert 1 317 konkursåpninger. Den største prosentvise økningen finner vi i Nordland fylke og i Vestland fylke, med henholdsvis 69 og 57 pst. flere konkurser. Den største økningen i absolutte tall finner vi naturlig nok i Viken fylke, med 108 flere konkurser. Ingen av fylkene har kunnet registrere noen nedgang. 227 av konkursene gjaldt enkeltpersonforetak og personlige konkurser, en økning på 37 pst. 38 pst. av disse skjedde innenfor bygg- og anleggsbransjen. Drøyt 1 000 var foretaks konkurser, som er 318 flere enn i samme periode i fjor. Også her var det en stor andel innenfor bygg og anlegg, mens 20 pst. var innenfor varehandel og bilverksteder.

Hva vil regjeringen foreta seg på kort sikt for å snu denne negative utviklingen?

**Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [11:21:56]:** Da vi behandlet tiltakspakken i forbindelse med koronapandemien, var både storting og regjering bevisst på at det kom til å gjøre at en del bedrifter som på det tidspunktet kanskje ikke hadde livets rett, ville leve litt lenger. Så det at litt flere bedrifter ikke gikk etter at støtteordningene ble tatt bort, var ventet av både opposisjon og regjering på det tidspunktet.

Så løfter representanten spesielt fram bygg- og anleggsbransjen. Der tok regjeringen flere aktive grep i fjor høst, som Høyre var imot. Vi endret bl.a. reglene for grunnavgift på anleggsdiesel. Høyre argumenterte kraftig imot det og mente det var uklokt at vi ga den avgiftslettelsen til den bransjen, men vi mente at den trengtes spesielt. Vi endret reglene for omtvistede krav, som vi mente var veldig viktig, og vi styrket veivedlikeholdet, for det kan gjøre at mange av de små aktørene holder hjulene i gang. Det er vi også opptatt av nå, for spesielt bygg- og anleggsbransjen er veldig sårbar for konjunkturer, og vi kommer til å være opptatt av at offentlig sektor også framover skal ha oppdrag for mange av de mindre aktørene i norsk bygg- og anleggsbransje.

### Spørsmål 3

**Jan Tore Sanner (H) [11:23:08]:** La meg bare først gjøre oppmerksom på at dette spørsmålet ble sendt inn før dom falt i den saken det henvises til i spørsmålet.

«Den kjente russiske opposisjonspolitikeren Vladimir Kara-Murza har svært dårlig helse etter at han ble forgiftet i 2015 og 2017, og står nå tiltalt for «landsforræderi» i en pågående rettsak. I svar på skriftlig spørsmål nr. 1 761 (2022–2023) om målrettede sanksjoner mot hovedaktører i forfølgelsen, svarer utenriksministeren: «Jeg vil fortsette å drøfte videreutvikling av sanksjonsregimet med europeiske kolleger, inkludert listeføring av enkeltpersoner.»

Vil utenriksministeren ta konkrete initiativ overfor EU til listeføring av disse personene?»

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:24:06]:** Den kjente russiske opposisjonspolitikeren Kara-Murza ble mandag forrige uke dømt til 25 år i fengsel etter anklager om landsforræderi og distribuering av falsk informasjon om de russiske militære styrkene og for å støtte aktiviteten til en uønsket organisasjon. Det er urovekkende. Det er en svært streng dom, som Norge har fordømt på det sterkeste. Dommen demonstrerer et nytt nivå av politisk undertrykkelse i Russland. Som vist til i mitt skriftlige svar til representanten Sanner 28. mars følger jeg veldig nøye med på denne saken, inkludert saken om sanksjoner og listeføring. Jeg deler også Sanners bekymring for Kara-Murzas forverrede helsetilstand.

Etter sanksjonsloven er det ikke mulig for Norge å listeføre personer på egen hånd. Loven gir kun hjemmel for å gjennomføre sanksjoner vedtatt i mellomstatlige organisasjoner eller som ellers har bred internasjonal oppslutning. Det er slike sanksjoner som har størst legitimitet og best tvangskraft til å påvirke en stat til å endre atferd. Norge har siden Russlands invasjon av Krim i

2014 og Russlands fullskala invasjon av Ukraina 24. februar 2022 sluttet opp om nærmest samtlige av EUs sanksjoner mot Russland, med noen få nasjonale tilpasninger. Regjeringa har en veldig klar linje om at vi står sammen med EU og andre allierte for å sikre at sanksjonene treffer sterkt og effektivt.

Stadig flere personer og enheter blir listeført. Til sammen er nå 1 678 fysiske og juridiske personer listeført av EU. Norge har sluttet opp om alle disse listeføringene, og de er blitt fortløpende gjennomført i norsk rett. Norge har også sluttet opp om samtlige listeføring under EUs restriktive tiltak mot alvorlige menneskerettsbrudd og også overgrep. Vi har også jevnlig konsultasjoner med EU og europeiske land om slike temaer. Diskusjoner angående sanksjoner er basert på fortrolighet, og jeg vil derfor ikke gå konkret inn i hvilke personer vi tar opp i våre samtaler med EU. Norge er i dialog med EU om hvordan vi kan bidra til EUs listeføring, og jeg vil fortsette å drøfte videreutvikling av sanksjoner med europeiske kolleger, inkludert listeføring av enkeltpersoner tilknyttet saken mot Kara-Murza.

**Jan Tore Sanner (H) [11:26:52]:** La meg først si at jeg er glad for at Norge har fordømt denne dommen, i likhet med bl.a. FN, Storbritannia og Tyskland. Det er ikke bare en streng dom, men ifølge eksperter er det den mest dramatiske straffereaksjonen mot opposisjonelle i Russland på flere tiår.

Utenriksministeren gir et generelt svar på et veldig konkret spørsmål. Jeg respekterer at samtalene er fortrolige, men la meg spisse spørsmålet: Er utenriksministeren enig i at disse personene, enkeltpersonene, som har vært involvert i denne saken, bør listeføres?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:27:36]:** Vi diskuterer de spørsmålene veldig tett med EU i denne konkrete saken, og hvilke personer det eventuelt kan omfatte, er en del av diskusjonen, men det er en veldig fortrolig form for dialog. Vi har da ikke for vane, ikke noen av landene, å gå ut offentlig og utfordre hverandre på enkeltpersoner, for da kan det være noen som et land mener bør listeføres, som ikke blir listeført, og da vil det på en måte bli en fjær i hatten for dem som ikke blir listeført. Så å drive med sånn offentlig utfordring av hverandre på dette området mener jeg ikke er heldig av hensyn til sanksjonene.

Jeg vil diskutere denne saken, og gjør det, konkret med mine kolleger, og så får vi komme tilbake til hvilke personer det eventuelt innebærer.

**Jan Tore Sanner (H) [11:28:26]:** Både Canada og USA har listeført konkrete personer knyttet til denne saken, og Storbritannia vurderer å gjøre det samme. Jeg spør ikke konkret om enkeltpersoner, og jeg spør heller

ikke om hva EU eller andre land i EU mener, men det er av stor interesse å vite om Norge jobber aktivt for at personer knyttet til denne saken blir listeført og derved omfattet av sanksjonsregimet.

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:29:01]:** Som representanten er kjent med, innfører vi de samme sanksjoner på dette området som EU gjør, og har gjort det helt systematisk. Vi har verken fulgt Storbritannia, Canada eller USA. Når jeg formulerer meg på den måten jeg gjør, er det fordi vi følger denne utviklingen og denne saken veldig nøye, og hvilke personer det eventuelt skal innebære. Hvordan vi kan videreutvikle sanksjonene også knyttet til denne saken og med konkrete personer knyttet til denne saken, er en del av den fortrolige dialogen som vi har med EU, og så må vi komme tilbake til hvilke personer det eventuelt vil innebære.

#### Spørsmål 4

**Ine Eriksen Søreide (H) [11:29:54]:** «En avgjørende forutsetning for å kunne få inn arbeidskraft og kompetanse fra Europa, er EØS-avtalen som gjør oss til en del av det indre marked. Senterpartiet vil ha Norge ut av EØS. I tillegg har regjeringen igangsatt en utredning om en løsere tilknytning til EU enn EØS-avtalen, ved å se på samarbeidsmodellene Storbritannia, Sveits og Canada har med EU, som alle har det til felles at de er utenfor det indre marked.

Hvordan vil slik løsere tilknytning bidra til å løse de store utfordringene fremover med mangel på arbeidskraft?»

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:30:29]:** Jeg vil rett og slett bare avvise premisset i spørsmålet. Regjeringa utreder ikke en løsere tilknytning til EU enn EØS-avtalen. Det redegjorde jeg for i et spørsmål tidligere i denne spørretimen, og det er også klart i regjeringsplattformen.

**Ine Eriksen Søreide (H) [11:30:49]:** Hovedspørsmålet dreide seg ikke om det, hovedspørsmålet dreide seg om hvordan man skal klare å skaffe arbeidskraft til Norge.

Dette spørsmålet var opprinnelig rettet til finansminister Vedum, som ikke ønsket å svare på det, men han var nettopp her i Stortingets spørretime, og han sa da at det er en stor utfordring i privat sektor å skaffe nok arbeidskraft.

Hvis det er sånn at vi nå skal utrede både handlingsrommet og, som finansminister Vedum sier, at EØS-avta-

len er en avtale, og avtaler kan som alle politiske vedtak forandres, ønsker jo Senterpartiet primært å gå ut av EØS og i det minste stramme inn på bruken av arbeidskraft fra EØS-området. Det vil ramme norske bedrifter hardt.

Spørsmålet er altså om både det regjeringa har i sin plattform, og måten man nå agerer på, vil bidra til å kunne skaffe mer arbeidskraft i en situasjon hvor private bedrifter trenger det.

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:31:45]:** Vi trenger EØS-avtalen, også av hensyn til at Norge trenger arbeidskraft. Det er vesentlige områder hvor vi trenger mer kompetanse.

Så er det kjent at jeg og Arbeiderpartiet er uenig med Senterpartiet når det gjelder EØS-avtalen, på samme måte som det er ulike meninger om EU mellom Fremskrittspartiet og Høyre, som har sittet i regjering sammen.

Det er ganske klart i regjeringsplattformen at regjeringa bygger sin politikk på EØS-avtalen og på mange måter har bidratt til en nærere tilknytning til EU på utvalgte områder. Et eksempel på det var grønn allianse, som ble undertegnet tidligere denne uka, hvor vi har langt flere konkrete resultater på konkret samarbeid enn det den forrige regjeringa hadde.

**Ine Eriksen Søreide (H) [11:32:35]:** Den 29. mars i fjor, bare en drøy måned etter Russlands brutale overgrep mot Ukraina, gikk finansminister Trygve Slagsvold Vedum ut i Dagbladet og mente at EU var blitt mindre viktig, og at EU, ifølge Vedum, «fjerner beslutninger fra vanlige folk og er en udemokratisk institusjon».

Er det en beskrivelse utenriksministeren støtter, eller vil hun ta avstand fra den beskrivelsen finansministeren har?

**Utenriksminister Anniken Huitfeldt [11:33:07]:** Finansministeren og jeg er uenige om EU, vi er uenige om EØS-avtalen, og det er ganske kjent.

**Presidenten [11:33:17]:** Spørsmål 5 er flyttet og besvares før spørsmål 33.

#### Spørsmål 6

Fra representanten Helge André Njåstad til fiskeri- og havministeren:

«Noreg har vore kjent som eit stabilt land med politisk føreseielegheit. Med Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa opplever ikkje næringslivet dette lenger. Havbruksnæringa vaknar ein dag til nyheiter om 40 pst. ekstra skatt. Statssekretæren seier miljøteknologiordninga skal komme om nokre veker. I svar til meg opplyser statsråden at no blir det år.

Er alt dette arbeidsuhell, eller må næringslivet forberede seg på endå meir uføreseielegheit?»

**Presidenten [11:33:14]:** Dette spørsmålet er utsatt til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

#### Spørsmål 7

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [11:33:39]:** «12. april var Earth Overshoot Day. Dagen da Norge har brukt sin andel av ressursene, per capita, i forhold til det verdens økosystemer trygt klarer å produsere. Det haster med en overgang til en mer sirkulær økonomi om vi skal nå våre klima-, miljø- og bærekraftsmål.

Når kommer regjeringen med sin handlingsplan for sirkulær økonomi, og hvordan har regjeringen fulgt opp de seks forslagene om en mer sirkulær økonomi som Høyre fikk gjennomslag for i behandlingen av Innst. 124 S (2022–2023)?»

**Statsråd Espen Barth Eide [11:34:13]:** Representanten Tybring-Gjedde tar opp et spørsmål som er av aller høyeste betydning: Hvordan kan vi raskere få økonomien vår til å bli mer sirkulær, altså at vi øker ressurseffektiviteten ved å bruke ressursene lenger, flere ganger og i det hele tatt om igjen i en sirkulær økonomi? Det er like viktig som å få ned klimagassutslippene, og det er en del av innsatsen for å ta bedre vare på natur. Jeg deler sterkt det engasjementet.

Det gjelder også den underliggende analysen som ligger i spørsmålet, nemlig at den forrige regjeringens handlingsplan for sirkulær økonomi, som faktisk gjelder, som kom i juni 2021, ikke er tilstrekkelig. Hadde den vært god nok, hadde det ikke vært nødvendig å lage en ny. Så når representanten Tybring-Gjedde gjentatte ganger i Stortinget fortjenestefullt nok ber oss om hastig å lage en ny, må jo det være fordi den regjeringen Solberg laget, ikke var bra nok. Det er jeg enig i, selv om jeg vil anerkjenne at den hadde en del gode anløp og en del ting som vi også ønsker å ta videre, der vi er enig med den gjeldende strategien.

Derfor hadde næringsministeren og jeg et stort innspillsmøte den 3. februar, hvor vi samlet alle som meldte seg interessert – svært mange organisasjoner, bedrifter, forskere og andre aktører som var opptatt av dette – for å hente innspill til hvordan vi kan styrke arbeidet med en sirkulær økonomi, som jo er gjennomgående i hele økonomien, og som ikke minst næringsministeren og jeg samarbeider svært nært om.

Når det gjelder hvordan vi følger opp de forslagene det ble enighet om her i Stortinget i Innst. 124 S for 2022–2023, som var spørsmålet fra representanten Tybring-Gjedde i utgangspunktet: Det vil altså bli fulgt opp

som en del av arbeidet med ny sirkulær økonomi-handlingsplan, som jeg allerede har nevnt. Vi har ikke en dato for det, men vi ønsker at det skal gjøres grundig og godt, og samtidig så raskt som mulig. Så jeg har, som sagt, ikke en dato å annonsere, men dette er høyt på vår agenda.

Det skal også minnes om at dette er et veldig sentralt tema i Europas grønne giv. I den spontane spørretimen ble det spørsmål om oppfølging av de vedtakene som nå faller på plass i Europa i så måte, som går på både tekstiler, elektroniske produkter og en lang rekke områder. Det aller viktigste vi gjør, er å sørge for å delta aktivt både i utformingen av det regelverket og ved å implementere dem i Norge, fordi varer sirkulerer i det europeiske markedet, og det er viktig å ha mest mulig felles standarder. Der er det en veldig positiv utvikling, som en del av både Klar for 55-pakken, taksonomien og andre spørsmål. Det skal ikke hindre en norsk handlingsplan, men den norske handlingsplanen må også se hen til det viktige arbeidet som nå ferdigstilles i EU.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [11:37:10]:** Jeg skjønner at det er fristende for statsråden å prøve å kritisere forrige regjering, når man selv ikke har levert et eneste tiltak innenfor sirkulær økonomi det nå halvannet året man selv har styrt. Jeg kan nevne at det var Solberg-regjeringen som lanserte det som er Norges første strategi for sirkulær økonomi. Planen hele tiden, allerede i den strategien, var at man skulle følge opp enda mer og ha enda flere konkrete tiltak. Høyre gjorde det med en gang. Vi hadde et innspillsmøte for ett og et halvt år siden. Vi fremmet et stort Dokument 8-forslag med mange tiltak for Stortinget, hvor regjeringspartiene stemte mot alle bortsett fra de som de fikk et flertall mot seg på.

Jeg fikk fremdeles ikke svar fra statsråden på det som var mitt spørsmål: Når kommer handlingsplanen? Det er fint at det har vært et innspillsmøte, men hvis det er det eneste arbeidet man har startet med, er jeg bekymret for at man ikke kommer med konkrete tiltak. For å ta et eksempel: gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet. Det har Torvik-utvalget foreslått at man bør ha. Regjeringen har fremdeles ikke svart på om man ønsker en gjennomgang for å se på mer sirkulære tiltak. Kan statsråden svare på når cirka han tenker at den handlingsplanen kommer, og kommer det til å være en gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet?

**Statsråd Espen Barth Eide [11:38:16]:** Skatte- og avgiftssystemet er selvfølgelig en sentral del av dette. Finansdepartementet har hovedansvaret for oppfølging av Torvik-utvalget, men det er helt riktig at dette er en del av hele bildet. Skal man endre på skatte- og avgiftssystemet, som jeg tror vi etter hvert skal, må det ses i hele sin sammenheng, og ikke stykkevis og delt, for å få en ytterligere grønn skatteveksling, altså en enda tyde-

ligere bruk av skatte- og avgiftspolitikken, for å oppnå klima- og miljøpolitiske mål på en måte som ikke endrer det samlede provenyet i seg selv, men sørger for en ny fordeling. Det jobbes det med i den sammenhengen, også fra Finansdepartementets side.

Vi jobber også med grønn bok for 2024, som vil bli lagt fram sammen med statsbudsjettet. Der vil det også stå mer om disse spørsmålene, og det er da samme dag som statsbudsjettet legges fram for Stortinget, altså i oktober. Dette temaet er en integrert del i helheten for en mer klima- og miljøvennlig framtid. Selve handlingsplanen vil komme når den er klar. Jeg kommer fortsatt ikke til å si en dato, men det er helt uten ugrunnet opphold, og arbeidet er i full gang.

**Mathilde Tybring-Gjedde (H) [11:39:22]:** Det Torvik-utvalget sa, var at man trengte en egen gjennomgang, en egen utredning, som så på sirkulærøkonomiske tiltak innenfor skatte- og avgiftssystemet, fordi det i økonomifaget var et relativt nytt felt. De ba nettopp om at man skal sette i gang en ny utredning. Det er det jeg ikke får klarhet i om regjeringen ønsker å gjøre, for det arbeidet burde ha startet nå. Høringsfristen har allerede vært når det gjelder Torvik-utvalget, så man burde raskt sette ned et eget utvalg som jobber parallelt med å se på sirkulærøkonomiske tiltak i tråd med anbefalingene fra Torvik-utvalget.

Spørsmålet til Barth Eide er: Vil de nedsette et slikt utvalg som skal jobbe i sammenheng med at man ser på alt annet Torvik-utvalget foreslo? Ellers risikerer man nettopp at man følger opp Torvik-utvalget med mange konkrete forslag helhetlig, men så har man ikke fått fulgt opp det som var innenfor sirkulær økonomi-feltet. Det er nettopp det veldig mange aktører bekymrer seg for, og da får vi ikke den overgangen til en sirkulær økonomi som vi absolutt trenger.

**Statsråd Espen Barth Eide [11:40:17]:** Representanten Tybring-Gjedde vil gjerne nedsette et utvalg for å følge opp et utvalg, og da kan vi jo følge opp og lage et utvalg som følger opp utvalget som kan følge opp utvalget også. Alternativt kan man ta innspillene fra det utvalget som allerede har vært, som nettopp har vært på høring for å få innspill. Man jobber med å se gjennom alle de innspillene med tanke på det regjeringen kommer tilbake med. Dette er høyt på radaren. Både sirkulær økonomi spesielt og bruk av skatte- og avgiftspolitikken i klima- og miljøsammenheng generelt er sentrale spørsmål som vi jobber med. For eksempel vil en leveranse på mye av dette være ved neste statsbudsjett og neste grønne bok, som er den naturlige rammen for å informere om eventuelle endringer i skatte- og avgiftssystemet. Det er gjerne da man kommer til Stortinget med eventuelle justeringer i så måte.

## Spørsmål 8

**Marius Arion Nilsen (FrP) [11:41:21]:** «Høyres landsmøte gikk først inn for å inkludere CO<sub>2</sub>-binding av skog i klimamålene på tilsvarende måte som EU gjør i sitt klimaregnskap, men slo deretter kontra. Regjeringen ønsker heller ikke å regne med CO<sub>2</sub>-binding i skog, slik som EU gjør. Resultatet er da at man må gjennomføre kostbare og mindre effektive klimareduserende tiltak i Norge, framfor internasjonale tiltak.

Kan statsråden forklare rasjonale bak det at man ønsker dyrere, ineffektive tiltak nasjonalt kontra rimelige, effektive tiltak internasjonalt?»

**Statsråd Espen Barth Eide [11:41:53]:** Jeg vil begynne med det fra Høyres landsmøte i spørsmålet: Det er normalt ikke min oppgave å forsvare beslutninger på Høyres landsmøte, men i dette tilfellet vil jeg si at det var klokt at Høyre sørget for å treffe et fornuftig vedtak etter en kanskje litt rask prosess i første omgang. Det betyr at vi fortsetter å telle utslipp på samme måte som den regjeringen Fremskrittspartiet var en del av i sju år, gjorde det. Jeg tror vi alle står oss på å ha en konsistent og varig måte å telle utslipp på.

Vi teller faktisk utslipp fra skog, men det er bare det at vi setter utgangspunktet 1990 til null, og så er det avvikene fra det – altså økte opptak eller økte utslipp er faktisk en del av regnestykket. Det som ofte framføres fra bl.a. Fremskrittspartiets side, nemlig at vi ikke regner med skogen, er rett og slett feil. Det har vi gjort hele tiden, og det fortsetter vi med.

Så er det riktig at EU som helhet har valgt en litt annen inngang til dette. Da vil jeg for det første si at siden det skjedde, har EU kommet med konkret politikk for reelle utslippskutt som faktisk overskrider 55 pst. allerede. Så den mulige differansen er faktisk ikke der lenger. For det andre gjelder den ikke for hvert enkelt land. Det er ikke slik at store skogland som Finland og Sverige regner på den måten som Fremskrittspartiet mener man skal regne på. Dette dreier seg om EU som helhet, og der betyr det svært mye mindre enn hvis man skulle gjøre det i et land med mye skog.

Det er likevel mulig å gjøre det slik, men fordi vi i Parisavtalen er blitt enige om ikke å svekke egne innmeldte klimamål, måtte man i så fall oppjustert Norges klimamål til anslagsvis 90–95 pst. innen 2030. Jeg tror de fleste skjønner at det ville skape såpass mye forvirring at det er best å la være, og at vi heller fortsetter med den regnemåten vi har vært enige om i mange år.

Det er ikke slik at det å regne på en ny måte i seg selv kutter utslipp. Formålet med hele dette samarbeidet er at vi skal kutte utslipp hjemme og ute i nært samarbeid med andre land, men vi skal også ta vår del av jobben. Derfor er jeg glad for at det fortsatt er bred enighet om at

vi skal telle slik vi alltid har gjort når det gjelder skogens rolle, som altså telles med. Det er noen særlige forhold i Norge – fordi vi plantet mye skog etter krigen, har vi store opptak av stående skog, og vi har valgt en modell som er veldig i tråd med FNs anbefaling for hvordan man skal regne på dette.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [11:44:21]:** Fremskrittspartiet var ikke med i den avtalen hvor klimamålene ble skjerpet, og hvor skogen ble holdt utenfor. Grunnen til at jeg nevner Høyre i spørsmålet mitt, er for å få fram at skog- og klimapolitikk har konsekvenser. Statsråden nevner at tidligere generasjoner med norske skogbrukere var forut for sin tid og gjorde en gigantisk innsats med skogplanting – over 100 millioner trær ble plantet i året. Vi høster av dette arbeidet nå med god tømmerdrift og karbonbinding. 2009 var et toppår for karbonopptak.

Problemet er derimot at treplantingen har avtatt de senere år og var nede i 40 millioner trær i 2022. Det fører til at Norges opptak synker sammenlignet med toppåret i 2009. Synkende opptak regnes dermed som utslipp fra skog, noe som medfører at skogen framstår som en stor kilde til utslipp i Norge – slik FN og EU regner, og når regjeringen velger ikke å regne med skogens CO<sub>2</sub>-binding.

Mener statsråden at dette er rimelig og fornuftig, og at det er et godt bidrag i klimadebatten og klimakampen at vi ikke regner med skogens CO<sub>2</sub>-opptak i regnestykket? Vi regner derimot med reduksjonen i opptak som utslipp.

**Statsråd Espen Barth Eide [11:45:25]:** Jeg gjentar at vi regner med både økte utslipp og økte opptak og nettoeffekten av det hele tiden. Jeg vil sterkt understreke at slik har vi gjort det også i alle de årene Fremskrittspartiet satt i regjering – dette er ikke en ny beslutning. Vi har hele veien hatt denne måten å regne på, så norsk rapportering har vært i tråd med dette i mange år. Det var enighet mellom oss, da vi var i opposisjon, og den sittende regjering om å videreføre dette. Jeg er glad for at i hvert fall de fleste partiene som var i Solberg-regjeringen, er enig i at vi skal fortsette med det. Som sagt: Hvis man skulle endre til den regnemåten representanten Nilsen og Fremskrittspartiet foreslår, kan man gjøre det, men da må man kompensere med et betydelig høyere mål, for ellers vil man de facto svekke våre forpliktelser, og målet vil igjen anslagsvis – uten at det er ferdigregnet – være tett oppunder 100 pst., altså 90–95 pst. Det er ikke mulig bare å endre på regnemåten og så har man tryllet bort alle utslippskuttforpliktelsene. Det tror jeg heller ikke vi ville få noe særlig gjennomslag for internasjonalt.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [11:46:28]:** Klimamålene er jo frivillig innmeldte klimamål, det er selvpålagte

forpliktelser. Statsråden har selv svart meg på et tidligere skriftlig spørsmål at hvis man regner med skogens opptak, slik man gjør i EU, hadde vårt behov for å redusere klimautslippene gått fra 55 pst. til 25 pst., altså en betraktelig reduksjon. Hele spørsmålsstillingen kommer ned til: Skal vi virkelig regne disse klimautslippene strengere og behandle dette strengere enn det EU gjør? Og mener man at det viktigste er å nå de nasjonale klimamålene? Hvis man mener det, bør man absolutt regne med skogen, da har man størst sjans til å nå dem. Hvis man derimot mener at det viktigste faktisk er å få effektfulle, virksomme klimareduserende tiltak, må man se på effektive økonomiske og skalerbare tiltak globalt.

Hva sier statsråden til det?

**Statsråd Espen Barth Eide [11:47:23]:** Norge gjør nettopp det. Norge har ambisjoner for egne klimagassutslipp i den norske økonomien. Norge samarbeider svært nært med EU gjennom EUs grønne giv og REPower EU og hele den pakken av tiltak som skal bidra til å kutte utslippene i den europeiske økonomien – i nært samarbeid. Og vi deltar bl.a. med en av verdens største klima- og skogsatsinger globalt for å få ned utslippene i verden gjennom innsats i land som Brasil, Indonesia, Kongo-deltaet osv. Vi er på alle de arenaene fordi vi mener at et rikt land som oss må kunne både bidra til klimagassutslipp ute, bidra til å utvikle ny og framtidrettet teknologi som kan brukes i moderne industri, f.eks., og kutte egne utslipp.

Jeg gjentar igjen det jeg har sagt flere ganger: Det er fullt mulig å regne på en annen måte, men da må man justere målene slik at man ikke de facto gjør dem svakere, for det har vi i Parisavtalen blitt enige om at vi ikke har lov til. Da må man justere opp målene, og man har egentlig ikke kommet noen vei.

#### Spørsmål 9

**Sofie Marhaug (R) [11:48:34]:** «Våtmark er en sårbar naturtype med mange viktige biologiske funksjoner. Likevel har våtmark lenge vært en naturtype som er særlig utsatt for å gå tapt til fordel for utbyggingsprosjekter, slik som vi ser i Lågendeltaet. Det er også spesifisert i den internasjonale klimaavtalen statsråden har skrevet under på, at landene skal iverksette tiltak for å ivareta våtmark.

Hvordan kan statsråden likevel forsvare at regjeringen støtter et prosjekt som innebærer å gripe inn i biologien til et stort våtmarksdelta og dele det i to?»

**Statsråd Espen Barth Eide [11:49:23]:** Det er helt riktig at våtmark er en særlig viktig naturtype, og derfor

må vi verne mer av den. Jeg er veldig glad for å kunne vise til at i det arbeidet som nå er ute på høring, hvor vi skal ha avklaringer allerede i mai, ligger det inne et forslag om å verne betydelig større våtmarksområder enn de som blir borte. Det er snakk om ca. 27 dekar som dessverre må tas ut av verneforskriften for å bygge den broen over Lågendeltaet, som er nødvendig for å flytte tungtrafikken ut av Lillehammer, men forslaget er et nytt vern av 800 dekar. Det er mer enn 30 ganger så mye, hvorav det aller meste er våtmark.

Dette prosjektet kan ende opp med betydelig mer våtmarksvern enn det vi taper, selv om vi skal være helt ærlig på at dette inngrepet som skjer litt lenger nord enn den nåværende krysningen, isolert sett er negativt for naturen. Summen er likevel positiv på grunn av alternativt vern, en rekke forslag om restaurering og et videre arbeid som nå er under ferdigstilling både fra Miljødirektoratet og fra Nye veier, om hvordan vi kan treffe andre tiltak for å begrense den negative naturpåvirkningen og øke den positive.

Det er veldig viktig å understreke at vern skal være strengt. Det skal i utgangspunktet ikke bygges der det er vern. Så gjøres det av og til unntak, f.eks. i Åkersvika. For ikke så lenge siden ble det enighet om å bygge dobbeltsporet jernbane til Hamar. Det er et nesten enda mer alvorlig inngrep naturmessig, for det var til og med et Ramsar-område, som er internasjonalt vern. Det kom ingen innsigelser. Jeg vet at f.eks. Naturvernforbundet valgte å ikke komme med innsigelser fordi formålet jernbane står høyt på deres agenda.

Det er allerede slik at man av og til gjør den type inngrep, men da er det viktig at man mer enn kompensere for den bortfalte naturen, og at man alltid tenker seg om, om det egentlig er nødvendig. Jeg jobber sammen med samferdselsministeren, som også er til stede, for at utfallet av dette, hvor det er et samferdselsmessig behov for å ferdigstille planverket for en ny og viktig vei i et område som er tungt belastet, hvor 5 000 mennesker i Lillehammer bor tett inntil den nåværende veien hvor lastebiler dunderer forbi, og hvor det også er trafikksikkerhetsmessige utfordringer, kan bli slik at naturen samlet sett i hvert fall kommer bedre ut enn med de opprinnelige planene. Debatten om dette har ført til en mye sterkere oppmerksomhet om de grepene man kan gjøre rundt selve utbyggingen, som jeg tror naturen vil komme godt ut av.

**Sofie Marhaug (R) [11:52:10]:** Det er selvfølgelig slik at all utbygging kan føre til nedbygging av natur, men en forskjell på å bygge jernbane og å bygge ut vei er at jernbane kanskje kan bidra til å redusere klimagassutslipp i motsetning til motorvei, som kan bidra til å øke klimagassutslippene.

Hvis vi tar tak i disse avbøtende tiltakene eller muligheten for annet vern, er det heller ikke sånn at vernet blir noe større så lenge man bygger ned noe. Et område som har blitt pekt på som kompenserende tiltak, er Rykkhustjønnin. Det er statsforvalteren som har pekt på det. Mitt neste spørsmål til statsråden er derfor helt konkret om det jobbes med dette som et av de avbøtende tiltakene fordi man nå har tenkt å bygge ned Lågendeltaet.

**Presidenten [11:43:07]:** Presidenten vil vennlig minne om at talen skal rettes gjennom presidenten.

**Statsråd Espen Barth Eide [11:53:14]:** Jeg takker via presidenten representanten Marhaug for oppfølgende spørsmål.

Nå har statsforvalteren kommet med forslag til hvor dette alternative erstatningsvernet skal være. Vi har vært opptatt av at det skal være naturtyper av høy kvalitet, mye våtmark, slik at det samlede våtmarksvernet faktisk går opp og ikke ned, i stor grad, fordi vi snakker om 30 ganger så stort areal som det som var opprinnelig. Nøyaktig hvilke områder det blir, tror jeg vi skal komme tilbake til når dette arbeidet er ferdig. Det vil også bli invitert til innspill fra interesserte, fra både lokalmiljøet, miljøbevegelsen og andre, om summen av de tiltak som til slutt ligger der i de to parallelle prosessene vi nå har, både det som er knyttet til verneområdet, og det som er knyttet til tiltakene i forbindelse med selve veitbyggingen.

Målet er i hvert fall at vi skal ha en løsning på dette som ivaretar det vi som regjering anser som en samferdselspolitisk nødvendighet, på en måte som er respektfull overfor naturen lokalt, og som kompenserer med mer vern og mer restaurering enn det vi ellers ville hatt.

**Sofie Marhaug (R) [11:54:24]:** Miljødirektoratet slår fast at området Rykkhustjønnin ligger 50–60 km lenger opp i vassdraget og derfor ikke kan kompensere fullt ut for de inngrepene som nå planlegges. Resultatet er i alle tilfeller mindre våtmark. Naturavtalen slår fast at mye våtmark som lagrer CO<sub>2</sub>, må prioriteres, og det er kanskje den mest truede naturtypen i Norge. I våtmarksstrategien fra 2021 sa man:

«Regjeringa sitt mål er å bremse dagens nedbyggingstakt for våtmark, og forbedre den økologiske tilstanden i våtmark.»

Vil ikke utbyggingen av Lågendeltaet ødelegge nettopp denne målsettingen om å bremse nedbyggingstakten, eller har statsråden en helt annen og alternativ kalkulator enn det naturen har?

**Statsråd Espen Barth Eide [11:55:18]:** Vi forsøker så godt vi kan å forstå naturens kalkulator, bl.a. gjennom

arbeidet med naturregnskap, naturrisiko og en rekke andre prosesser som nettopp går ut på å se på hva som er den reelle påvirkningen på natur, og hvordan det kan gjøres mer netto positivt.

Det er veldig ofte at naturavtalen trekkes inn her. Naturavtalen sier selvfølgelig ikke at det ikke skal bygges mer på kloden. Den erkjenner også at det noen ganger må bygges på en måte som utfordrer naturverdier. Det den er opptatt av, er at man skal både vurdere behovet, begrense påvirkningen og komme med tilstøtende alternative grep for å sørge for at det samlede påtrykket av menneskelig aktivitet på naturen går mer i naturens favør. Det skal vi gjøre generelt i Norge gjennom oppfølgingen av naturavtalen i en egen melding, og det skal vi også gjøre konkret i Norge gjennom å sørge for at disse perspektivene tas mye mer inn i arbeidet med Lågendeltaet og ny vei forbi Lillehammer, enn hva som var tilfellet i de prosjektene vi arvet.

#### Spørsmål 10

Fra representanten Kari Elisabeth Kaski til klima- og miljøministeren:

«Regjeringen planlegger å oppheve vernet i deler av et naturreservat for å komme rundt avslaget på dispensasjon til å bygge motorvei gjennom verneområdet, selv om det er kjent at veien vil være svært skadelig for naturen og dyrelivet.

Hva slags presedens skaper dette for hvordan vi forholder oss til vernet natur i fremtidige saker?»

**Presidenten [11:46:29]:** Representanten Kari Elisabeth Kaski er ikke til stede i salen.

Vi går til spørsmål 11.

#### Spørsmål 11

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [11:56:53]:** Eg vil fortsette litt der som Sofie Marhaug var, for eg har hatt kontakt med Natur og ungdom, og mange ungdommar er veldig bekymra for det som skjer i Lågendeltaet:

«Det var stor glede og forventning til at det endeleg skulle bli teke meir omsyn til naturen, då klima- og miljøministeren skreiv under naturavtalen i Montreal og Miljødirektoratet like etter sette ned foten og sa nei til å avvike frå verneforskrifta for Lågendeltaet. Mange opplevde det som eit stort svik mot naturavtalen då klima- og miljøministeren like etter kom på banen og vurderte å endre verneforskrifta.

Kan vi stole på at statsråden forvaltar vår felles natur på ein rettferdig og berekraftig måte?»

**Statsråd Espen Barth Eide [11:58:00]:** Jeg mener at det er kanskje min viktigste oppgave å bidra til at vi forvalter natur og miljø på en bedre måte, og det må hele tiden gjøres opp mot stadig strengere nasjonale og internasjonale standarder. Jeg mener i fullt alvor at vi skal gjennomføre alt som følger av naturavtalen, som vi selv var veldig instrumentelle i at kom på plass.

Når det nå har vært skrevet uendelig mange kronikker fra flere, bl.a. fra SV, av typen først var det naturavtale i Montreal, men så kom man hjem og brøt den, er det litt viktig for meg å si at det – med all respekt – er feil. Det står ikke i naturavtalen at man ikke kan bygge en ny vei. Selvfølgelig gjør det ikke det. Det står heller ikke at man ikke kan bygge den i et sårbart område. Det står at man skal ta en helt annen grad av hensyn til:

1. Er det nødvendig?
2. Hvis det er nødvendig, kan man begrense naturinngrepet?
3. Hvordan kan man kompensere/restaurere/erstatte det samlede påtrykket?

Det samferdselsministeren og jeg gjør rundt Lågendeltaet, er nøyaktig det vi blir bedt om i naturavtalen. Jeg har stor respekt for ulike syn på hvor veien skal gå, men denne hyppig gjentatte påstanden om at dette er et brudd med naturavtalen er gal, og jeg utfordrer dem som mener det, til å begrunne akkurat hvor det strider mot naturavtalen. Jeg mener det er feil, og jeg vil påberope meg at jeg kan vise at det er feil.

Det er ikke det samme som å si at man ikke skal ha en seriøs diskusjon om denne veien er nødvendig, om man kunne latt veien være der den var, men samferdselsministeren – som sitter i salen – kan redegjøre godt for at f.eks. å utvide gjeldende vei, som noen har foreslått, på ingen måte er noe bedre for naturen. Den går jo gjennom det kanskje mest sårbare området, med mest fugleliv, så det har vært vurdert og avvist også ut fra et natur- og miljøperspektiv.

Det ikke å gjøre noen ting tror jeg veldig mange i Lillehammer vil være ganske bekymret for, siden minst 5 000 mennesker bor tett inntil den nåværende veien, hvor alle lastebiler som skal fra Oslo til Trondheim eller fra Oslo til Nord-Vestlandet, kjører gjennom, i tillegg til veldig mye lokaltrafikk.

Det naturavtalen skal gjøre, er nettopp å hjelpe oss med å navigere i en verden hvor vi skal tenke både vareproduksjon, samferdsel, utvikling av samfunn og natur på en bedre måte, og det mener jeg i fullt alvor at vi gjør. Jeg forventer ikke at alle er enig i den enkelte konklusjonen, men det er akkurat det vi gjør. Dette kommer til å prege videreutvikling av spørsmål om både hyttebygging, nye veier og andre samferdselsprosjekter.

Når det gjelder det vi hørte i forrige runde, at det ikke kom innsigelser på Åkersvika, sier jeg ikke det fordi

jeg synes det burde gjort det, for jeg mener det var riktig å bygge det dobbeltsporet, men det viser at man allerede tar hensyn til at det noen ganger er andre hensyn som trumfer vernet. Der var det altså ingen som var uttalt uenig, ingen som kom med innsigelser eller sa at man måtte endre verneforskriften for å kunne bygge dobbeltspor, fordi man mente formålet jernbane trumfet vernet i det tilfellet. Hvis man først har sagt det, har man åpnet for at det er rom for å la ulike hensyn spille inn.

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [12:01:04]:** Det er klart eg har forståing for at det er enorme mengder med transport som skal gjennom området, men eg er også veldig nysgjerrig på korleis ein ser dette i ein heilskap med andre ting som openbert kan gjerast med transport, og som faktisk skjer også, med hamneutbygging og store planar for å ta meir langs kysten med skip, som vil vere ei enorm avlasting for den transporten som går gjennom Lillehammer.

Korleis vurderer klima- og miljøministeren sånne ting inn i dette? Det er nok litt på området til transportministeren, men det er vel kanskje det som held på å skje no, at ein må sjå dette meir i ein heilskap og ikkje i sektorar og små lappar. Her må ein løyse det på ein betre måte, tenkjer eg.

**Presidenten [12:01:56]:** Da skal statsråd Eide få velge om han vil svare på andres område. Vær så god, statsråd Eide.

**Statsråd Espen Barth Eide [12:02:02]:** Samferdselsministeren sitter og følger hjertelig med og jobber jo med disse tingene, men selv om jeg da beveger meg inn på hans område, er det klimaperspektiver i det, så jeg vil tillate meg å si såpass: Selvfølgelig skal vi sørge for at hele transportsystemet blir mer klimavennlig. Det hjelper en god del at de aller fleste framkomstmidler – altså biler, båter, fly og tog – etter hvert blir utslippsfrie i seg selv, men så har man selvfølgelig spørsmålet om naturinngrep knyttet til vei og bane versus hav og luft, som er der gratis. Dette er en del av en diskusjon samferdselsministeren og jeg har løpende.

Det er jo begrenset potensial for skipstrafikk til f.eks. Gudbrandsdalen, så det er ikke alle steder i Norge som er like egnet for å legge alt om til skip. Jeg tror nok det også i framtiden, med elektrisk lastebil og tog, vil bli transportert varer på vei og bane mellom både Nordvestlandet og Østlandsområdet og fra Trondheim ditto. Vi må se på helheten i dette, og det mener jeg vi også gjør.

**Birgit Oline Kjerstad (SV) [12:03:06]:** Veldig mykje av det som går av tungtransport gjennom denne ferdselsåra, skal vidare ut i Europa. Eg har ikkje tala på det.



Det eg lurar veldig på, er dette med «hotspots» for biologisk mangfald. Fuglar har brukt desse områda som landingsplass og til næringsøk gjennom tusenvis av år. Det er ikkje utan vidare gjeve at ein kan erstatte det med noko på ein heilt annan plass, for fuglen leitar opp desse plassane fordi dei er der. Det er noko av det eg synest er mest krevjande med dette.

Korleis tenkjer du om det? Korleis skal du forklare fuglen at han skal flyge på ein heilt annan plass og finne ein heilt annan mat?

**Presidenten [12:04:00]:** «Du» er ikke en akseptert tiltaleform i stortingssalen – så er det minnet om det.

Vær så god, statsråd Eide.

**Statsråd Espen Barth Eide [12:04:07]:** Jeg er usikker på hvordan jeg skal forklare fuglen hvor den skal fly, men jeg er opptatt av at vi sørger for at vårt samlede naturfotavtrykk blir mindre og etter hvert naturpositivt.

Vi har 3 200 verneområder i Norge. Det er 18 pst. av fastlandet – 25–26 pst. hvis man tar med Jan Mayen og Svalbard og sånn, men la oss holde oss til fastlandet. Det vernet er alvorlig ment, og i utgangspunktet skal det ikke bygges der.

Så er det rom for to ting. Det er rom for å gi dispensasjon eller, hvis tvingende nødvendig, endre verneforskriften. Det står i loven som Stortinget har vedtatt. Det Miljødirektoratet sa – og etter min mening klokkelig – er at denne saken ikke egner seg for dispensasjon. Vedtaket sa at hvis man vil gå videre med dette, må man se på selve verneforskriften. Det var nøyaktig det regjeringen gjorde, akkurat det Miljødirektoratet sa, så påstanden om at vi overprøvde Miljødirektoratet, er også kategorisk feil. Vi gjør det de da anbefalte, nemlig å se på verneforskriften.

## Spørsmål 12

**Une Bastholm (MDG) [12:05:21]:** «I desember i fjor fikk verden et nytt globalt rammeverk for naturmangfold (Naturavtalen) som har som formål å stanse ødeleggelsen av natur og tapet av arter og gjenopprette ødelagt natur. Få uker senere brøt statsråden med dette formålet da han åpnet for å endre verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat. Regjeringen har heller ikke lagt frem noen plan eller konkrete forslag for å implementere avtalen i Norge.

Mener statsråden at det å tillate ny E6 gjennom Lågendeltaet er en god måte å følge opp Naturavtalen på?»

**Statsråd Espen Barth Eide [12:06:00]:** Det er en viss gjenkjennelighet i spørsmålene, men dette er Bastholms spørsmål, og jeg skal svare ordentlig på det.

Jeg er veldig glad for Bastholms engasjement for naturavtalen. Jeg er veldig glad for at vi fikk den på plass. Jeg mener dette sterkt, og jeg utfordrer egentlig Bastholm og andre som engasjerer seg, til å forklare meg hvorfor dette er et brudd på naturavtalen, for jeg har ikke funnet noe punkt som skulle tilsi at det er det. Det ville vært det hvis man bare bygde vei uten å ta hensyn til det samlede fotavtrykket overfor naturen, men det er jo ikke slik, for det er akkurat det vi nå forklarer at vi gjør. Vi skal verne betydelig mer enn det som blir borte, vernet øker 30 ganger i forhold til de 27 dekanene som nå er vernet.

Så er jeg veldig enig i at dette ikke kan være én-til-én, for det er høyverdig natur som blir borte – akkurat som det var i Åkersvika med jernbanen. Derfor må man kompensere med mye mer. Man må se på restaureringstiltak, man må se på tiltakene på selve veien – lys- og lyd-påvirkning og hastighet – og på hva man gjør med den gamle krysningen, der det er aller mest fugl, for det er mye mer fugl ved den nåværende krysningen sammenlignet med den nye. Summen av dette er vår intensjon, og her tillater jeg meg å si at dette er samferdselsministerens, min og hele regjeringens intensjon. Vi skal vise at vi følger opp de rådene som naturavtalen gir, for der står det hva man skal gjøre hvis man skal bygge ut mer.

Igjen: Med full respekt og full forståelse for ulike syn på hvor denne veien skal gå, og med full forståelse for at det er bekymringsfullt å gripe inn i verneområder i det hele tatt – det mener jeg også – mener jeg at det vi nå gjør, nettopp er å følge opp både ord og ånd i naturavtalen. Hvis man av overordnede samfunnsmessige årsaker kommer til at man trenger å flytte en vei, bygge en ny vei eller gjøre justeringer i eksisterende bebyggelse eller jernbane, kan man gjøre det, men man skal gjøre det på en måte hvor naturen kommer bedre ut, og hvor man tar hensyn til det samlede fotavtrykket. Det er det vi prøver å gjøre, og så vil fasit komme når vi er ferdig med den prosessen.

Jeg kan i hvert fall si såpass: Det sterke engasjementet for natur i denne saken er noe som jeg setter stor pris på, for det gjør også at vi kan illustrere at vi i videreutviklingen av Norge, enten det er batterifabrikker, hyttefelt eller veier, både må gjøre mindre av det vi kan unngå, og også tenke mye mer økologisk rundt hva vi til slutt gjør. Men det er jo ingen som tror at alle verdens land ble enige om at nå var vi ferdig med å bygge kloden. Det tror jeg f.eks. ikke Kina og land i Afrika ville stemt for, hvis det var slik de tolket avtalen.

**Une Bastholm (MDG) [12:08:44]:** Jeg er også glad for statsrådens engasjement, selv om jeg kunne ønske at det var mer konsekvent og kunnskapsbasert. Proble-

met er at i konsekvensutredningen av E6 Roterud–Storhove viser det seg at akkurat der veien er planlagt å krysse reservatet, lever bl.a. kvinand, laksand, vintererle, linerle, fossekall, spurvefugler, hekkende sangsvale og rovfugler som hønehauk i tillegg til bever og hare. Og i området nær der veien er planlagt, finner vi sangsvane, sivpurv og dvergspett i tillegg til de truede og sårbare artene rosenfink, vipe og fiskeørn. Trane, som er spesielt sky, finnes også her, for det er et av de mest skjermede og minst støyutsatte områdene i hele reservatet. For disse artene er ikke areal noe man bare kan erstatte.

Mitt spørsmål er hva som er det faglige grunnlaget for at statsråden mener at naturen vil komme bedre ut ved å endre verneforskriften for dette området og fjerne naturreservatstatusen, selv om man innfører et nytt vern for et annet område.

**Statsråd Espen Barth Eide [12:09:50]:** Det er jo ikke det jeg og vi sier. Det er klart at hvis naturen var det eneste hensynet, burde vi ikke bygge noen vei noe sted og særlig ikke der – åpenbart. Naturen hadde egentlig hatt det best uten oss, uten bebyggelse og uten inngrep i det hele tatt. Poenget er at det ikke er en opsjon lenger, for nå er vi en del mennesker på kloden. Derfor må vi sørge for at når vi fatter beslutning om inngrep i naturen, må vi for det første vite at vi gjør det – dette er et inngrep, og det er isolert sett negativt sammenlignet med ingen inngrep. Så må man se på om man kan begrense det inngrepet, om man kan kompensere for det, om man kan restaurere i tilstøtende områder eller verne mer – for det er dette som gjør at vi får naturregnskapet til å gå opp. Det er akkurat som at man tillater en bedrift å slippe ut en del, men belønner den når utslippene går ned. Vi må etter hvert få dette inn i et regnskap.

Veldig mye av dette fuglelivet – som er godt beskrevet, og som jeg har lest mye om i de siste månedene – er jo i tilknytning til den krysningen som er der nå, som er et av de mest livlige områdene. De vil få det bedre, for der blir det mye mindre trafikk enn det har vært.

**Une Bastholm (MDG) [12:11:00]:** Det var altså statsråden selv som tidligere i denne spørretimen sa at naturen vil komme bedre ut med de forslagene som foreligger til høring nå.

Ellen Hambro, direktør i Miljødirektoratet, har uttalt følgende i avslag på dispensasjonen som trengs for å kunne bygge en motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat:

«Verneområder opprettes for å ta vare på svært verdifull natur, og vernet er ment å være varig. Det er svært strenge vilkår for å gi dispensasjon til tiltak som er i strid med vernets formål. I denne saken me-

ner vi vilkårene for å gi dispensasjon ikke er til stede.»

De viser videre til at veiprojektet er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt, med minus 5,9 mrd. kr. Miljødirektoratet mener altså at vilkåret i naturmangfoldloven om at andre hensyn som skulle veie opp for inngrep i natur, skal være vesentlig, ikke er oppfylt. Hva er det man vet nå som man ikke visste da Lågendeltaet naturreservat fikk sin vernestatus? Og er statsråden enig med Miljødirektoratet i at vernestatuser i utgangspunktene skal være varige?

**Statsråd Espen Barth Eide [12:12:08]:** Ja, jeg er enig i at vern skal være varig, og jeg er enig med loven som gjelder i Norge, som sier at det er hovedprinsippet, og at det er rom for dispensasjon og endring i verneforskriften. Jeg er også enig i at det var riktig av Miljødirektoratet å påpeke at denne saken ikke egnet seg for en dispensasjon, og at man da måtte se på å endre verneforskriften, og jeg er enig i at det da foreliggende forslaget om kompenserte tiltak ikke var bra nok. Det er nettopp derfor samferdselsministeren og jeg har jobbet for å få til et mye bedre, mer omfattende, kompenserte tiltak, og vi gjør det gjennom den samme type endring i verneforskriften som når det gjaldt Åkersvika. Derfor er jeg helt enig i Miljødirektoratets vurderinger av dette. Vi har ikke vært overprøvd på noen måte. Det de sa, var at dette ikke egnet seg for dispensasjon. Vi måtte jobbe med vernevedtaket, og det er akkurat det vi gjør. Det er i tråd med slik loven er. Man skal ikke utfordre vern annet enn når det oppleves som tvingende nødvendig ut fra andre helhetlige samfunnsmessige hensyn, og det mener vi at det er i dette tilfellet.

**Presidenten [12:13:14]:** Vi går til spørsmål 31.

#### Spørsmål 31

**Presidenten [12:13:16]:** Dette spørsmålet, fra representanten Lars Haltbrekken til kultur- og likestillingsministeren, er overført til klima- og miljøministeren som rette vedkommende.

Spørsmålet vil bli tatt opp av representanten Hilde Marie Gaebpie Danielsen.

**Hilde Marie Gaebpie Danielsen (SV) [12:13:38]:** «Røros har et stort ansvar for å sikre verdensarvverdiene. Kommunens brannvesen er dimensjonert langt ut over det som er vanlig for en kommune av en slik størrelse. Røros kommune bruker en langt høyere andel av ressursene i kommunen til brann- og ulykkesvern enn kommuner det er naturlig å sammenligne med. Omregnet til kroner per innbygger ligger kommunen 50-

100 pst. over. Det er gjort mange grep for å effektivisere tjenestene.

Hva vil statsråden gjøre for å kompensere Røros for de store ekstrautgiftene som følge av verdensarvstatus?»

**Statsråd Espen Barth Eide [12:14:21]:** Som ett av våre åtte verdensarvområder utmerker Røros seg som et som i veldig stor grad har vist seg å utnytte den verdensarvstatusen veldig godt og forvalte den på en forbillig måte. Jeg har nylig vært der og er i nær kontakt med ordføreren og mange andre på Røros om det viktige arbeidet de gjør, og jeg har selv vært og sett på brannsikringstiltakene på Røros. Blant annet har man på det flotte, gamle kirkespiret montert noen svært avanserte varmekameraer som følger med på hele trehusbebyggelsen og gir umiddelbar alarm både til 110 og til den lokale brannstasjonen, som i motsetning til i andre byer av samme størrelse er permanent bemannet.

Dette er et kommunalt ansvar, også på Røros, men det er en tilskuddsordning for brannsikring av tette trehusområder av kulturhistorisk verdi. I kategorien tette trehusområder av kulturhistorisk verdi scorer Røros av åpenbare grunner ganske høyt, så da både får de nå og kommer i fremtiden også til å kunne få penger fra den tilskuddsordningen.

Hovedsvaret på dette er at det er måten vi gjør det på. Vi fratar ikke kommunen hovedansvaret for brann og redning, men vi sørger for at det kan komme noen penger i tillegg fordi man forvalter et område som er av både stor naturhistorisk og kulturhistorisk verdi i Norge, og som også er på verdensarvlisten. Der har vi et særlig ansvar.

**Hilde Marie Gaebpie Danielsen (SV) [12:15:52]:** Røros har, sammen med andre verdensarvsteder, fått tildelt å påta seg viktige oppgaver på vegne av nasjonen Norge og UNESCO. Det er sagt i en stortingsmelding at verdensarven skal være et fyrtårn innenfor forvaltningen av natur og kultur, og det er en betydningsfull oppgave. Dessverre er det også en oppgave man har som i dag ikke står i stil med de økonomiske midlene man har fått tildelt. Det er en oppgave som går langt utover hva en kommune på 5 600 innbyggere skal klare å rå med.

Kommunen står selvsagt for de grunnleggende og ordinære utgiftene for brannvern, men dette gjelder det som går ut over de ordinære utgiftene, vårt nasjonale ansvar med å være en verdensarvdestinasjon. Bybrannsikring er et nasjonalt ansvar, også når Røros er på UNESCO-listen over verdensarvsteder.

Hvordan skal og ønsker statsråden å følge opp forvaltningen av verdensarven vår?

**Statsråd Espen Barth Eide [12:16:52]:** Slik jeg forstår spørsmålet, dreier det seg om verdensarven i sin al-

minnelighet. I forgårs var jeg på Vega og åpnet den første utgaven av en stor utstilling som skal reise rundt i alle verdensarvstedene og vise både hva man gjør akkurat der, hva de andre verdensarvområdene i Norge er – altså at man snakker om Røros på Vega og Vega på Røros når det kommer dit – og hvordan dette passer inn i det globale UNESCO-arbeidet med verdensarv. Jeg ser veldig mye stolthet og engasjement for å ha den statusen – veldig mange kommuner vil gjerne ha det.

Så er det som sagt betalt ut 12,7 mill. kr – tror jeg det er – i siste tildelingsrunde til denne typen formål som jeg nevnte, fra denne søkbare ordningen. Private bygningseiere har også et selvstendig ansvar, og det er gjort en rekke forebyggende tiltak i tillegg til disse varmekameraene. Det er høytrykkspumper til vannåkeanlegg, skjærslokker, slangeposter i sentrum og nøkkelbokser på bygningene, slik at man fort kan ta seg inn. Det er altså gjort et ganske stort arbeid som jeg berømmer, og staten bidrar gjennom en tilskuddsordning.

**Hilde Marie Gaebpie Danielsen (SV) [12:18:00]:** For å svare litt på det: Hos både Riksantikvaren og fylkeskommunen kan man søke om penger fra de økonomiske støtteordningene, men det er egentlig de øremerkede midlene som går til bygningsvern, og som også statsråden nevner.

Vi har flere flotte verdensarvsteder. I tilknytning til produksjon av gjødsel, av grønt hydrogen, vannkraft og transport med jernbane har man hatt særegne jernbaneferger som utgjør en viktig del av verdensarven som vi finner på Rjukan og Notodden. Fylkesordfører Terje Riis-Johansen fra regjeringspartiet Senterpartiet uttalte i januar: «Det er trist å være vitne til at vi ikke ivaretar vår verdensarv på en bedre måte.» Senterpartiets fylkesordfører har også sagt at han frykter at fergene og krigsminnene etter Vemork og tungtvannsakksjonen, «Ammonia» og «Storegut», skal bli til spiker og fyringsved dersom ikke verdensarven finansieres skikkelig.

Hva vil statsråden si og gjøre for at bekymringene til Senterpartiets fylkesordfører ikke skal bli til en realitet?

**Statsråd Espen Barth Eide [12:19:09]:** Jeg både håper og tror at kulturhistorisk viktige ting som fergen fra Vemork ikke skal bli spiker og treffis. Jeg tror ikke det kommer til å skje.

I neste uke er det en stor samling i Bergen om norsk verdensarv hvor alle disse spørsmålene står på agendaen, bl.a. om hvordan vi sørger for å ta best mulig vare på det vi har, og der skjer det mye. Jeg vil også minne om at mange av verdensarvstedene har fått en kraftig økning i turisme og overnatting, f.eks. gjelder det Røros, noe som gir økte inntekter i forhold til om man ikke var verdensarvsted. Så er det nasjonale oppgaver i dette – det er jeg helt enig i. Videre er det viktig å sørge for at man har et

bærekraftig næringsliv i disse områdene, for det skal også bo «folk i husan», som det heter i visa, slik at det faktisk er liv i disse områdene, og at det er rom for å drive næringsvirksomhet som er forenlig med verdensarvstatusen.

Det er summen av det som er svaret på dette viktige spørsmålet – det er ikke ett svar og én bevilgningslinje; det er en helhet i dette.

**Presidenten [12:20:16]:** Da skal statsråd Barth Eide få trekke pusten, og vi går til spørsmål 13.

### Spørsmål 13

**Tage Pettersen (H) [12:20:29]:** «Den siste tiden har vi fått viktig kunnskap om situasjonen i barnevernet i kommunene. Barnevernsutvalget skriver: «Forskning og statistikk viser at det er stor og uønsket variasjon mellom barnevernstjenestene, og også innad i barnevernstjenestene.» Samtidig skriver Generalistkommuneutvalget blant annet at «små og usentrale kommuner har større utfordringer med lovoppfyllelse». Det er også en høyere andel barn med barnevernstiltak i små kommuner enn i store.

Er statsråden bekymret for små kommuners evne til å gi trygge tjenester?»

**Statsråd Kjersti Toppe [12:21:08]:** Barnevernet skal sikra at barn og unge som lever under forhold som kan skada deira helseutvikling, får hjelp, omsorg og beskyttelse i rett tid. Oppgåvene i barnevernet krev masse av dei tilsette i form av både kompetanse og fagleg skjøn. Det at ei teneste er lita, betyr ikkje i seg sjølv at ho ikkje klarer å levera gode tenester til barn og unge. Tilsyn har vist at det ikkje er nokon samanheng mellom svikt og kommunestørrelse. Vi finn svikt i både store og små tenester.

Regjeringa arbeider no med ei kvalitetsreform i barnevernet, som skal bidra til stabil bemanning og ei hensiktsmessig organisering. Reforma vil leggja vekt på å gi dei tilsette meir tid og tillit i møte med ungane. Ei viktig utfordring er at tenestene er sårbare ved turnover og fråvær. Høg turnover er ei utfordring i barnevernet i dag. Høg turnover inneber ein risiko for at dei tilsette ikkje får god nok rettleiing eller opparbeidd seg tilstrekkeleg erfaring.

Vi veit at god styring og leiing er avgjerande for å få gode og effektive tenester. I år har vi difor prioritert 12 mill. kr til å styrkja styring og leiing i kommunalt barnevern. Denne løyvinga skal m.a. gå til å utvikla eigne opplæringsprogram for nye leiarar og til å styrkja oppfølginga statsforvaltarane gjer av styring og leiing i kommunalt barnevern.

Barnevernsutvalet har nyleg levert si NOU. Dei har ei rekkje tilrådingar om korleis vi kan sikra rettssikkerheita i barnevernet. Den utgreiinga er no på høyring, og vi skal vurdere dei konkrete tilrådingane nærmare etter det.

**Tage Pettersen (H) [12:23:03]:** Generalistkommuneutvalget skriver:

«Det er ikke fastsatt noen bemanningsnorm for det kommunale barnevernet, men et nasjonalt barnevernspanel konkluderte i 2011 med at ingen barnevernstjeneste bør ha under 5 fagårsverk, fordi barnevernet er et fagfelt som krever særlig ivaretagelse av et sterkt fagmiljø.»

Det er med andre ord krystallklart at sårbare barn trenger sterke kommuner. Høyre mener at ingen barn skal miste sin rett til trygghet på grunn av hvor de bor. Vi kan ikke ta sjansen på at barn lider bare fordi de bor i feil kommune. Derfor mener vi at ingen kommuner bør ha ansvaret for barnevernstjenestene hvis de ikke har tilstrekkelig kapasitet til å levere en tilfredsstillende tjeneste.

Deler statsråden Høyres oppfatning om at kommuner med mindre enn fem ansatte må – eller i hvert fall bør – samarbeide med andre kommuner når det gjelder barnevernstjenester, for å kunne tilby et tilstrekkelig godt tjenestetilbud?

**Statsråd Kjersti Toppe [12:24:02]:** Eg er skeptisk. Vi har ikkje gått inn på å setja eit absolutt krav til at det er akkurat fem barnevernstilsette som er skilnaden mellom å få ei sterk og god teneste og ei som ikkje er det, men eg er einig med representanten i at vi og eg har eit stort ansvar for å sjå til at det vert trygge barnevernstener i alle kommunar. Eg tar på alvor rapportar som seier at små kommunar har nokre utfordringar, men òg at det er stor variasjon mellom mindre kommunar. Spesielt viser bl.a. barnevernsutvalet til at det er små kommunar i region nord som gjennomgåande i lågare grad oppfyller lovkrav. Vi har i statsbudsjettet nettopp prioritert midlar for å styrkja kvaliteten i dei kommunane som treng hjelp i det viktige arbeidet dei gjer.

**Tage Pettersen (H) [12:25:03]:** Generalistkommuneutvalget skriver at kartlegging av lovoppfyllelse viser at små og usentrale kommuner har større utfordringer med lovoppfyllelsen enn kommuner som er større og ligger mer sentralt. I 2021 var det 154 kommuner med færre enn fem stillinger med fagutdanning innen barnevern. Størstedelen av disse kommunene løste oppgåvene gjennom ulike interkommunale samarbeid, men det er 32 kommuner som ikke er en del av et interkommunalt barnevernssamarbeid. Barnevernsutvalget foreslår på sin side bl.a. å utrede både en ansvarsoverføring til staten og innføring av sterkere sanksjoner over-

for kommuner med vedvarende svikt, som tiltak for å bedre kvaliteten ute i kommunene.

Har statsråden et annet faktagrunnlag enn det som tydelig kommer fram i både barnevernsutvalgets rapport og generalistkommuneutvalgets rapport, som begge to er tydelig på at de mest sårbare barna i denne sammenhengen er de som lever i de minste kommunene?

**Statsråd Kjersti Toppe [12:26:06]:** I Helsetilsynet sitt landsomfattende tilsyn med det kommunale barnevernet – som omfatta kommunar som hadde risiko, men eit ganske stort antal kommunar – var dei klare på at det ikkje var den samvariasjonen når det gjeld kommunestørrelse, men at det finst svikt i både store og små kommunar. Eg tar på alvor dei utfordringane som kjem fram i rapportar, men eg vil minna om at når det kjem fram at små kommunar særleg i region nord i lågare grad oppfyller lovkrav, er det fleire årsaker til det. Begge dei NOU-ane som representanten viser til, er tydelege på at det òg handlar om sosialdemografiske trekk ved befolkninga. Ein må ikkje bagatellisera at det finst ulike årsaker. Det er ikkje berre kompetansesvikt som er utfordringa i desse kommunane.

**Presidenten [12:27:08]:** Vi går da til spørsmål 1.

#### Spørsmål 1

**Presidenten [12:27:07]:** Dette spørsmålet, fra representanten Andreas Sjalg Unneland til finansministeren, er overført til samferdselsministeren som rette vedkommende.

Spørsmålet tas opp av representanten Cato Brunvand Ellingsen.

**Cato Brunvand Ellingsen (SV) [12:27:34]:** Vi skal tilbake til Lågendeltaet:

«Miljødirektoratet vedtok i desember i fjor å ikke gi dispensasjon fra verneforskriften til å bygge ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat. En viktig grunn til at de mente at kravene for dispensasjon ikke er oppfylt, er at prosjektet er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Hva er grunnen til at ulønnsomme prosjekter i transportsektoren får fortsette, samtidig som det er svært restriktivt pengebruk på mange andre områder i statsbudsjettet?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:28:08]:** Det er selskapet Nye veier som skal prioritere strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foran de med lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sin portefølje. Samtidig har dette selskapet fått i oppdrag å bygge ut alle strekningene som ligger i selskapets portefølje, også de med negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

E6 Moelv–Øyer, som innebærer krysning av Lågendeltaet naturreservat, ble prioritert for utbygging av Nye veiers styre i 2018. Denne prioriteringen baserer seg på en helhetsvurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, strekningens modenhet for utbygging, hensynet til trafiksikkerhet og lokalpolitisk tilslutning til delfinansiering med bompenger.

For regjeringens samferdselspolitikk er utbygging av ny E6 utvilsomt av vesentlig samfunnsinteresse. E6 knytter landet sammen fra nord til sør, og E6 er veien mellom Oslo og Trondheim med størst trafikk. E6 er også en del av en større satsing på utvikling av hovedveiene fra Oslo til Nord-Vestlandet. Verdiskapingen veien tilrettelegger for, er allerede stor, i tillegg til potensialet som fortsatt er der.

Å få mer ut av pengene, også i samferdselssektoren, er viktigere enn noen gang. Derfor er det etter min mening helt feil å bruke masse midler på å starte planprosessen helt på nytt for et veiprojekt som allerede har blitt grundig planlagt i mange år og prioritert for utbygging de siste fem årene.

I et langstrakt land som Norge, med mye spredt bebyggelse og lange distanser mellom de store byene, vil det nødvendigvis være mange prosjekter med stor nytte for samfunnet for øvrig som kommer dårlig ut når man vektlegger samfunnsøkonomisk lønnsomhet i enkeltprosjekter tungt. Vi kan ikke bare utvikle landet der hvor det er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Vi må sikre at folk kommer trygt fram, uansett hvor de bor eller hvor de skal, og ikke minst arbeide for at transportpolitikken blir mer effektiv.

God infrastruktur skaper levende lokalmiljøer og legger grunnlag for lønnsomme arbeidsplasser fra nord til sør – og ikke minst i Innlandet.

**Cato Brunvand Ellingsen (SV) [12:30:29]:** Jeg er enig med statsråden i at det er viktig at folk skal komme trygt fram, men jeg har lyst til å komme tilbake til finansieringen av dette. Regjeringen har de siste årene advart sterkt mot økt pengebruk og hvilke konsekvenser det kan få for renten. Faren for økt rente har blitt brukt som argument mot å gi økte stønader til dem som har minst, i møte med dyrtid. Faren for økt rente har også blitt brukt som argument mot å opprettholde investeringstilskuddet, som skal sikre personer med utviklingshemning et sted å bo i fremtiden. Samtidig prioriterer regjeringen å bruke store midler på et sykehus i Oslo som fagfolk og andre folk ikke har lyst på. Samtidig prioriterer regjeringen fortsatt store motorveiprojekter.

Selv om spørsmålet opprinnelig ble stilt til finansministeren, håper jeg at herværende statsråd kan reflektere noe rundt hvorfor penger til motorvei er finanspo-

litisk greit, men ikke penger til personer med utviklingshemning som vil flytte hjemmefra.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:31:25]:** Spørsmålet er stilt feil, for i statsbudsjettet valgte vi å ikke starte opp nye prosjekter på samferdselsområdet. Det er ikke slik at vi da har kuttet ut de pågående prosjektene eller de prosjektene som var klare for oppstart. Det har vi vært helt tydelige på hele tiden, så det er ingen nyhet, og det er heller ingen god argumentasjon for at det i denne sammenhengen er prioritert feil. I min sektor ble ikke nye prosjekter startet opp, men vi understreket veldig tydelig i alle debatter og alle sammenhenger at det er et utall av prosjekter – over 40 – som pågår, og det var aldri noen plan om å stanse disse.

**Cato Brunvand Ellingsen (SV) [12:32:01]:** Jeg påstår ikke at det var en plan for regjeringen å stanse disse, men jeg synes fremdeles det er litt vanskelig å forstå beslutningsgrunnlaget for ikke å stoppe dette prosjektet. Det kan selvfølgelig være at min uforstand kommer av at vi kommer fra ulike partier. SV vil alltid prioritere det røde og grønne. Så viser kanskje regjeringen at verken det røde eller det grønne kan trumfe en god motorveitbygging, men jeg trodde at denne typen motorveitbygging var fortid. Både naturkrisen og samfunnsøkonomiske vurderinger burde selvsagt tilsi andre beslutninger og at man stopper denne typen prosjekter.

Avslutningsvis lurer jeg på hva statsråden tenker var viktigst med Miljødirektoratets vurdering, særlig når regjeringen ikke legger deres naturvernfarene eller samfunnsøkonomiske vurderinger til grunn i beslutningen.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:33:01]:** La meg først si at det er få samferdselsprosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og det gjelder for så vidt i alle sektorer. Det ville heller ikke bli bygd mye jernbane i Norge hvis det prinsippet skulle legges til grunn. Det er viktig å ha det med seg inn i alle disse diskusjonene.

Når det gjelder Lågendeltaet og denne strekningen, ligger det en lang planprosess i forkant. Den har pågått over mange år. Det er utredet ni forskjellige alternativer. Flere av dem har betydelig alvorligere konsekvenser for natur og miljø og verneområder. Det ligger til grunn for denne saken og denne beslutningen – og selvfølgelig ikke minst at det er et transportbehov i regionen. Akkurat på denne strekningen er det vi faktisk gjør, å flytte hovedtransportåren fra Lågendeltaet, dvs. fra det området hvor det er mest belastning, og inn i en tunnel i fjellet. Det må man også ha med seg som perspektiv i denne diskusjonen.

**Presidenten [12:33:58]:** Vi går til spørsmål 14.

#### Spørsmål 14

**Gisle Meininger Saudland (FrP) [12:34:12]:** «Ny firefelts E39 mellom Kristiansand og Stavanger er overmoden for realisering. Ulykker, kø og uønskede hendelser er nærmest normalen framfor unntaket, og én ulykke er én for mye. Under en veikonferanse på Utsikten hotell i Kvinesdal 9. mars i år ga statssekretær Tom Kalsås fra Arbeiderpartiet uttrykk for at fullstendig ferdigstilling av ny firefelts E39 mellom Kristiansand og Stavanger kan måtte vente så lenge som til 2044.

Hva vil statsråden gjøre for at for at en trafikkisikker og moderne firefelts E39 skal stå ferdig før 2044?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:34:53]:** Bygging av vei har som kjent blitt dyrere på grunn av prisstigning, og det er usikkert hvordan prisene og tilgangen på innsatsfaktorer vil utvikle seg i tiden framover. Med dagens rammebetingelser vil en fullverdig utbygging av E39 strekningen Lyngdal–Ålgård ligge et stykke fram i tid. Utgangspunktet for planlegging på denne strekningen er vedtatt statlig kommunedelplan, så det er viktig for meg å si at vi har gitt de samme økonomiske rammene til Nye veier som det ble forespeilet i Nasjonal transportplan.

Det er styret i Nye veier som prioriterer oppstart av de ulike prosjektene de har i sin portefølje. Det vurderes hva som er riktig veistandard og konsept for utbygging, gitt utfordringsbildet på strekningen. Nye veiers vurderinger støtter opp om den statlige planens konklusjon om at veiprojekter på sikt bør bygges ut som ny firefelts vei. Enkelte delstrekninger har likevel tilstrekkelig standard til at de kan benyttes i flere år framover. På andre deler av strekningen haster det åpenbart å bygge ny vei, og disse delstrekningene vil derfor stå høyt på Nye veiers prioriteringsliste.

Det vil høyst sannsynlig være mer eller mindre kontinuerlig utbygging på E39 også framover. Nye veier planlegger å bygge ut de delstrekningene av E39 som har høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet først, og planleggingen gjøres slik at E39 mellom Kristiansand og Stavanger på sikt vil bli en helhetlig utbygd strekning med fire felt. Det pågår utbygging på strekningen gjennom Lyngdal. Den neste kontrakten som vil bli lyst ut, vil gjelde for strekningen fra Mandal og fram mot Vigeland i Lindesnes. Utlysningen vil etter planen skje i løpet av høsten 2023. Reguleringsplanen for strekningen videre fram til Lyngdal er ferdigstilt, og strekningen er byggekklar. Når Nye veier får tilgjengelig likviditet, vil strekningen bli lyst ut for bygging.

Det pågår planarbeid og analyse for hele E39 gjennom Rogaland fram til Ålgård. Reguleringsplanarbeidet for de delstrekningene som har best samfunnsøkonomisk lønnsomhet, avgjøres i løpet av våren, og det forventes

tes planoppstart til høsten. Foreløpige analyser tilsier at det sannsynligvis vil være strekninger i kommunene Lund, Eigersund og Bjerkreim som er de neste aktuelle strekningene for utbygging.

For at Nye veier skal starte utbygging fra Lyngdal mot Stavanger, må det være tilgjengelige midler. Det er foreløpig ikke avklart hvordan garantiforpliktelsene for bompengelån skal være for videre utbygging av E39 i Rogaland. Arbeidet med regulering og finansiering må fortsette, men på det nåværende tidspunktet er det ikke grunnlag for å angi når byggestart av E39 i Rogaland vil kunne skje.

**Gisle Meininger Saudland (FrP) [12:37:42]:** Jeg hadde håpet at statsråden, som øverste leder for veisektoren i landet, kunne svare på når viktige samferdselsprosjekter skal stå ferdig. Jeg skjønner at det kan være vanskelig å si nøyaktig når en veistrekning skal stå ferdig, når det er et stykke fram i tid, men jeg vil minne om at Nye veier, som ble opprettet i 2015, selv sa da at de kunne bygge ut alt på 12 år. Man gikk bort fra det, men det å gå fra 2027 til 2044 er ganske lenge.

Selv om en skal ha et langsiktig perspektiv når en bygger vei, håper jeg statsråden er dristig nok nå – når jeg utfordrer ham i spørretimen – til i det minste å si hvilket tiår han planlegger at veien mellom Kristiansand og Stavanger skal stå ferdig. Er det på 2020-tallet, 2030-tallet eller 2040-tallet?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:38:37]:** Jeg svarte jo på det i mitt innlegg. Det er helt umulig å gi et presist anslag på det, men det vil være kontinuerlig bygging over tid. Det er viktig å huske, særlig for representanter fra dette partiet, at Nye veier er laget på en sån måte at det er et aksjeselskap og et styre som vil beslutte de enkelte prosjekter, og det vil de gjøre etter som det er tilgjengelighet til midler i porteføljen. Det er nå sån at dette selskapet har de samme vilkårene nå som det hadde under foregående regjeringer, og det har skjedd en prisvekst i samfunnet. Hele poenget med denne modellen, slik jeg har skjønnet det, er at man rett og slett skal kunne optimalisere prosjektene, få ned kostnadene og øke lønnsomheten i prosjektene, og da må man i hvert fall tenke at man lar denne modellen virke.

**Gisle Meininger Saudland (FrP) [12:39:28]:** Nye veier har uten tvil vært en suksess, og Fremskrittspartiet er opptatt av Nye veier. Jeg vet at Arbeiderpartiet var skeptisk til det. Jeg er enig i at det må virke, og at vi må bruke den tiden som trengs for at det selskapet skal virke.

Statsråden var i sitt innlegg litt inne på at det er styret i Nye veier som bestemmer. Man trenger penger og midler. Da vil jeg gjerne utfordre statsråden på hvor mye midler som trengs, og om statsråden kan bekrefte at de

midlene man har lagt opp til i Nasjonal transportplan, er nok til å bygge fire felt, som han sa at han vil bygge på sikt, eller om man vurderer å bygge en to- og trefeltsvei og nedskalere prosjektet siden kostnadsveksten – som statsråden selv sa – har blitt så høy.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:40:26]:** Det ligger også i Nye veier-modellen at det er selskapet som må gjøre sine vurderinger av dette – hvordan de skal løse det transportbehovet som er der, på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Da vil de ha ganske stor frihet til å vurdere ulike alternativer. Men i mitt innlegg sa jeg at på denne strekningen vil det mest sannsynlig være fire felt som blir løsningen. Det har vi hatt en del diskusjoner om her i salen tidligere. Det skyldes ikke at det ikke på enkelte deler av strekningen kunne være riktig isolert sett å gå ned til færre felt, men fordi det er såpass mange tunneler, broer og den type løsninger, vil det være lite rasjonelt å endre standard. Så her vil det mest sannsynlig være firefelts vei, men det vil jo ta tid å utvikle det.

#### Spørsmål 15

**Frank Edvard Sve (FrP) [12:41:24]:** «Kvalitetssikring 2 for Møreaksen del 1, frå Vik til Molde, er no levert og viser ei netto samfunnsnytte på negative 7,5 mrd. kr. I ei nyleg meningsmåling utført av Sunnmørsposten ynskjer berre 24 pst. av befolkninga i Møre og Romsdal Møreaksen realisert.

Kan statsråden forklare logikken i at Statens vegvesen framleis held på å planlegge eit prosjekt til mange titals milliardar kroner, med ei netto samfunnsnytte på heile minus 7,5 mrd. kr, eit prosjekt som folket i Møre og Romsdal ikkje vil ha?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:42:00]:** Jeg har svart på flere spørsmål om Møreaksen fra representanten Sve tidligere, både skriftlig og her i spørretimen.

Statens vegvesen planlegger E39 Ålesund–Molde i tråd med prioriteringer i den gjeldende nasjonale transportplanen for 2022–2033. Prosjektet er omtalt som ett av prosjektene med oppstart i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan. Statens vegvesen har som oppgave å sikre at prosjektet blir planlagt og forberedt for bygging.

Nasjonal transportplan 2025–2036 er under forbedelse, og den vil bli lagt fram for Stortinget våren 2024.

Samferdselsdepartementet har mottatt ekstern kvalitetssikring av E39 Vik–Molde, og den er nå under behandling i departementet. Analyser av de prissatte virkningene i kvalitetssikringen viser en samlet negativ netto nytte av prosjektet på 7,5 mrd. kr.

Det er flere forhold enn de prissatte konsekvensene som har betydning for prioriteringer av prosjekter i Nasjonal transportplan, deriblant innbyrdes vurdering av prosjektens modenhet, de ikke-prissatte konsekvensene samt geografiske aspekter og forhold til lover og forskrifter. Det er summen av disse momentene som resulterer i prioriteringer i Nasjonal transportplan.

Jeg har i tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2023 understreket at de må tilpasse sin planleggingsaktivitet framover til at det er begrenset rom for vekst sammenlignet med det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022–2033. Jeg viser også til at Samferdselsdepartementet og videre Statens vegvesen har fullmakt til å forplikte framtidige budsjettår for 750 mill. kr for grunnverv, forberedende arbeid og planlegging av prosjekter til over 1 mrd. kr.

**Frank Edvard Sve (FrP) [12:43:56]:** NTP, som statsråden viser til, har ikkje fleirtal, og vart berre lagd ved protokollen, så det er den sida av saka.

Når det gjeld kost–nytte, er det riktig at det er mange faktorar som spelar inn. Når ein ser på kost–nytte i Møre og Romsdal, eit av dei største næringsfylka i landet, er dei to store næringsvegane som verkeleg har kost–nytte for å få varer til mange hundre milliardar ut av fylket vårt, E136 frå Ålesund til Bjorli og rv. 15 Strynefjellet, i hovudsak.

Spørsmålet mitt er: Kva styringssignal gjev statsråden til Statens vegvesen når Statens vegvesen presterer å leggje fram eit framlegg til ny NTP der dei faktisk tek ut den mest trafikkerte delen av E136, den vegen som desidert må ha høgast kost–nytte?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:44:56]:** Representanten Sve er vel kjent med at der vi står nå i Nasjonal transportplan-sammenheng, har vi fått svar på både utredningsoppdrag og prioriteringsoppdraget fra Statens vegvesen og de øvrige etatene. Det baserer seg på noen teoretiske rammer, hvor vi har fått forslag om hvordan etatene våre ville prioritert ut fra samfunnsøkonomisk nytte og lønnsomhet. Poenget er bare det, som sikkert også representanten er kjent med, at det skal vesentlig med prosess til før dette blir et styringsdokument.

Vi har nå sendt dette ut på høring. Fylkeskommunene skal selvfølgelig uttale seg, de store byene skal uttale seg, og næringslivet mfl. vil være interessenter som vil uttale seg om Nasjonal transportplan. Så skal selvfølgelig departementet gjøre sine avveininger, og vi vil også ha politiske prioriteringer. Det ligger i sakens natur at en nasjonal transportplan ikke bare er en output av samfunnsøkonomisk nytte. Her blir det mange ting som skal avveies mot hverandre, og selvfølgelig, gitt at det blir et trangere handlingsrom, må vi prioritere tøffere.

**Frank Edvard Sve (FrP) [12:46:00]:** Statsråden seier at det er viktig å sende dette på høring til fylkeskommunen og kommunane, og at det er ein viktig faktor for ein ny nasjonal transportplan. Underteikna har vore nesten 20 år i fylkestinget i Møre og Romsdal, og i snart 30 år har fylkestinget og alle kommunar, NHO, LO og alle bedrifter peika på E136 og Strynefjellet som dei viktige næringsvegane ut og inn av Møre og Romsdal.

Det vi opplever, er at Statens vegvesen ikkje har lytta til høyringane i det heile. Dei har brukt 800 mill. kr i planlegging av Møreaksen og har no gjeve tilbakemelding om at ein må ta ut den viktigaste delen av E136 fordi ein ikkje har planlagt for det – stikk i strid med det som er sagt i høyringane. Vil samferdselsministeren denne gongen lytte til dei prioriteringane som eit samla fylke gjer?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:47:01]:** Det kan jo være at jeg er mer lydhør enn tidligere statsråder. Det gjenstår å se. Så langt har i hvert fall ikke representanten Sve hatt særlig gjennomslagskraft overfor egen statsråd når det gjelder prosjekter som er prioritert inn i NTP-sammenheng. Det gjenstår å se, når vi kommer til 2024, om jeg er bedre på akkurat det punktet – for ellers er jeg selvfølgelig bedre!

#### Spørsmål 16

**Carl I. Hagen (FrP) [12:47:36]:** Jeg har dette spørsmålet til samferdselsministeren:

«Det er nærmere 3 000 arbeidsplasser i Raufoss Industripark fordelt på 50 bedrifter som omsetter for ca. 12 mrd. kr årlig, hvorav 95 pst. er eksport. Denne virksomheten er meget viktig også når regjeringen har økt fastlandseksport som en viktig målsetting. En stor utfordring og kostnad for bedriftene er dårlig transportvei på riksvei 4 til blant annet Oslo havn.

Vil regjeringen fremskynde en helhetlig utbygging av riksvei 4, helst fra Mjøsbrua til Oslo, for å styrke konkurransekraften til industrien på Raufoss, herunder Nammos utvidelse på grunn av Ukraina?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:48:29]:** Statens vegvesen og Nye veier bygger ut nye rv. 4 fra Mjøsbrua gjennom Hadeland og til Oslo. Riksvei 4 fungerer som en regional innfartsvei for arbeidstrafikk mellom Oslo og Nittedal samt Vest-Oppland og er en regional og lokal samferdselsåre på vestsiden av Mjøsa.

Som representanten påpeker i sitt spørsmål, er verdiskapingen i denne delen av landet betydelig, og deler av industrien i området er viktig i den rådende sikkerhetspolitiske situasjonen med krig i Ukraina. Vi priori-



terer veiutbygging på vestsiden av Mjøsa og sørover mot transportterminalene i Oslo-området.

På Hadeland bygges nå rv. 4 av Statens vegvesen for å bedre framkommeligheten på veien og trafikksikkerheten og miljøet for dem som bor langs veien. Den totale kostnaden for prosjektet er beregnet til ca. 4,3 mrd. kr for til sammen 26 kilometer ny vei. Utbyggingen har kommet langt, og bare prosjektene Roa–Gran grense og Almenningsdelet–Lygnebakken gjenstår.

Statens vegvesen har i prioriteringsoppdraget for NTP 2025–2036 foreslått strekningen rv. 4 Grua–Roa, dvs. fellesstrekningen med E16, bygget ut til fire felt. Nye veier har overtatt arbeidet med parsellen rv. 4 Hunndalen–Mjøsbua. Nye veier og lokale planmyndigheter har startet planarbeidet på den strekningen. Strekningen er særlig utsatt for ulykker. Derfor er jeg veldig glad for at planarbeidet for den strekningen nå er i gang.

For å legge til rette for mer effektiv transport av gods bl.a. fra Raufoss Industripark må vi også finne en bedre løsning for framkommeligheten til Alnabruterminalen, som ivaretar hensynet til beboerne i Oslo. Her jobber Statens vegvesen tett med lokale planmyndigheter.

**Carl I. Hagen (FrP) [12:50:18]:** Jeg takker statsråden for svaret og for de opplysningene som han der gir. Jeg vil imidlertid vise til at på et betydelig møte i Oslo for kort tid siden i regi av Stor-Oslo Nord ble det lagt frem en analyse fra NyAnalyse om regional verdiskaping, hvor det bl.a. står at det økonomiske aktivitetsnivået og verdiskapingen blant bedriftene langs rv. 4 i Stor-Oslo Nord sysselsetter 32 000 ansatte fordelt på 13 000 bedrifter, med en årlig omsetning på 64 mrd. kr. Bedriftene og de ansatte står for en samlet verdiskaping på 21,5 mrd. kr. Hele 32 000 vogntog går til og fra disse bedriftene i løpet av ett år. Alle er hemmet av at de bruker rv. 4 til sine transportbehov, et behov som i økende grad må konkurrere med pendlertrafikken i søndre del av Stor-Oslo Nord, som statsråden nevnte, og hvor særlig Gjelleråsen er en betydelig flaskehals.

Når regjeringen har økt eksport som en viktig del, kan man gjøre noe for å få fortgang i ferdigstilling av rv. 4?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:51:28]:** I vårt prioriteringsoppdrag og også i utredningsoppdraget har vi lagt vekt på det å koble næringsutvikling og verdiskaping med samferdsel på en bedre måte. Vi har ennå ikke kommet dit hen at vi har gjort disse prioriteringene, men det blir viktig for oss å ta med oss disse perspektivene i prosessen hvor vi nå skal lage en ny NTP. I svaret til representanten har jeg redegjort for at dette er strekninger hvor man allerede har pågående arbeider, det er planlagte arbeider, og så får vi se hva vi kan få til når vi kommer med ny nasjonal transportplan.

**Carl I. Hagen (FrP) [12:52:00]:** La meg legge til at den delen som statsråden ikke nevnte, nemlig fra Gjøvik til Mjøsbua, er en veldig ulykkesbefengt veistrekning, hvor det har gått flere liv tapt, og hvor det har vært alvorlige ulykker. Regjeringen hevder jo også at det er meget viktig å få ned ulykkestilfellene på veien, noe som styrker behovet for at hele strekningen Mjøsbua–Oslo blir prioritert. Her kan man øke mer hvis også regjeringen er villig til å øke rammene for den planlagte nye NTP.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:52:43]:** Akkurat den strekningen som representanten viste til her – fra Mjøsbua og sydover, blir det vel – er en strekning som er tilført nye veier, og som representanten er kjent med, har nye veier sine metoder og sin metodikk for å prioritere de ulike strekningene. Men det som jeg sa i mitt opprinnelige svar her, er at der er man i gang med planarbeidet, og det er et godt utgangspunkt for å kunne komme videre.

#### Spørsmål 17

**Silje Hjemdal (FrP) [12:53:22]:** «Ifølge NRK ligger Hordaland på rødt nivå for både drepte og skadde i trafikken. Regjeringen er forpliktet til å jobbe for en nullvisjon for drepte i trafikken. Bare i fjor mistet 118 personer livet på norske veier, og for første gang på mange år så vi en økning i antall trafikkdrepte.

Hvordan har regjeringen tenkt å nå nullvisjonen for trafikkdrepte når de har varslet at veibyggning ikke vil være et prioritert område i årene som kommer, og Samferdselsdepartementet så langt har vært budsjettaperen under regjeringen Støre?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:54:06]:** Regjeringen har høye ambisjoner for trafikksikkerhet i Norge, og vi legger til grunn visjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, altså nullvisjonen. Ulykkesbildet vi hadde i 2022, med 118 drepte på norske veier, er selvfølgelig svært bekymringsfullt, og det er en viktig påminnelse om at vi må fortsette å holde trykket oppe på trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Nullvisjonsarbeidet er basert på vitenskapelighet, på felles innsats gjennom delt ansvar og en erkjennelse av at hvert enkelt menneske er unikt og uerstattelig. Vi skal fortsette å bygge nye veier i tillegg til å utbedre og ta vare på de veiene vi har. Trafikksikkerhetsarbeidet er imidlertid ikke bare knyttet til veiinfrastruktur. Nullvisjonen innebærer en bred og kunnskapsbasert tilnærming med bruk av mange ulike tiltak rettet mot både infrastruktur, kjøretøyene og selvfølgelig også trafikantene.

I Norge drives trafikksikkerhetsarbeidet som et samarbeid mellom aktører på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og interesseorganisasjoner. Aktørene samles om og enes om forpliktende tiltak for å nå de overordnede målene for ulykkesutvikling. Det er det som kalles den norske samarbeidsmodellen. Den er helt unik. Det brede og systematiske trafikksikkerhetsarbeidet har pågått over mange år og er en av grunnene til at Norge er i verdenstoppen når det gjelder trafikksikkerhet.

I tillegg til transportsektoren kreves innsats i justis-sektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. En rekke interesseorganisasjoner har også aktive roller i trafikksikkerhetsarbeidet.

En av grunnstammene i det norske trafikksikkerhetsarbeidet er den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei. Den gjeldende tiltaksplanen for perioden 2022–2025 inneholder hele 179 omforente og faglig forankrede tiltak som konkretiserer hvordan de ulike aktørene skal bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde for å nå målene i transportplanen. En lang rekke aktører står ansvarlig for gjennomføring av tiltakene. De mest sentrale er selvfølgelig Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, HelseDirektoratet, fylkeskommunene og de åtte storbykommunene. Her inngår bl.a. mange tiltak rettet mot trafikanter og kjøretøy, selvfølgelig i tillegg til infrastrukturettede tiltak.

Tiltaksplanen bygger som nevnt på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP-en. Tiltakene skal være i samsvar med prioriteringene som de ulike aktørene har i sine planverk, noe som innebærer at tiltakene skal være gjennomførbare innenfor forventet ressurstilgang. Det arbeides kontinuerlig med oppfølging av tiltakene i den nasjonale tiltaksplanen, og dette arbeidet skal og vil bringe oss nærmere nullvisjonen.

**Silje Hjemdal (FrP) [12:57:02]:** Jeg takker statsråden for svaret.

Jeg er enig i at vi må ha en bred tilnærming til problemstillingen. Imidlertid er det sånn at risikoen for å dø eller å bli alvorlig skadd i trafikken er større i Finnmark, Nordland, Innlandet og ikke minst i mitt eget hjemfylke, Vestland. Da lurer jeg på om statsråden likevel kan driste seg til å si noe konkret om hva han vil gjøre, både på kort og på lengre sikt, for å trygge veiene i nettopp Vestland fylke.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:57:39]:** Dette er jo sammensatt. Statens vegvesen jobber med utbedrings-tiltak, og drift og vedlikehold er viktig. De mindre tiltakene vil kunne generere økt trafikksikkerhet. Vi styrket drifts- og vedlikeholdsbudsjettet med 1 mrd. kr. Vi skal selvfølgelig også gjennom revidert nasjonalbudsjett se hvordan prisveksten har slått ut, osv. Så det er en rekke

tiltak som slår inn. Men jeg regner med at representanten tenker mer spesifikt på de litt større tiltakene, og da er selvfølgelig K5 et kjent prosjekt som handler om både vei og bane, og der er det en bestemt ulykkesutsatt veistrekning som vi alle kjenner til. Det vil vi komme tilbake til når vi skal håndtere Nasjonal transportplan. Jeg er veldig klar over at dette er et viktig prosjekt for Vestland.

**Silje Hjemdal (FrP) [12:58:22]:** Jeg er glad for at statsråden nevner K5, for jeg vet det er mye bekymring der hjemme for den om dagen, når man har lest de ulike signalene som kommer. Likevel: Det jeg ønsker å utfordre statsråden på, er å følge opp problemstillingene med antall drepte og skadde i trafikken. I et intervju med NRK der disse problemstillingene ble drøftet, ville ikke statsråden svare på om man mente at enkelte fylker fikk for mye av veimidlene. Jeg kan være den første til å innrømme at Fremskrittspartiet mener at potten i seg selv burde vært mye større. For å stille spørsmålet på en litt annen måte: Mener statsråden at Vestland bør få mer penger til trafikksikring av veiene?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:59:15]:** Det er et lure-spørsmål – representanten får ikke meg ut på glattisen for å fortelle hva vi kommer til å gjøre i NTP-sammenheng. Jeg er kjent med at det er utfordringer i veisektoren i Vestland. Det har jeg selvfølgelig sett ved selvsyn, at det er mange strekninger som trenger utbedring. Så er det en større debatt hvorvidt det skal materialisere seg i å prioritere store prosjekter, eller om det skal løses på annet vis. Den diskusjonen har ikke regjeringen gått tungt inn i ennå.

#### Spørsmål 18

Fra representanten Sivert Bjørnstad til samferdselsministeren:

«Hvilke ambisjoner har statsråden for veisektoren i Sør-Trøndelag valgdistrikt, og hvilke prosjekter som ennå ikke er planlagt eller påbegynt, ser han på som viktigst å få gjennomført de kommende årene?»

**Presidenten [12:59:48]:** Representanten Sivert Bjørnstad er ikke til stede i salen.

Vi går videre til spørsmål 19.

#### Spørsmål 19

**Terje Halleland (FrP) [13:00:09]:** «Samferdselsministeren har ønsket å redusere ambisjonsnivået i dagens nasjonale transportplan. Veier skal bygges enklere og billigere. Statsråden har også tidligere vist sin mot-

stand mot veibygging og ønsket å redusere veiprosjekter på Vestlandet og styrke satsingen på jernbanen på Østlandet. Fagetatene har nå på oppdrag fra regjeringen gitt tilbakemelding om prioriteringer i ny nasjonal transportplan.

Mener statsråden at fagetatene har lyttet til regjeringen og senket ambisjonsnivået til et nivå som er så lavt at regjeringen kan stille seg bak det?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:00:50]:** Regjeringen vil legge fram ny Nasjonal transportplan for Stortinget våren 2024, som er ett år før opprinnelig planlagt. Bakgrunnen for denne framskyndingen er utfordringene, nasjonalt og internasjonalt, som endrer rammebetingelsene for transportplanleggingen. Jeg vil understreke at det jeg har sagt, er at jeg vil ha en realistisk Nasjonal transportplan.

Som grunnlag for departementets arbeid med stortingsmeldingen om NTP har fagetatene gitt oss svar på to hovedoppdrag. Det ene er et utredningsoppdrag, som vi fikk svar på i januar, og så er det et prioriteringsoppdrag, som vi mottok svaret på 31. mars. Svarene på disse oppdragene har vi sendt ut på høring fram mot sommeren.

Som kjent er det slik at det økonomiske handlingsrommet framover er redusert, og selv med redusert økonomisk handlingsrom vil vi fortsatt bruke svært mye penger på samferdselssektoren. En rekke prosjekter over hele landet skal gjennomføres i årene som kommer, og det vil være aktivitet med utbygging og vedlikehold i hele landet. Men framover blir det åpenbart viktigere å ta vare på og utnytte eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre. Vi må bruke de mulighetene som ligger i teknologi og digitalisering for å utvikle transportsystemet, og den neste nasjonale transportplanen må også bidra til at Norge når sine klima- og miljømål.

Jeg vil understreke at forslaget til prioritering av ressursbruken fra den enkelte virksomheten ikke er noen fasit på hvordan den endelige transportplanen vil bli. Regjeringen har ansvaret for at helheten ivaretas, og det skal vi gjøre med en transportpolitikk som følger opp de viktigste målene, de viktigste områdene, som verdiskaping og klimakutt, innenfor realistiske og forsvarlige økonomiske rammer.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

**Terje Halleland (FrP) [13:02:43]:** Jeg registrerer at statsråden ikke ser dagens Nasjonal transportplan som realistisk, og det er klart at det Arbeiderpartiet stemmer for, er veldig uheldig når de i ettertid ser at de stemmer for urealistiske tiltak. Men det gleder meg at statsråden sier at også den neste NTP-en skal bli ambisiøs.

Jeg deltok på et møte på Haugalandet, hvor statsråden – stort sett – snakket til sine egne om den kommende NTP-en, og statsråden hadde et budskap som stort sett var en sammenhengende negativ oppramsing av rammevilkårene i dag: Det er krig i Europa, prisene stiger, dagens NTP er for ambisiøs, og veiene som er planlagt, er for flotte. Har statsråden tenkt på at han nå ikke skal bygge veier for dagen i dag, men at han skal bygge dem for morgendagen? Hvilken betydning mener statsråden at offentlig infrastruktur, som bl.a. vei, har for verdiskapingen i samfunnet?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:03:43]:** Jeg går ut fra at representanten ikke mente at den oppramsingen var feil. Vi har krig i Europa, vi har høy prisvekst, og vi har de utfordringene vi har med trangere økonomisk handlingsrom enn det det var på tidligere tidspunkt.

Så har min beskrivelse av NTP vært at det har blitt for mye av en ønskeliste, og det er fordi man har basert den NTP-en på en kraftig opptrapping av pengebruken som ikke er helt jordet i virkeligheten. Den eksisterende NTP-en legger opp til at det skal økes med opp mot 2 mrd. kr årlig hvert år i hele perioden, og det ville være om lag halvparten av det økonomiske handlingsrommet som den samme regjeringen beskrev i perspektivmeldingen sin. Det var nok ikke så veldig realistisk da, og nå er det i hvert fall ikke det, og det må vi forholde oss til. Så det vi egentlig forsøker å gjøre, er å lage en nasjonal transportplan som er et solid styringsverktøy, og som man kan ha tillit til ute – og selvfølgelig også i det politiske systemet her nasjonalt.

**Terje Halleland (FrP) [13:04:47]:** Takk for svaret. En kan vel se på dagens NTP som en ønskeliste. Nå er det jo slik at statsråden ikke er så begeistret for prosjekter som bl.a. Rogfast og Hordfast, og at han heller vil prioritere å bruke penger på jernbane, og da gjerne til Fredrikstad, et prosjekt som alene tar det meste av handlingsrommet til jernbanebudsjettet. Det begrunner han med at det bor så mye folk i Østfold, men vet statsråden at det ikke er Østfold vi lever av i Norge, og at Hordfast og Rogfast er prosjekter som berører over én million innbyggere?

«Er Jon Georg Dale kun samferdselsminister for Vestlandet?» Dette skrev dagens samferdselsminister i et leserbrev for noen få år siden i forbindelse med sin motstand mot å bruke masse penger på Rogfast. Da er mitt spørsmål: Er dagens statsråd kun statsråd for Østfold?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:05:47]:** Det var et godt forsøk, men det er altså ikke ordføreren i Fredrikstad som står her, det er statsråden. Hadde det gjenspeilet seg i konkrete prioriteringer som representanten

kunne vise til, kunne vi diskutert det, men det er ikke riktig. Rogfast bygges jo, og det er en enorm innsats. Det er på mange vis verdenshistorisk, så det kommer til å bli veldig, veldig bra.

Noe som heller ikke er riktig, er at det i det vi har gjort så langt, har vært noen omprioriteringer i retning av jernbane, så det er ikke en realistisk debatt å ta her med utgangspunkt i nåsituasjonen og min rolle. Men vi kommer selvfølgelig tilbake til hvordan vi som regjering skal prioritere når vi skal legge fram ny Nasjonal transportplan i 2024, og da vil det sikkert bygges både jernbane og vei.

#### Spørsmål 20

**Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [13:06:41]:** «Nordland er det fylket i landet der det er størst fare for å bli drept eller hardt skadd i trafikken pr. kjøretøykilometer. Nordland er også det fylket i landet som har mest vei, og det kjøres mye i fylket. Nordland har i tillegg en lang E6 som går gjennom hele fylket, og E10, som også er en stor ferdselsåre, samt mange fylkesveier. En av årsakene til de dystre tallene for Nordland som trekkes frem, er det store etterslepet på vedlikehold av veiene.

Hva er regjeringens planer for å få ned de dystre tallene for Nordland?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:07:13]:** Regjeringen har høye ambisjoner for trafikksikkerheten i Norge, og nullvisjonen om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd, ligger til grunn for arbeidet vårt. Alvorlige trafikkulykker der folk blir drept eller hardt skadd, skjer spredt ut over veinettet i Nordland. Det vil si at det ikke bare er å bygge seg ut av disse utfordringene. Det er en kjensgjerning at veistandarden ikke er optimal overalt, og det jobbes fortløpende med å utbedre der det er nødvendig. E6 gjennom Helgeland har f.eks. fått et betydelig løft, og de kommende årene legges det opp til å utbedre både E10 Hålogalandsvegen og ny E6 gjennom Sørfold.

Minst like viktig er det likevel at Statens vegvesen løpende jobber med å gjøre eksisterende veinett sikrere, gjennom f.eks. å sikre sideterreng, rydde sikt, etablere profilert midtoppmerking og utbedre kurver og kryss. I framtiden er det viktig å ta vare på det veinettet vi har, utbedre det vi kan, og bygge nytt når vi må. I et langstrakt og topografiske krevende fylke, som jo Nordland er, vil dette innebære et sett av ulike tiltak for å bedre sikkerheten på veiene våre.

Trafikksikkerhetsarbeidet favner, som nevnt tidligere i dag, langt mer enn tiltak som er rettet mot infrastruktur. Det brede arbeidet rettet mot kjøretøyene og trafikantene, eksempelvis gjennom tungbilkontroller, atferdskontroller, utstrakt opplæring og kampanjevirk-

somhet, er med på å gjøre det sikrere å ferdes i trafikken, også i Nordland.

**Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [13:08:50]:** Statsråden var selv inne på E6-strekningen Fauske–Bognes, inklusiv Sørfoldtunnelene. Sist undertegnede hadde spørsmålet i denne sal – tiden går fort, men jeg tror det var tidligere i år – var det dagen før en dødsulykke på denne strekningen. I går omkom en person til på denne strekningen.

Prosjektet er overmodent, og det er tverrpolitisk enighet i Nordland om at dette prosjektet må tas tak i. Det kan ikke vente, slik som Statens vegvesen legger fram nå, på en prioritering i første del av neste NTP-periode for så å komme på slutten. Her er det nødvendig at grep blir tatt tidlig, og det er som sagt overmodent. Jeg tror statsråden er enig med undertegnede i at prosjekter på strekninger der folk omkommer på veiene, er nødvendige å ta tak i. Det må være viktigere at folk kommer seg fram, enn at folk kommer seg raskest mulig fram.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:09:43]:** Dette er en viktig diskusjon – hvordan vi prioriterer både de store pengene og de små pengene, for å bruke det begrepet, i NTP-sammenheng og i de årlige budsjettene. Fra regjeringens side er vi opptatt av å prioritere utbedring, drift og vedlikehold, men det betyr ikke at vi ikke skal bygge vei, som vi har sagt. Vi kommer selvfølgelig tilbake til de prosjektene som er i Statens vegvesens portefølje, og som er omtalt som modne. Det jeg har sagt ved mange anledninger i denne salen, er at vi nå har valgt å holde tilbake de store prosjektene i år på grunn av den spesielle situasjonen nasjonen har vært i knyttet til økonomi, og at vi fra regjeringens side ikke ønsker å bidra til ytterligere prisvekst og press på rentene. Det bildet står seg fortsatt, og så vil vi i kommende statsbudsjetter, og selvfølgelig i NTP-sammenheng, gjøre våre vurderinger av de prosjektene som omtales.

**Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [13:10:32]:** Det skal ikke stikkes under stol at fylkesveiene også har sine problemer i Nordland, og at de lenge har vært – hva skal jeg si – neglisjert er vel feil ord å bruke, men det er iallfall altfor lite penger. Det er et etterslep på ca. 10 mrd. kr på fylkesveiene i Nordland, og Nordland fylkeskommune er ikke i stand til å løse disse problemene. Etterslepet øker år for år, og i enden av enhver fylkesvei i Nordland ligger det en eksportbedrift som er avhengig av å få sine transportkostnader ut til markedet redusert betydelig. Hva er da statsrådets og regjeringens svar på det? Hva tenker man rundt en situasjon som den Nordland, men også andre fylker, er i, jf. at de skal ta igjen dette etterslepet? Har man en plan for å sette fylkene i stand på dette området?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:11:20]:** Ja, det har regjeringen. I Hurdalsplattformen har vi formuleringer om at vi skal lage en forpliktende plan sammen med fylkeskommunene for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier. Det samme har vi for riksveier, som selvfølgelig er statens eget ansvar. Det vil bli en del av grunnlaget inn i NTP-prosessen, og det vil vi selvfølgelig komme konkret tilbake til. Men jeg må selvfølgelig understreke at fylkesveiene er fylkeskommunenes ansvar. Det er de som må gjøre de prioriteringene. Så er det selvfølgelig sånn at vi, som storsamfunn og som stat, allerede bidrar med tilskuddsmidler, og så får vi se hva vi kan få til framover i NTP-sammenheng.

#### Spørsmål 21

**Marius Arion Nilsen (FrP) [13:12:10]:** «Da Fremskrittspartiet satt i regjering, ble det bygget ut mange strekninger med sikker og god vei over hele landet. Stamveiene mellom de store byene ble bygget ut, reisetiden ble redusert betraktelig, og sikkerheten på veiene ble økt. Fra Sørlandet mot Oslo og Stavanger har det blitt bygget flere lange strekk med firefelts vei, men arbeidet har stoppet opp i Mandal i vest og Tvedestrand i øst.

Kan statsråden avklare om arbeidet med trygge og effektive veier fra Sørlandet til Østlandet og Vestlandet vil komme i gang igjen snarlig, eller om det er stengt ned?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:12:43]:** Som tidligere nevnt i svar på tilsvarende spørsmål fra representanten Gisle Meininger Saudland vil det høyst sannsynlig foregå kontinuerlig utbygging på E39 også framover. Nye veier planlegges å bygge ut de delstrekningene av E39 som har høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet, først, og planleggingen gjøres slik at E39 mellom Kristiansand og Stavanger på sikt vil bli en helhetlig utbygd strekning.

Det pågår utbygging av strekningen gjennom Lyngdal. Nye veier har opplyst at den neste kontrakten vil bli lyst ut. Det vil gjelde for strekningen fra Mandal og fram mot Vigeland i Lindesnes. Utlysningen vil etter planen skje i løpet av høsten 2023. Reguleringsplanen for strekningen fram til Lyngdal er ferdigstilt, og strekningen er byggeklar. Når Nye veier har tilstrekkelig likvide midler, vil strekningen bli lyst ut for bygging.

For at Nye veier skal starte utbygging fra Lyngdal mot Stavanger, må det være tilgjengelige midler, og det er foreløpig heller ikke avklart hvordan garantiforpliktelsene for et bompengelån skal være for videre utbygging av E39 i Rogaland. Arbeidet med regulering og finansiering må fortsette, men det er på det nåværende

tidspunktet ikke grunnlag for å angi når byggestart på E39 i Rogaland vil skje.

Finansiering av gjenstående veistrekninger på E18 mellom Tvedestrand og Grimstad inngår i Nye veiers utbyggingsportefølje, og selskapet prioriterer selv sine utbygginger innenfor de økonomiske rammene som vil bli gitt i statsbudsjettet, og tilgjengelige bompenger. Dette er også i tråd med hvordan den foregående regjeringen la fram Nye veiers retningslinjer – og også Fremskrittspartiet og Fremskrittspartiets statsråd, da de satt i regjering.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [13:14:37]:** Det er godt å høre at det planlegges veibygging på disse strekkene, men problemet og utfordringen er at man ser ut til å gå tilbake til stykkevis og delt-modellen, som man brukte før, og som er ineffektiv og kostbar.

Det er ikke bare Fremskrittspartiet som ønsker disse veiene, og som ønsker dem kjappest mulig. Gode og trygge veier er viktig for mange. Blant annet kan jeg nevne at både fylkesordføreren og alle de 25 ordførerne i Agder krever firefelts motorvei gjennom Agder til Stavanger. De har skrevet brev til samferdselsministeren der de uttrykker bekymring for regjeringens samferdselssignaler. 15 av disse 25 ordførerne representerer de to regjeringspartiene.

Spørsmålet er: Hvordan stiller statsråden seg til at partienes egne lokale og regionale representanter uttrykker så sterk bekymring for samferdselssignalene om motorveiene i Agder? Er statsråden misforstått? Er mer, ikke mindre veiutbygging på trappene, eller er samferdsel faktisk sterkt bremsset opp, slik ordførerne frykter?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:15:41]:** Denne utbyggingen er i Nye veiers portefølje, og vi har ikke gjort noe med Nye veier. Det er ingen nye styringssignaler for dette for selskapet Nye veiers del. Det er heller ingenting som tilsier at det ikke vil bli bygd firefelts vei på hoveddelen av denne strekningen. Det har jeg også svart tidligere i dag. Selv om det isolert sett på deler av strekningen kunne være tilstrekkelig med to- og trefelts vei, er det her så mange tunneler og broløsninger som gjør at det vil være mest korrekt og riktig og fornuftig å bygge firefelts vei hele veien.

Hele modellen til Nye veier baserer seg på det faktum at det er selskapet selv som skal prioritere, optimalisere og finne ut hvordan man på best mulig måte kan bygge ut, jf. det økonomiske handlingsrommet man har. Det er selvfølgelig også nå preget av prisvekst. Det er antagelig slik at den statsråden som er denne modellens far, tenkte at den skulle virke på den måten.

**Marius Arion Nilsen (FrP) [13:16:39]:** Det er korrekt, det statsråden sier. Nye veier er bygget opp for at

de skal bygge ut effektive og gode veier. Det fordrer jo at de får økonomiske rammer som er tilstrekkelige, og at nye prosjekter ikke bare tas inn i porteføljen uten at midler følger med.

Prisene har steget kraftig det siste året på mesteparten av innsatsfaktorene til veibygging, men bevilgningen har i liten grad holdt tritt med prisstigningen. Ekstra kostbare klimakrav påføres også prosjektene, og i enkelte områder vanskeliggjør vel aktive og overtolkende statsforvaltere en del prosjekter. Dette medfører redusert utbygging, og flere prosjekter som burde vært gjennomført, utsettes.

Med tanke på det siste årets altfor mange dødsulykker på veiene våre og at tiltak som midtmerking og utbedret veistandard er tiltak som kan spare liv, er det snodig at man ikke fokuserer mer på dette. «Utbygging av motorvei sparer liv», sa Torstein Salvesen, leder i Nullvisjonen Agder.

Vil statsråden tydeliggjøre viktigheten av veiprojekter som E18 Tvedestrand–Bamble og E39 Mandal–Lyngdal og bevilge mer penger, slik at man får gjennomført det så raskt som mulig?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:17:44]:** Svaret på det er nei, jeg vil ikke bevilge mer penger, i den forstand at vi har en modell hvor man prisjusterer beløpet fra Nye veier. Det er for så vidt den samme måten som vi håndterer budsjettene hos Statens vegvesen på. Hvis vi nå skulle lage en særmodell hvor vi skulle gi en ekstraordinær kompensasjon til Nye veier, ville det være et veldig spesielt grep. Hele tankegangen med Nye veier er at de faktisk skal kunne håndtere det at samfunnet svinger, og det at kostnader endrer seg, og dermed også prioritere, øke nytten i prosjektene og få ned kostnaden i prosjektene. Hvis vi begynner å tukle med det, tror jeg ikke Nye veier-modellen er det den var tenkt å være.

## Spørsmål 22

**Tor André Johnsen (FrP) [13:18:38]:** «Regjeringen har varslet kutt eller utsettelse i utbygging av hovedveinettet. I Fremskrittspartiets regjeringstid var det en omfattende utbygging av firefelts hovedveier. Nye Veier fikk blant annet ansvaret for viktige hovedveier i Innlandet, som E6, E16, rv. 3/25 og rv. 4. Hele 43 km av E6 fra Kolomoen til Moelv ble bygd ut sammenhengende. Deler av E16 og rv. 3/25 ble også bygd ut med firefelt.

Kan statsråden redegjøre for når vil det bli oppstart på prosjektet E6 Moelv–Roterud samt videre utbygging av rv. 4, rv. 25 og E16 i Innlandet?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:19:25]:** Som jeg allerede har uttalt i salen i dag, vurderes utbygging av ny E6 som en viktig samfunnsinteresse av denne regjeringen.

Strekningen Moelv–Roterud på E6 reguleres nå. Etter vedtatt reguleringsplan vil prosjektet bli vurdert opp mot Nye veiers planer for videre utbygging. Tidspunktet for oppstart av arbeidet er det derfor for tidlig å si noe om nå.

Jeg har allerede framhevet betydningen av rv. 4, som representanten også spør om. Fra vestsiden av Mjøsa ned til Oslo skapes det verdier av stor betydning for Norge og Europa. Nye veier og lokale planmyndigheter har startet planarbeidet for strekningen mellom Gjøvik og Mjøsbrua. Det er veldig bra, særlig for trafikksikkerheten i området.

Lenger sør, på Hadeland, har Statens vegvesen jobbet lenge og bra med ny vei. Både de ferdigstilte og de gjenstående prosjektene vil forbedre framkommelighet, kapasitet og trafikksikkerhet. Slik legges det til rette for bosetting, arbeidsplasser og videre verdiskaping.

E16 over Valdres er også utbedret. Veien er den mest værsikre vinterovergangen mellom Vestlandet og Østlandet. Trafikksikkerheten har derfor stått høyt på agendaen, og vi er fornøyd med bl.a. å ha åpnet ny tunnel i Kvamskleiva i fjor.

Planleggingen av ny E16 mellom Kongsvinger og Kløfta har pågått lenge. Det gjennomføres nå et stort kommunedelplanarbeid for den strekningen, og det er statlige innsigelser til alle traséalternativene. Det betyr at planvedtaket kan ligge noe fram i tid. Nye veier har i sitt innspill til Nasjonal transportplan skissert at resultatet kan bli at eksisterende vei benyttes i lang tid framover.

Det planlegges også ny rv. 3/rv. 25 mellom Hamar og Løten. Strekningen ble lagt til Nye veiers portefølje i forrige NTP, og der er det selvfølgelig også for tidlig å si noe om oppstart. Det jeg kan si, er at denne redegjørelsen understreker at det gjøres mye godt arbeid på veiene i Innlandet, og det vil vi fortsette med også i framtiden.

**Tor André Johnsen (FrP) [13:21:44]:** Det var mange fagre ord og forhåpentligvis gode ambisjoner og visjoner fra ministeren, men jeg må si det mangler litt på bevilgninger og penger, for vi får ikke bygd mye vei med å ha gode visjoner uten at det rett og slett finansieres.

Hvis vi ser videre på E6 og rv. 4: Tidligere var E6 nordover fra Oslo og til Innlandet en dødsvei. Det var veldig mange dødsulykker der. Så fikk vi fullført en firefelts motorvei gjennom hele Hedmark, og nå er det slutt på dødsulykkene. Men dessverre har det på rv. 4, hvor det ikke har vært en tilsvarende utbygging, nå i vinter vært flere dødsulykker. Det var også ulykker på E6, men de førte ikke til død. Jeg vil jo håpe og tro at disse døds-

ulykkene går inn på ministeren, for dette er helt unødvendige dødsulykker. Det er ulykker vi ikke hadde hatt, hadde vi hatt en trygg og sikker firefelts motorvei.

Hva vil ministeren gjøre for å sørge for at rv. 4 framskyndes og bygges nå og ikke om 10 år, 15 år eller 20 år?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:22:46]:** Poenget er sikker vei, og det må ikke forveksles med at det nødvendigvis må være firefelts vei. Nå snakker jeg helt generelt. Det ville i så fall by på store utfordringer for det norske samfunnet, for verken representantens parti eller noen andre partier i denne salen har planlagt å bygge firefelts motorvei på alle de stedene hvor det skjer ulykker i Norge – heldigvis.

Vi må selvfølgelig jobbe med trafiksikkerhet og utbedring og utvikling av veisystemet vårt uten kun å snakke om firefeltsveier. Jeg har redegjort godt for at det pågår planlegging i denne regionen. Det pågår forberedende arbeid til prosjekter, og det har vært bygd mange prosjekter. Så er det, akkurat som representantens parti har bedt om, et aksjeselskap som foretar prioriteringene om når disse prosjektene skal bygges – helt i tråd med Nye veiers modell.

**Tor André Johnsen (FrP) [13:23:37]:** Jeg er helt enig med statsråden i at sikker vei er det viktigste, men jeg håper også at ministeren ser og forstår at når det gjelder rv. 4, trafikkmengden og behovet for utbedring der, holder det ikke med midtrekkverk på en tofelts vei. Der trenger vi en firefelts, det er det ikke noe tvil om.

Hvis vi går tilbake til 1960-tallet, før både ministeren og jeg var født, hadde vel en annen Arbeiderparti-statsråd, statsminister Bratteli, planer om å bygge ut landet med en motorveiplan. Bratteli var vel ikke minister da, men han hadde i hvert fall planer om det, og den planen ble dessverre lagt i en skuff.

Vi i Fremskrittspartiet trodde vi hadde kommet så langt i veibyggingen med den massive satsingen vi satte i gang, at vi skulle slippe det vi nå ser, at det er litt bråstopp i veibyggingen. Særlig når det gjelder penger, er det tilbake igjen til Nye veier og finansiering av veier. Nye veier trenger mer penger. Statens vegvesen trenger mer penger. Forstår ministeren at dersom vi skal bygge trygge, sikre veier, trenger vi mer penger? Og vil ministeren sørge for at han blir budsjettvinner framover og ikke budsjettaper, slik han er nå?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:24:42]:** Det har i denne salen ved gjentatte anledninger blitt grundig redegjort for at i år har det av flere gode grunner vært riktig å holde tilbake på de store prosjektene og ikke starte opp nye prosjekter. Den ene grunnen er at staten ikke ønsker å bidra til ytterligere press på priser i den situasjonen vi er i nå. Det er uforutsigbart å sette i gang nye pro-

sjekter når vi er i en situasjon hvor det er veldig høy vekst, slik det har vært nå. Vi ønsker selvfølgelig heller ikke å bidra til press på rentene. Det har vi gjort i en situasjon hvor det har vært mulig å holde tilbake på store prosjekter hos oss fordi det er nær sagt full kapasitetsutnyttelse i økonomien. Det er et prosjekt, et tiltak og en tilnærming som vi har hatt nå i dette budsjettet, og vi har selvfølgelig samtidig sagt at vi må ha en mer nøktern Nasjonal transportplan framover. Det må ikke forveksles med at det ikke skal bygges verken veier, bane eller andre ting i framtiden. Det har vi aldri sagt.

### Spørsmål 23

**Himanshu Gulati (FrP) [13:25:45]:** Jeg følger opp i samme ånd som min kollega nå nettopp, og spørsmålet mitt er:

«Rv. 4 er et eksempel på en del av hovedveinettet der standarden ikke reflekterer dagens og fremtidens trafikkmengde. I Fremskrittspartiets tid i regjering var det en målsetting å bygge firefelts vei sammenhengende fra Biri til Oslo. Regjeringen har imidlertid varslet utsettelse og kutt i hovedveitbyggingen samt forringelse av standarden.

Ser statsråden behov for å bygge ut rv. 4 med fire felt, og når ser statsråden for seg byggestart fra Romsås og videre nordover forbi Nittedal til Biri?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:26:23]:** Utbygging av ny rv. 4 på vestsiden av Mjøsa til Oslo har pågått lenge. Som jeg allerede har redegjort for i salen i dag, har regjeringen ingen intensjon om å stoppe pågående anleggsarbeider eller planprosesser som er startet.

Gjennom Hadeland vil strekningen Roa–Gran grense bygges som firefelts motorvei og kobles til eksisterende firefelts motorvei i Gran kommune.

På strekninger hvor trafikkmengden ikke utløser krav til firefelts vei, er det vurdert at to- og trefelts veier vil være den beste løsningen. Riksvei 4 Lygna sør har åpnet med midtdeler og forbikjøringsmuligheter i begge retninger. Ny trafiksikker vei med midtrekkverk åpnes på strekningen Sandvoll–Amundrud før jul – lenge før tiden og billigere enn planlagt. Trefelts vei med plass til midtrekkverk og forsterket midtoppmerking vil det også bli mellom Almenningsdelet og Lygnebakken, hvor planleggingen er godt i gang.

Statens vegvesen har i prioriteringsoppdraget for ny Nasjonal transportplan 2025–2036 foreslått at strekningen rv. 4 Grua–Roa, dvs. fellesstrekningen med E16, blir bygd som firefelts vei. Planarbeidet har også startet opp for rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua. Prosjektet vil bedre trafiksikkerheten og reisetiden på denne veien, og veien planlegges for fire felt med fartsgrense på 100 km/t. Nye

veier forventer mulig gjenbruk av dagens trasé på strekningen. Det er bra. Da får vi mer ut av pengene, og selvfølgelig reduserer vi naturinngrep. For Innlandet vil en ny og bedre rv. 4, koordinert med planlegging og utbygging i sammenheng med E6, være et stort løft både for beboere og for industrien.

Trafikkmengden er også stor inn mot Oslo. Det gjenstår å beslutte en løsning gjennom Nittedal og Grorudalen. Her er det, som representanten Gulati sikkert kjenner til, mange hensyn å ta, både til transport av gods, utvikling av kommunene veien skal gå gjennom, og miljøhensyn for dem som bor i området. Statens vegvesen jobber her med en dialog med lokale planmyndigheter.

Avslutningsvis vil jeg si at det å bygge firefelts veier der hvor trafikkmengden krever det, forbedrer trafikksikkerheten og framkommeligheten og legger til rette for effektiv godstransport. Det er imidlertid viktig å ikke bygge mer enn det man må, av hensyn til den økonomiske kostnaden, for det krever større beslag av viktig natur og matjord.

**Himanshu Gulati (FrP) [13:29:11]:** Jeg takker statsråden for svaret.

Riksvei 4 er en meget viktig transportåre både fra Oslo og Akershus til Toten og Hadeland, ikke minst for dem som bor i Nittedal, og ikke bare for innbyggere og pendlere, men også for næringslivet som frakter mye på disse veiene. Det er også en viktig vei for hyttefolk som skal komme seg til Innlandet.

Man har sett verdien av sammenhengende firefelts vei mange steder i landet, ikke minst steder hvor Fremskrittspartiet satte i gang viktige veiprojekter, både mot Hamar og andre steder. Jeg frykter også at man legger til grunn for lave utviklingstall ved utviklingen av veitrafikken der man velger å bygge mindre når man først setter i gang og har mulighet til å bygge større kapasitet og ikke minst sammenhengende firefelts vei.

Nå svarte for så vidt statsråden på mye av spørsmålet mitt i stad, men jeg har et oppfølgingsspørsmål, og det er om han kan bekrefte at regjeringen ikke har som intensjon å bygge sammenhengende firefelts motorvei på rv. 4. (Presidenten klubber.)

**Presidenten [13:30:22]:** Presidenten oppfordrer spørsmålsstillaren til å rekka å stilla spørsmålet innanfor tida.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:30:26]:** Det er også vel kjent at denne regjeringen har satt i gang et stykke arbeid for å se på vegnormalene våre. Det har vært slik at vi i Norge bygger firefelts veier på et lavt innslagspunkt, dvs. med mindre trafikk enn andre sammenlignbare land. Det er det i hvert fall grunn til å stille spørsmål

ved. Hvorfor gjør vi det? Derfor har vi fått Statens vegvesen til å lage forslag til nye vegnormaler som innebærer at kravet for å bygge fire felt blir noe økt, men det ligger fortsatt en del fleksibilitet i det. Det er fordi vi ikke ønsker at samfunnets ressurser skal brukes på feil måte gjennom at vi feilinvesterer, bruker for mye penger. Det andre er matjord. Det tredje er selvfølgelig naturen og klimaet. Alle disse perspektivene gjør det helt avgjørende viktig for oss at vi foretar disse vurderingene grundig.

Jeg har tillit til at Statens vegvesen, selvfølgelig så godt det lar seg gjøre, titter inn i framtiden når det gjelder trafikkgrunnlag. Det er selvfølgelig ikke verdens enkleste vitenskap, men det er den metoden vi har i Norge. Vi lager prognoser for hva slags trafikk vi får i framtiden, og forholder oss til det.

**Himanshu Gulati (FrP) [13:31:30]:** Forstår jeg da statsråden riktig, at denne regjeringen ønsker både en høyere terskel for å bygge firefelts motorvei og at de som bor langs eller bruker rv. 4, ikke vil få en sammenhengende firefelts motorvei av denne regjeringen?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:31:49]:** Jeg må legge til at vi ennå ikke har konkludert når det gjelder dette. Det er et pågående arbeid hvor vi etter offentlig høring har fått levert forslag om hvordan vegnormalen skal innrettes. Regjeringen har ikke tatt stilling til det. Det vil vi selvfølgelig komme tilbake til, og da vil det bli behørig kjent for salen og for alle andre.

Poenget er at vi mener vi må utnytte ressursene på best mulig måte. Da skal vi selvfølgelig ikke bygge firefelts vei for firefeltsveiens egen skyld, i tilfelle det i framtiden blir et mye høyere trafikkgrunnlag enn det vi ser for oss nå. Det tror jeg heller ikke representanten tenker er riktig.

#### Spørsmål 24

**Geir Jørgensen (R) [13:32:32]:** «Det planlagte prosjektet for ny E6 på strekningen Roterud–Storhove legger opp til økt biltrafikk i området. Nå står vi midt i en klimakrise og er nødt til å kutte utslipp der vi kan, og da må vi også tenke nytt om hvordan vi transporterer folk og varer. I dette området kunne mye av trafikken – inkludert godstransport – blitt flyttet over på skinner.

Hvorfor ønsker statsråden likevel å satse på biltrafikk og motorvei fremfor forbedringer på jernbane og annen kollektivtransport?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:33:08]:** Som klima- og miljøministeren tidligere i dag har sagt i denne salen, er det ikke nødvendigvis slik at ny vei bygges på be-



kostning av tiltak på jernbane eller for å erstatte transport av mennesker og gods på bane. I 2019 vedtok Stortinget bygging av veiprojektet E6 Moelv–Øyer. Det meste av transporten i landet vårt vil også i framtiden gå på veinettet, og regjeringen varslet i Hurdalsplattformen at den vil prioritere opprusting av de gjennomgående stamveiene nord–sør og øst–vest høyt. E6 er en hovedvei mellom nord og sør og er helt nødvendig for transport av både mennesker og gods.

Samtidig er det viktig å forbedre godskapasiteten på det norske jernbanenettet der det ligger til rette for det. Her er det store muligheter i Innlandet. Nærmest parallelt med veien går skinnene som bærer både Dovrebanen, Gjøvikbanen, Raumabanen og Rørosbanen. På Dovrebanen er det stor utbyggingsaktivitet. Arbeidet med dobbeltspor gjennom Eidsvoll og Stange er godt i gang, og når Bane NOR har bygget seg helt fram til Åkersvika, får de reisende flere avganger og kortere reisetid mellom Hamar og Oslo. Dette kommer selvfølgelig også gods- og fjerntog til gode. Planarbeidet pågår også for dobbeltspor mellom Brumunddal og Moelv, og på litt lengre sikt vil det gi tilbudsforbedringer til Lillehammer. Trønder- og Meråkerbanen elektrifiseres, og det gjør det mulig med tog med større kapasitet, for både mennesker og gods, og reduserte utslipp.

Derfor vil jeg ikke si meg enig med representanten i at vi satser på biltrafikk og motorvei framfor forbedring på bane. Vi vil føre en effektiv transportpolitikk for hele landet, hvor man øker framkommeligheten og sikkerheten for både mennesker og gods, uavhengig av transportform.

**Geir Jørgensen (R) [13:35:06]:** Det er nå engang sånn at man satser på motorveier på steder hvor det finnes andre alternativer, mens der det virkelig er store behov for å oppruste E6 – f.eks. fra Sørfold og nordover, en dødsvei – nei, der har man ikke funnet rom for å satse på E6. Ifølge prognosene på den delen av E6 som vi snakker om her, skal den totale trafikken øke ganske mye når veien åpnes. Siste anslag for pris er 17,9 mrd. kr, og prisen øker stadig. For langt mindre penger kunne vi heller fått et bedre og langt billigere kollektivtilbud i området. Vi vet at billigere kollektivtransport fungerer, det får ned veitrafikken.

Hvorfor mener statsråden at det er riktig å bruke så mye penger på ny vei framfor først å prøve ut tiltak som kan redusere trafikken?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:36:11]:** Knyttet til dette prosjektet foreligger det en lang forhistorie, med planlegging som har pågått gjennom lang tid, hvor lokalsamfunn selvfølgelig har vært premissleverandører for det, men det har også vært stortingsbehandling av denne saken. Det er ingen hemmelighet at man har

startet E6-utbyggingen i Innlandet sørfra og bygger seg nordover. Det har vært en langsiktig plan å gjøre det, og det fortsetter man med nå.

Dette prosjektet ligger hos Nye veier. De finansieres gjennom at de får i overkant av 6 mrd. kr hvert år fra Stortinget, dvs. fra departementet, og de prioriterer selv hvordan de skal håndtere de ulike utbyggingsprosjektene. Her har det vært gjort en vurdering av at dette prosjektet er modent for utbygging. Det er det selvfølgelig stor tilslutning til, både i denne salen og lokalpolitisk. Derfor er det helt riktig å bygge ut det prosjektet, og det handler ikke bare om det nasjonale behovet, men også om det lokale behovet.

**Geir Jørgensen (R) [13:37:16]:** Takk for svaret. Ifølge oss i Rødt er Nye veier modent for nedlegging. Jeg håper at vi en gang skal klare å komme oss dit, for det er et hurtigspor for mer motorveitbygging, som vi slett ikke trenger.

Men tilbake til denne veistrekningen: Prognosene som er utarbeidet av veimyndighetene, viser at majoriteten av trafikken her fortsatt kommer til å kjøre på gamleveien etter at den nye veien er åpnet. Det skyldes ikke minst at svært mye av trafikken er lokal trafikk i Lillehammer-området og ikke gjennomfartstrafikk. Er statsråden enig i at det finnes tiltak som burde vært testet ut først, for å redusere den lokale trafikken?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:38:10]:** Det ligger veldig grundige analyser til grunn for det transportbehovet som er i denne regionen. Det er helt riktig at det i Lillehammer-regionen selvfølgelig er en god del interntrafikk som benytter seg av E6, som det er ved alle andre E6-traseer i nærheten av byer, men her er det slik at den tyngre transporten og trafikkveksten nær sagt vil foregå inne i et byområde. Det er ikke ønskelig, av mange grunner. Det tror jeg representanten er enig med meg i.

Etter grundige vurderinger og planprosesser har man spurt: Hvor vil det være mest skånsomt og riktig å gjennomføre denne utbyggingen? Da har man etter ganske omfattende vurderinger landet på at det er grepet med tunnel og bro over Lågendeltaet som vil være det riktigste grepet når man skal bygge vei. Alternativet med ikke å bygge vei er ingen god løsning for Lillehammer-samfunnet. Da får ikke de utløst transportbehovet sitt, og vi får heller ikke utløst transportbehovet nordover og til Nord-Vestlandet.

## Spørsmål 25

**Hege Bae Nyholt (R) [13:39:09]:** «I Miljødirektoratets vurdering av ny E6 gjennom Lågendeltaet står det:

«Etter vår vurdering er det er nødvendig å utrede på nytt om det finnes reelle alternative traseer.» Likevel har regjeringen valgt å forholde seg til en eldre utredning.

Hvorfor har regjeringen valgt å ikke utrede alternativer i tråd med Miljødirektoratets vurdering?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:39:41]:** Regjeringen mener at vern er viktig, og at vern er ment å være varig. Når regjeringen likevel har foreslått endringer av det geografiske virkeområdet for verneforskriften for Lågendeltaet, er det fordi vi mener at det er dette som samlet sett gir den beste løsningen.

Omfattende og grundige planprosesser har pågått i tiår. En ny prosess ville innebære økte kostnader, nye og omfattende planprosesser og ny usikkerhet. Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av E6 Moelv–Øyer. Planleggingen av ny E6 er gjennomført i tråd med plan- og bygningsloven, med de strenge krav som det innebærer til utredninger og undersøkelser av konsekvenser av både prissatte og ikke-prissatte virkninger.

Nye veier har forholdt seg til vedtatte planer. I kommunedelplanprosessen ble det i samråd med miljøforvaltningen avklart at den vedtatte traseen var den eneste av alternativene som kunne realisere veiprojektet, gitt Stortingets forutsetninger. Siden Stortingets vedtak har Nye veier optimalisert prosjektet, redusert påvirkningen på verneområdet og nedskalert inngrep med omfattende gjenbruk av eksisterende E6. Selskapet har forskuttert det pågående arbeidet med nye vegnormaler og signalene regjeringen har gitt om redusert utbygging.

De lokale planmyndighetene, statsforvalteren og Nye veier har etter min vurdering jobbet godt for å balansere hensynet til naturreservatet, Lillehammer-samfunnet og behovet for sikker og effektiv transport nasjonalt og lokalt. Det er disse tingene som man faktisk må avveie.

Utbygging av E6 Moelv–Øyer medfører tap av natur og jordbruksarealer. Trafikkmengden er imidlertid over det som utløser krav om fire felt, også etter forslaget om høyere innslagspunkt i reviderte vegnormaler. Krav til sikkerhet i tunneller utløser også krav til to løp og fire felt på deler av strekningen. En ny utredning ville med all sannsynlighet ikke gitt alternativer som ikke allerede er vurdert.

Alle veilinjene som ble vurdert i kommunedelplanen for utbygging forbi Lillehammer, berører viktige natur- og landskapsområder. Naturreservatet strekker seg over 10 km av Lågen. Traseene lengst vest ville medført store terrenginngrep og koblet Lillehammer av E6. Dagens E6 går gjennom verneområdet og krysser Lågen der det er mest fugl. Derfor ble utvidelse heller ikke vur-

dert som et godt alternativ på den strekningen. En ny utredning ville vært ressurskrevende, skapt usikkerhet for utvikling av hele Lillehammer-området og kunne vist seg, sett i lys av de eksisterende utredninger, å bli gjennomført uten nytte.

**Hege Bae Nyholt (R) [13:42:23]:** Som lillehamring og medlem av Lågendeltaets venner kan jeg si at også det som ligger på bordet nå, fører til både ny usikkerhet og økte kostnader, kanskje særlig på naturens vegne. Miljødirektoratet skriver i sitt avslag:

«Vi mener budsjettproposisjonens omtale av endret politikk for motorveger skaper betydelig usikkerhet om forutsetningene for å bygge en firefelts motorvei med hastighet 110 km/t gjennom Lågendeltaet naturreservat fortsatt gjelder.»

Hvorfor måtte denne regjeringen videreføre Solberg-regjeringens dyre, miljøfiendtlige prosjekt akkurat her, når det i tillegg også er samfunnsøkonomisk ulønnsomt, ifølge Miljødirektoratet?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:43:06]:** Jeg tror man skal være forsiktig med å si at dette er Solberg-regjeringens veiprojekt. Meg bekjent har Lillehammer over lang tid vært styrt av andre partier enn Høyre. Dette er et prosjekt som har bred tilslutning, i hvert fall tilslutning lokalpolitisk. Det har også vært sånn at Stortingets partier har vært opptatt av dette veiprojektet. Så jeg tror det er å karikere dette hvis man tillegger prosjektet kun den foregående regjeringen.

Det har vært en lang planprosess over lang tid. Det er et ønsket prosjekt. Det er et nødvendig prosjekt, og vi gjør det på den måten hvor vi skåner natur i størst mulig grad, men det er ikke uten konsekvenser. Det har klima- og miljøministeren vist tidligere i dagens spørretime, at det selvfølgelig er sånn at det får konsekvenser. Men her gjør man kompensierende tiltak. Vi skal se på hvordan vi kan redusere hastighet på eksisterende vei, og hvordan vi kan redusere trafikken mest mulig. Her må man gjøre alle disse avveiningene, og så skal regjeringen selvfølgelig beslutte i saken.

**Hege Bae Nyholt (R) [13:44:05]:** Jeg vil understreke at det er stor folkelig motstand også i Lillehammer-området knyttet til denne utbyggingen. Jeg registrerer at statsråden ikke svarer på det som handler om samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I et debattinnlegg i Dagsavisen den 27. februar skriver statsråden sammen med klima- og miljøministeren:

«Flere sier at regjeringen har overprøvd Miljødirektoratet. Det stemmer ikke. Miljødirektoratet har ikke vurdert ulike alternativer eller en nedskalert utbygging.»

Synes statsråden at dette er en rimelig måte å framstille virkeligheten på, all den tid Miljødirektoratet har foreslått å finne alternativer som en nedskalert utbygging, men har begrenset myndighet i akkurat dette tilfellet til å avgjøre en klagesak?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:44:51]:** Som min gode kollega sa tidligere i spørretimen i dag, er det man har gjort her, å følge den anbefalingen som Miljødirektoratet ga, at hvis regjeringen ønsker å gjennomføre det konkrete prosjektet, bør man endre verneforskriften. Det er det vi har konkludert med og sendt ut på høring. Det er vår vei videre i den saken.

Når det gjelder nytte og lønnsomhet, er det slik at dette prosjektet er av stor samfunnsinteresse. Det ligger i sakens natur når Stortinget har sluttet seg til det. Som representanten sikkert fikk med seg tidligere i dag, har det vært større jernbaneprosjekter som heller ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme eller målt spesielt høyt etter det perspektivet, hvor man har gått inn i naturreservater fordi det har vært en riktig avveining totalt sett for samfunnet. Sånn vil det også være i fremtiden. Det betyr på ingen måte at man skal ta lett på det. At det skal være enkelt å gå inn i sånne områder, må man selvfølgelig for all del forsøke å unngå. Men noen få ganger må man gjøre det for å lykkes med samfunnsutviklingen.

#### Spørsmål 26

Frå representanten Mona Fagerås til samferdselsministeren:

«Hele motorveistrekningen som skal gå gjennom Lågendeltaet, altså E6 Moelv–Øyer, koster 17,9 mrd. kr.

Mener statsråden at dette prosjektet er viktigere enn for eksempel ny vei og bane mellom Bergen og Voss eller en satsing på kollektivtrafikk som sikrer at vi når klimamålene våre?»

**Presidenten [13:45:56]:** Representanten Mona Fagerås er ikkje til stades.

Me går då til spørsmål 27.

#### Spørsmål 27

**Rasmus Hansson (MDG) [13:46:11]:** Nå håper statsråden sikkert at han skal få et spørsmål om Lågendeltaet, og det skal han få. Det lyder:

«Den eksisterende veien som ny E6 gjennom Lågendeltaet er tenkt å erstatte, omtales som utrygg og lite effektiv. Likevel er det skissert alternative løsninger som kan forbedre dagens strekning til en minimal kostnad sammenlignet med en ny vei.

Hvorfor utelukker statsråden slike alternative løsninger som kan innebære nødvendige oppgraderinger på dagens vei og dermed spare natur og penger og gjøre at vi unngår videre konflikt i årene som kommer?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:46:44]:** Igjen vil jeg vise til de lange og grundige planprosessene som man har gjennomgått for ny E6. Vi har ikke utelukket alternative løsninger nå. Ny vei i planlagt trasé er av lokale planmyndigheter, sammen med veiutbygger, vurdert som det beste alternativet. Kommunedelplanen var på høring to ganger. Statsforvalteren fremmet innsigelse mot alle de ni alternativene som ble utredet. For alternativet øst for Lågen, som også omfattet utbedring av dagens trasé, var innsigelsene knyttet til bl.a. konflikt med naturreservatet, manglende hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskapsvern, allmenn interesse langs sjø og vassdrag, og avvik fra statlige planretningslinjer.

Etter samordning av de statlige innsigelsene var det bare ett av alternativene på vestsiden av Lågen som sto igjen, og som ble vedtatt ved fastsetting av kommunedelplanen i 2018. Da hadde statsforvalteren som forvaltningsmyndighet for verningsforskriften også trukket sin innsigelse og akseptert løsningen.

Som representanten er inne på i sitt spørsmål, er eksisterende E6 ulykkesutsatt, har store trafikkmengder og krysser et mer sentralt og sårbart område av naturreservatet, særlig for trekkende fugler, og går rett gjennom Lillehammer. Når det gjelder hvorvidt det å utbedre denne veien ville ha gjort at vi unngår konflikt i årene som kommer, tror jeg bestemt at en eventuell utbedring nå med krav om ny vei på senere tidspunkt ville ha ført til økt konflikt og økt ressursbruk.

Trafikkmengden på strekningen er over det som utløser krav om fire felt. Å separere den gjennomgående trafikken fra lokaltrafikken vil gi økt sikkerhet og beredskap, og gitt Stortingets forutsetninger er løsningen man nå har åpnet for, vurdert å ha mindre negative konsekvenser enn å utvide eksisterende trasé.

Det vil bli betydelig mindre trafikk over dagens kryssing av Lågendeltaet. Det vil gi mindre belastning for fuglelivet i dette området og for lokalmiljøet og befolkningen for øvrig. Det er lagt til grunn omfattende gjenbruk av eksisterende vei der forhold som flomhøyde ikke er til hinder for det, og prosjektet er optimalisert for å redusere miljøpåvirkningen. Deretter kommer ytterligere avbøtende tiltak som nå utredes.

Vi er opptatt av å spare natur i veiprosjektene. Målet er å utbedre der man kan og bygge nytt der man må, og for E6 forbi Lillehammers del er det altså slik at man bl.a. på grunn av krav i lov og forskrift må bygge nytt nå eller i fremtiden.

**Rasmus Hansson (MDG) [13:49:29]:** Takk for svar-  
et. Jeg registrerer at statsråden er innom regjeringens  
oppsiktsvekkende synspunkt om at to broer gjennom  
et naturreservat er bedre for naturen enn bare én, men  
la nå det ligge.

I desember i fjor undertegnet klima- og miljømi-  
nisteren Kunming–Montreal-avtalen, den såkalte na-  
turavtalen, som forplikter oss til å verne 30 pst. og re-  
staurere 30 pst. av naturen innen 2030. Det er altså et  
helt avsindig ambisiøst mål – hvis det er lov å bruke det  
ordet, president. En slik avtale vil måtte få veldig store  
konsekvenser for arealpolitikken i Norge. Nå diskuterer  
vi den nåværende arealpolitikken som spiser enda mer  
natur. Hvordan vil samferdselsministeren på sitt an-  
svarsområde fra nå av sikre at naturhensyn og naturav-  
talen kan ivaretas i årene som kommer?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:50:32]:** Det som re-  
presentanten er inne på her, er selvfølgelig særdeles  
viktig i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Derfor  
har vi i utredningsoppdragene lagt stor vekt på hvor-  
dan vi skal redusere naturinngrep, hvordan vi kan ha  
avbøtende tiltak, og hvordan vi kan kompensere natur.  
Alt dette vil vi selvfølgelig komme tilbake til, og det har  
forsterket seg i lys av denne avtalen.

Dette er viktig for regjeringen, men det er selvfølge-  
lig ikke mulig å bygge infrastruktur uten at det har kon-  
sekvenser for natur, for jord og for alt som vi ellers er  
opptatt av i denne salen.

**Rasmus Hansson (MDG) [13:51:04]:** Et alternativ er  
å ikke bruke like mye penger på å bygge så mye infra-  
struktur at en spiser opp resten av naturen. Når det gjel-  
der den nåværende saken som vi diskuterer, var statsrå-  
den innom begrepet avbøtende tiltak. I det nye kost-  
nadsoverslaget på 17,9 mrd. kr, som er opp fra  
11,6 mrd. kr, for utbyggingsavtalen for E6 Moelv–Øyer  
er det ifølge Gudbrandsdølen Dagingen ikke satt av  
penger til slike kompensierende tiltak. Stemmer dette,  
og hva vil i så fall statsråden gjøre for å sikre kompense-  
rende tiltak for å minimalisere naturødeleggelsen som  
regjeringens vedtak innebærer?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:51:57]:** Det er et pågå-  
ende arbeid med disse avbøtende tiltakene, så det er litt  
vanskelig å kostnadsfeste det på forhånd. Så det må vi  
komme tilbake til, men det er Nye veier som tiltaksha-  
ver som må håndtere det.

#### Spørsmål 28

**Morten Stordalen (FrP) [13:52:23]:** «Hos Statens  
vegvesen finnes det mange håndbøker som i utgangs-

punktet vel er ment å ha en enhetlig standard. Men i  
noen tilfeller kan det se ut til at håndbøkene er noe ut-  
daterte, og det kan også virke hemmende for å kunne  
bygge mer trafikksikre veier.

Vil statsråden ta initiativ til å igangsette et arbeid for  
å oppdatere og forenkle dagens håndbøker hva gjelder  
veinettet og det som naturlig hører med?»

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:52:50]:** Statens vegve-  
sen utgir vegnormaler, veiledninger og retningslinjer.  
Dette omtales også som håndbøker.

Vegnormaler er kravdokumenter, og Statens vegve-  
sen har de siste årene jobbet med å tydeliggjøre og foren-  
kle vegnormalene. Alle vegnormalene er i dag publi-  
sert på en digital plattform. De gir en enhetlig standard  
og er revidert og oppdatert etter 2021. Et unntak er deler  
av vegnormal N300 Trafikkskilt, hvor siste del vil utgis i  
revidert utgave i 2023.

Veiledninger er støttedokumenter til vegnormalene  
og inneholder utdypende fagstoff. Statens vegvesen job-  
ber med å publisere veiledninger i samme digitale form  
som vegnormalene er publisert i. Flere av veiledningene  
har behov for revisjon. Enkelte har et innhold som ikke  
er i henhold til dagens føringer for veiledninger, dvs. at  
de kan inneholde kravformuleringer eller for omfatten-  
de lærebokstoff. Ved publisering på digital plattform  
gjennomgås veiledningene for at innholdet skal bli i  
tråd med dagens føringer.

Retningslinjer er interne kravdokumenter i Statens  
vegvesen som eventuelt også kan brukes av andre vei-  
eiere. I den grad det er aktuelt, kan disse publiseres på  
den samme digitale plattformen som vegnormaler og  
veiledninger. Med gjennomgangen av dokumentene  
som Statens vegvesen nå gjør ved overgang til digital  
plattform for publisering av vegnormaler og veilednin-  
ger, vil disse dokumentene presenteres mer enhetlig  
enn i dag.

**Morten Stordalen (FrP) [13:54:28]:** Som statsråden  
sikkert er vel kjent med, har selskapet Nye veier utford-  
ret en del av disse håndbøkene og vegnormalene,  
nettopp for å kunne bygge mer og billigere – tryggere  
veier for en rimeligere penge.

I håndbøkene omtales også materialvalg. Vi vet at  
det også i norske selskaper har vært en enorm industriell  
utvikling og digitalisering som har gjort at andre materi-  
aler kan være rimeligere å bruke enn de tradisjonelle  
som står omtalt i dagens håndbøker. I tillegg vet vi at  
kjøretøyparken har endret seg. For eksempel skal auto-  
vern bygd etter håndbøkene til Statens vegvesen tåle bi-  
ler på 1 500 kg. Det er det man har brukt som standard.  
Når det gjelder bilparken som selges i dag, er elbiler og  
de bilene det selges flest av, om lag 2,5 tonn tunge. Det  
betyr at håndbøkene er gått ut på dato.

Spørsmålet blir: Vil statsråden ta initiativ til å se på, modernisere og oppdatere dagens håndbøker?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:55:30]:** Jeg tror representanten Stordalen og jeg kan være enige om at verden er dynamisk. Det skjer utvikling, og derfor må man hele tiden oppdatere regelverk og håndbøker, for teknologien endrer seg. Hvordan vi tenker om sikkerhet, og hvordan vi tenker om materialvalg etc., vil endre seg. Det er et løpende arbeid som Statens vegvesen må gjøre kontinuerlig på et vis.

**Morten Stordalen (FrP) [13:55:49]:** Jeg takker for at statsråden er imøtekommende og ser utfordringene med at noe er gått ut på dato fordi utviklingen går raskere.

Jeg vil nevne en annen ting som har vært en gjenganger i Stortinget. Jeg vet at tidligere statsråd Ketil Solvik-Olsen sendte et rundskriv til kommunene og fylkeskommunene, og det gjelder bygging av gang- og sykkelstier. Det er det en veileder for, som ute i landets kommuner og fylkeskommuner tolkes av Statens vegvesen som et absolutt krav for å kunne bygge gang- og sykkelsti. Det følger med en veileder og håndbok for hvordan dette skal bygges. De aller fleste kommunene er små kommuner, landkommuner, hvor man har relativt få gående og syklende per time, som barn som skal komme seg trygt fram og tilbake til skole eller fritidsaktiviteter. I håndboken, som jeg ikke er helt sikker på om statsråden har lest, står det imidlertid at en gang- og sykkelsti med færre enn 15 gående og syklende per time skal være 2,5 meter bred, men dersom det er 16 syklende og gående per time, må den være 3 meter bred – på lik linje med det den vil være i en større by med 200 gående og syklende per time.

Mener statsråden dette er tidsriktig, eller vil han ta initiativ til å gjøre noe med det?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [13:56:54]:** Heldigvis er det slik at der står de lokale veieierne ganske fritt til selv å håndtere fravik. Det kan de løse, og det gjøres i noen grad også. Jeg registrerer imidlertid at denne henger igjen i mange sammenhenger. Man tror at man ikke har muligheten, men det er slik at kommunene har mulighet til å ha fravik på egne veier. Det har selvfølgelig også fylkeskommunene på sine prosjekter, og det samme har staten på sine prosjekter. Der er det nok rett og slett en feiloppfatning ute og går.

#### Spørsmål 29

**Presidenten [13:57:26]:** Dette spørsmålet, frå representanten Ingvild Wethrus Thorsvik til helse- og om-

sorgsministeren, vil verta teke opp av representanten Emma Georgina Lind.

**Emma Georgina Lind (V) [13:57:43]:** «ATROP Støtte & Ettervernsenter i Kristiansand er et lavterskel etterverntilbud til personer og familier som har opplevd seksuelle, fysiske og psykiske overgrep eller er pårørende, rusavhengige eller sliter med psykisk helse. ATROP og mange andre frivillige organisasjoner står nå i fare for å måtte stenge eller bygge kraftig ned tilbudet på grunn av regjeringens kutt i statlige tilskudd.

Mener statsråden vi bare må leve med at ATROP og andre hjelpetilbud til de som sliter mest i samfunnet, nå må bygges ned sine tilbud?»

**Statsråd Ingvild Kjerkol [13:58:15]:** Det er stor konkurranse om tilskudd til ideelle og frivillige på helse- og omsorgsområdet, og for flere av ordningene søkes det om mer enn det dobbelte av tilskuddsrammen Stortinget har bevilget. Da må tilskudd, etter regjeringens syn, være målrettede og prosessene åpne og gjennomsiktlige. Derfor har vi valgt å avvike øremerkede tilskudd på helse- og omsorgsområdet, slik at det er kvaliteten på tilbud og søknader som avgjør hvem som får tilskudd, og ikke hvor gode organisasjoner er på lobbyvirksomhet.

De søknadsbaserte tilskuddene til ideelle og frivillige på Helse- og omsorgsdepartementets område er ikke kuttet, snarere tvert imot, men fordi mange søker og konkurransen dermed er stor, er det nødvendig med tydelige og klare kriterier for tildeling. Slik vi gjorde rede for i statsbudsjettet, har det for en av ordningene, tilskuddet til bruker- og pårørendeorganisasjoner, vært en lengre prosess for å følge opp evalueringen av tilskuddet og Riksrevisjonens gjennomgang av tilskuddsforvaltningen. I denne prosessen har Helsedirektoratet hatt en arbeidsgruppe med deltakelse fra bruker- og pårørendeorganisasjoner, som har foreslått justeringer i formålet med ordningen og avgrensninger i hvem som kan søke. Hensikten har vært å klargjøre det som hele tiden har vært kjerneformålet med bevilgningen: å styrke bruker- og pårørendemedvirkningen i tjenestene.

Når det gjelder den konkrete organisasjonen som representanten tar opp, ber jeg om forståelse for at jeg ikke kan gå inn i denne enkeltsaken siden departementet her er klageinstans.

ATROP har over tid mottatt tilskudd fra den tidligere nevnte tilskuddsordningen. Her har det vært en tydelig utglidning i tildelingspraksis, noe som har svekket kjerneformålet med tilskuddet. Når vi har strammet inn tildelingskriteriene, er det ikke på noen måte ment som en nedvurdering av den formidable innsatsen ATROP eller andre organisasjoner har lagt ned.

Jeg vil etter klagebehandlingen invitere relevante organisasjoner til et møte for å drøfte hvordan vi kan gjøre forbedringer i ordningen framover.

**Emma Georgina Lind (V) [14:00:52]:** En opprydning i tidligere praksis med mål om mer likebehandling og rettferdighet er jo i prinsippet bra, men endringen som ble gjort i søknadskriteriene, har medført at av 72 frivillige organisasjoner som har søkt om tilskudd, har 63 av dem fått avslag, inkludert ATROP. Det betyr at bredden på tilbudet nå reduseres, og mange sårbare grupper mister tilbudet sitt.

ATROPs tjenester bidrar til forebygging og mestring av krevende livssituasjoner og har særlig pårørende som målgruppe. Forebygging, livsmestring og ikke minst fellesskap er et viktig tiltak for å unngå overbelastning av allerede sterkt pressede offentlige tjenester.

Mener statsråden at kriteriene som legges til grunn i ny tilskuddsordning, treffer godt nok med tanke på hvor mange som fikk avslag? Og er statsråden bekymret for at reduksjon i lavterskeltilbud kan resultere i økt behov for mer ressurskrevende tjenester, fordi mange nå ikke lenger vil få hjelp på et tidligere stadium?

**Statsråd Ingvild Kjerkol [14:01:53]:** Det er viktig at det ikke framstilles som at vi har kuttet i de midlene som settes av til dette formålet, men når det er langt flere organisasjoner som søker, sier det seg selv at ikke alle kan få. Så lenge den organisasjonen representanten nevner, også kan komme i en situasjon hvor man klager på vedtaket, må departementet behandle den klagen.

Hvor store disse søknadsbaserte pottene skal være, er selvsagt en diskusjon, men det er Stortinget som til syvende og sist vedtar rammene, og her er pengene delt ut etter formålet. For tilskuddet til bruker- og pårørendeorganisasjoner søkes det om mer enn 100 mill. kr mer enn denne rammen. Det er et faktum. Derfor er det viktig å ha dialog med organisasjonene.

**Emma Georgina Lind (V) [14:02:57]:** Jeg har forståelse for at ikke alle kan få, og at det er mye press på ordningen, men ATROP har levert viktige tjenester i over 13 år og mottatt statlig støtte i 10 av disse. Bare i fjor gjennomførte ATROP over 1 000 samtaler med pårørende. Mange er helt avhengige av disse tjenestene, og i Kristiansand kommune er det et viktig supplement til andre offentlige tjenester. Fire av seks ansatte er nå allerede permittert, og fra 1. mai blir det kun daglig leder igjen. Det er kun et spørsmål om tid før tilbudet legges ned.

Presset på offentlige tjenester er allerede stort, og det er heller ikke alltid slik at tilgjengelig tilbud passer behovet. Uten statlig støtte må tilbudet legges ned. Hvem skal overta disse 1 000 samtalene når ATROP må

kaste inn håndkleet? Er det gjort noen utredninger eller vurderinger av hvor disse menneskene nå skal søke hjelp?

**Statsråd Ingvild Kjerkol [14:03:47]:** Jeg må gjenta at vi har fått oversendt mange klager, et femtitalls klager, og for flere av ordningene er klagefristen ennå ikke utløpt. Det er derfor for tidlig å si om vi vil kunne få enda flere klager enn tidligere år.

Endringene i tilskuddsordningene er i tråd med Riksrevisjonens påpekninger i undersøkelsene av tilskudd til organisasjoner fra 2022. Der slo Riksrevisjonen fast at mål og kriterier for tilskuddet ikke var tilstrekkelig tydelig og presist.

Jeg kan ikke gå inn i enkeltsaker om tilskudd. Vi kjenner jo ikke de organisasjonene som har fått penger. De gjør også en viktig jobb og vil fange opp mange. Engasjementet for ATROP fra en representant fra den regionen har jeg likevel stor forståelse og sympati for. Det er derfor vi velges inn til Stortinget, for å passe på vår egen region og de gode tingene som skjer der.

### Spørsmål 30

**Guri Melby (V) [14:05:06]:** «Sanitetskvinnenes veiledningssentre for pårørende til rusmiddelavhengige og psykisk syke er etablert over hele landet, er bygd opp over 40 år og har årlig 10 000 pårørendesamtaler. Nå står tilbudet i fare fordi Sanitetskvinnene og mange andre frivillige organisasjoner langt inn i budsjettåret får beskjed om at alt statlig tilskudd for 2023 faller bort.

Mener statsråden at dette er en verdig måte å behandle Norges største kvinneorganisasjon på og en god oppfølging i 2023 av alle fine ord i «Frivillighetens år» 2022?»

**Statsråd Ingvild Kjerkol [14:05:41]:** Som jeg redegjorde for i mitt nylige svar på spørsmålet til representanten Wethrus Thorsvik, som ble målbåret av en annen representant, er det stor konkurranse om tilskudd til ideelle og frivillige på helse- og omsorgsområdet, og for flere av ordningene søkes det om mer enn det dobbelte av tilskuddsrammen.

Sanitetskvinnene har over tid mottatt tilskudd fra ordningen med tilskudd til bruker- og pårørendeorganisasjoner over statsbudsjettets kapittel 765, post 71. Dette er en ordning hvor konkurransen om midler har økt år for år, og hvor det har vært en klar utglidning i tildelingspraksis – hvor kjerneformålet om å styrke bruker- og pårørendemedvirkningen har blitt svekket. At formålet er tydeliggjort og tildelingskriteriene strammet inn, er ikke på noen måte ment å underkjenne betydningen av innsatsen Sanitetskvinnene eller andre or-

ganisasjoner yter. Ideelle og frivillige utgjør et veldig viktig bidrag og et supplement til det offentlige tilbudet, og målsettingen er at vi skal skape en forutsigbar, åpen og rettferdig tilskuddsforvaltning for disse organisasjonene.

Jeg må be om forståelse for at jeg ikke kan gå inn i enkeltsaken representanten tar opp. Helse- og omsorgsdepartementet er klageinstans for Helsedirektoratets tilskuddsforvaltning, og nå arbeider vi for fullt med å få behandlet klagen. Jeg kan forsikre om at så snart klagebehandlingen er overstått, vil jeg invitere disse organisasjonene til et møte for å drøfte hvordan vi kan legge til rette for enda bedre prosesser ved neste års tildeling.

**Guri Melby (V) [14:07:40]:** Jeg skal være den første til å innrømme at det å fordele støtte på denne måten er krevende. Jeg tror vi på mange måter skal være glad for at det er flere som søker om midler, enn det er som kan få. Det er veldig bra at det er mange frivillige organisasjoner i dette landet som har lyst til å gi et tilbud til folk som står i vanskelige situasjoner. Men når statsråden sier at hovedformålet er en forsvarlig og god tilskuddsforvaltning, blir jeg litt i stuss, for hovedformålet her må jo være de tjenestene som disse organisasjonene gir. Grunnen til at de nå er så fortvilte, er at de ser at de pårørende som de har gitt et tilbud, ikke får et tilbud nå. Det er ingen som står klar til å gi dem det tilbudet som nå forsvinner.

Det som nå skjer, er en varslet krise. Konsekvensene var tydeliggjort allerede da budsjettet var på høring. Da har jeg lyst til å spørre statsråden: Hva har hun gjort fra det ble ropt varsko i oktober, og fram til nå for å forhindre at pårørende er de som betaler en høy pris når den støtten de har lent seg på, forsvinner? Og vil statsråden gjøre noe for å rette opp dette?

**Statsråd Ingvild Kjerkol [14:08:43]:** Det er litt uklart hva representanten egentlig spør om, for å gå inn på den enkelte organisasjonen som representanten har omtalt i spørsmålet sitt, kan ikke jeg gjøre. Det vil ikke være i Norske Kvinners Sanitetsforenings interesse at jeg blander meg inn i deres klagebehandling nå.

Jeg ønsker at flest mulig som gir denne typen gode tjenester, skal få tilgang på de midlene som Stortinget bevilger. Hvis man er frustrert – og det kan nok være en frustrasjon som jeg og representanten Melby deler over at ikke alle gode tiltak og organisasjoner får tildelt midler – må både storting og regjering vurdere om man eventuelt skal legge på mer penger. Det er en vurdering som regjeringen gjør fortløpende.

**Guri Melby (V) [14:09:39]:** Isolert sett er det selvsagt viktig at vi behandler disse organisasjonene skikkelig, men det aller, aller viktigste er at vi greier å ivare-

ta de menneskene som de gir hjelp. Etter pandemien opplever vi økt press på plassene innenfor psykisk helsehjelp. Tall fra Nav viste at i tredje kvartal 2022 var 95 626 personer sykmeldt i Norge på grunn av psykiske lidelser, noe som er en kraftig økning fra 2018. Et av de tilbudene som nå opplever kutt, er Angstringen, som hjelper personer som plages av angst i hverdagen, for å forhindre at sykdommen går ut over jobb, studier og livskvalitet. Som en konsekvens av det kuttet de nå er utsatt for, står de overfor konkurs.

Da er spørsmålet mitt til statsråden – og det handler ikke om organisasjonen: Hvordan mener statsråden at disse pasientene kan ivaretas av det offentlige, når denne organisasjonen ikke lenger kan gjøre det?

**Statsråd Ingvild Kjerkol [14:10:31]:** Det denne regjeringen har prioritert i årets budsjett, er en ekstra styrking av lavterskeltilbud innen psykisk helse. Vi har 150 mill. kr i friske midler, på toppen av de ordningene som videreføres fra budsjettåret før, til lavterskeltilbud ute i kommunene og til søkbare pletter for denne typen aktører som spørsmålsstilleren er opptatt av i sitt spørsmål. I tillegg har vi øremerket penger på sykehusrammen for å bygge ut døgnkapasitet til barn, unge og voksne, sånn at vi også har en styrket beredskap og innsats for dem som er alvorlig syke og trenger spesialisthelsetjenesten vår.

Denne regjeringen vil legge fram en opptrappingsplan for hele psykisk helsefeltet i løpet av våren. Den har tre innsatsområder: det helsefremmende og forebyggende, gode lavterskeltilbud og en bedre tjeneste til dem som trenger langvarige og koordinerte tjenester.

**Presidenten [14:11:35]:** Spørsmål 31 er handsama tidlegare. Me går vidare til spørsmål 32.

### Spørsmål 32

**Alfred Jens Bjørlo (V) [14:11:48]:** Mitt spørsmål til kunnskapsministeren er som følger:

«Av 6 000 lærlingar i Vestland fylke er 80 pst. knytte til eit opplæringskontor. Opplæringskontora er særskilt viktige for at dei små og mellomstore bedriftene skal kunne ta inn lærlingar.

Er statsråden samd i at opplæringskontora si rolle er heilt sentral i å sikre eit breitt tilbod av lærlingeplassar med høg kvalitet over heile landet, blant både små og store arbeidsgjevarar, og at det er viktig å finne løysingar som gjer at ikkje opplæringskontora si rolle blir svekka i den nye opplæringslova?»

**Statsråd Tonje Brenna [14:12:21]:** La meg begynne med å takke for et viktig spørsmål og si tydelig at svaret

er ja. Opplæringskontorene er viktige for å sikre et bredt tilbud av læreplasser med høy kvalitet over hele landet blant både store og små arbeidsgivere.

Jeg er også enig i at det er viktig at vi gjennom den nye opplæringsloven finner løsninger som ikke svekker opplæringskontorenes rolle.

Forslaget til ny opplæringslov anerkjenner at opplæringskontorene spiller en viktig rolle for fag- og yrkesopplæringen. Forslaget innebærer ikke å svekke opplæringskontorenes rolle, men tydeliggjør utgangspunktet for ansvarsforhold og rolledeling i samarbeidet mellom lærebedrift, opplæringskontorer og fylkeskommune. Når, som i dag, både opplæringskontoret og den virksomheten som gir opplæring, er godkjent som lærebedrift, kan det bli uklart hvem som har ansvaret for de oppgavene som etter loven ligger til lærebedriftene. Dette kan bl.a. få konsekvenser for lærlinger i sårbare situasjoner.

Forslaget om at opplæringskontorene ikke skal reguleres som lærebedrift, men i stedet betegnes som et samarbeidsorgan for lærebedrifter, rydder opp i ansvarsforholdene når det gjelder de lovpålagte oppgavene som skal sikre et godt system for opplæring i bedrift til beste for den enkelte lærling og for samfunnet. Som det går fram av forslaget i Prop. 57 L for 2022–2023, vil lærebedriftene fortsatt kunne samarbeide med opplæringskontorene gjennom å inngå avtale om dette innenfor de rammene som lov og forskrift setter.

Det er positivt at det er stort engasjement rundt reglene som skal sikre formidling av læreplass og opplæring av lærlinger. Jeg registrerer at det er mange som ønsker at opplæringskontorene fortsatt skal kunne inngå lærekontrakter og motta læretilskudd. Det skal være mulig innenfor en modell hvor vi rydder i ansvarsforholdene.

Debatten vi har nå, viser etter min mening at det er behov for ytterligere å tydeliggjøre hvilke oppgaver, og på hvilken måte, lærebedriftene kan samarbeide med opplæringskontorene om. Jeg er opptatt av å lytte til de innspillene som er kommet, og tror vi kan komme til enighet om gode løsninger til beste for den enkelte lærling og for samfunnet. Jeg vil fortsette den gode dialogen med utdannings- og forskningskomiteen, slik at vi kan sikre brede og gode løsninger som kan stå seg over tid, løsninger som vil sikre lærlingene våre formidling til læreplass og god opplæring i lærebedrifter.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [14:14:29]:** Eg takkar for svaret, og eg er glad for å kunne tolke svaret slik at både kunnskapsministeren og regjeringspartia har lytta til dei til dels ganske kraftige og iallfall mange innspela som har kome i løpet av høyringsrunden her på Stortinget knytt til opplæringslova frå eit breitt spekter av

aktørar over heile landet som jobbar for eit best mogleg opplæringstilbod. Det er ikkje tvil om at det forslaget som låg inne i det som opphavleg var oversendt Stortinget, om nær sagt å redusere opplæringskontora til ei slags konsulentverksemd på sida av partane, har blitt reagert på – sterkt – frå veldig mange hald. Eg ber igjen statsråden stadfeste at ho ser for seg at det er mogleg å lande løysingar – med statsråden si velsigning, så å seie – som sikrar opplæringskontora ei rolle som ein formell part i det viktige felles arbeidet det er å få på plass lærekontraktar og leggje til rette for at flest mogleg bedrifter og andre arbeidsgjevarar kan ta inn lærlingar.

**Statsråd Tonje Brenna [14:15:33]:** Heldigvis er det slik i vårt vakre parlamentariske system at statsråden ikke trenger å velsigne noe av det lovarbeidet som Stortinget gjør. Men jeg kan bekrefte at det jobbes med løsninger – det tror jeg det gjør i flere partier, og i begge regjeringspartiene, også mitt eget.

Jeg tror at det vi må lykkes med, er å sortere hva som er målet, og hvordan vi kommer til det målet. Da er både lov og forskrift viktig. Så tror jeg at det som skjer, er at man fra en del opplæringskontorers side blir veldig bekymret for at denne endringen vil medføre noe det kanskje ikke vil medføre, nemlig at det blir vanskeligere enn det det har vært til nå. Målet er det motsatte, at vi skal rydde opp og gjøre dette bedre, og da er vi helt avhengig av å lytte til de tilbakemeldingene vi nå får, både i komiteens høring og gjennom andre kanaler. Da er jeg sikker på at vi kommer til å klare å lande brede løsninger som gjør arbeidslivets parter fornøyd, og som gjør det bedre for lærlingene og for opplæringskontorene.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [14:16:33]:** Eg takkar igjen for svaret – eit godt svar – og eg reknar med at signalet om at Stortinget gjer som dei vil utan å trenge velsigning frå regjeringa, også går til regjeringspartia sine medlemmer når vi skal votere i denne salen vidare framover. Men hovudpoenget er at engasjementet for opplæringskontora har vore kanskje spesielt sterkt frå to hald, nemleg frå ein del mindre fag og bransjar, som lett druknar i den store samanhengen, og der opplæringskontora faktisk har vore viktige for desse bransjane, eksempelvis trevareindustrien – og også, slik som eg kjenner det frå mitt fylke, frå breie, regionale opplæringskontor. Eg kjenner sjølv Nordfjord Opplæringskontor, som har bygd seg opp til eit breitt kontor som tilbyr mange arbeidsgjevarar lærlingar i mange bransjar. Det er med på å heve statusen til lærlingyrket og jobbar tydeleg for at yrkesfag skal bli ein naturleg del for fleire. Viss vi greier å få til plassar som sikrar dei gode opplæringskontora si rolle, og kanskje også set klare krav til kvaliteten på opplæringskontora, trur eg vi gjer noko for å styrkje den yrkesfaglege opplæringa samla sett.



**Statsråd Tonje Brenna [14:17:35]:** Jeg er helt enig i den beskrivelsen og i målsettingen som representanten forteller om. Jeg tror poenget med de små, litt mer sårbare fagene er veldig godt, for vi vet at det å jobbe med å utvikle fagene, det å jobbe med å rekruttere til fagene parallelt med at man utvikler dem, og at man samtidig hele tiden må holde seg flytende på et nivå som gjør at man ikke blir for små, er en krevende oppgave for veldig mange av de små bedriftene våre.

Jeg tror også det er et viktig poeng med bredde i en del opplæringskontorer. En del av ny opplæringslov handler også om yrkesfaglig rekvalifisering, muligheten til å ta flere fagbrev, og at opplæringskontorene våre er brede, tror jeg blir enda viktigere i de 20 årene som kommer, enn det har vært i de 20 årene vi legger bak oss. Jeg er helt enig i beskrivelsen og overbevist om at Stortinget kommer til å klare å løse dette på en veldig god måte.

Kari Henriksen hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten [14:18:27]:** Vi går da til spørsmål 5.

#### Spørsmål 5

**Presidenten [14:18:28]:** Dette spørsmålet, fra representanten Ingrid Fiskaa til utenriksministeren, er overført til justis- og beredskapsministeren som rette vedkommende.

**Ingrid Fiskaa (SV) [14:18:43]:** «Ifølge Klassekampen står nærare 700 afghanarar i fare for å bli utviste frå Noreg. Mange av desse er hazaraar, ei folkegruppe som i lang tid har vore undertrykt og utsett for brutale angrep i Afghanistan og Pakistan. Menneskerettsorganisasjonar og FN har varsla om det som kan synast som systematiske drap på hazaraane i desse landa.

Har utlendingsstyresmaktene tilstrekkeleg informasjon om situasjonen til hazaragrappa, og er utanriksministeren trygg på at dei medborgarane som no vert utviste, ikkje vil bli drept for å vere hazaraar?»

**Statsråd Emilie Mehl [14:19:31]:** Dette spørsmålet er stilet til utenriksministeren, og etter avtale med utenriksministeren besvarer jeg spørsmålet, siden det ligger inn under mitt konstitusjonelle ansvarsområde. Det er UDI og UNE som behandler enkeltsaker etter utlendingsloven, og det er slik at verken jeg eller Justis- og beredskapsdepartementet har myndighet til å overprøve eller gå inn i de sakene som representanten viser til, med mindre disse sakene skulle vise seg å gjelde grunnleggende nasjonale interesser eller utenrikspolitiske hensyn.

Jeg er kjent med at i enkelte oppslag i media i det siste er det hevdet at rundt 700 afghanere skal stå i fare for å bli utvist. Ut fra oppslagene i media ser det ut til å være saker hvor det foreligger mistanke om at oppholdstillatelse eller statsborgerskap kan være gitt på uriktig grunnlag. I slike situasjoner gir både utlendingsloven og statsborgerloven hjemmel for tilbakekall av oppholdstillatelse og statsborgerskap.

På generelt grunnlag er det viktig at det reageres med tilbakekall dersom oppholdstillatelse og/eller statsborgerskap er gitt fordi søkerne har gitt uriktige opplysninger til norske myndigheter. Det er helt nødvendig for å bevare tilliten til asylinstituttet og for å vise at det slås ned på misbruk. Når det gjelder hazaraer spesielt, som representanten spør om, må UDI og UNE, som for andre grupper, vurdere om vilkårene for tilbakekall er oppfylt, men også om det foreligger et vern mot retur. Det at en tillatelse eller et statsborgerskap blir kalt tilbake, betyr ikke nødvendigvis at søkeren må returnere til hjemlandet. Jeg vil presisere at Norge aldri kan sende noen tilbake til et land eller område hvor de kan bli forfulgt, eller hvor de står i reell fare for å bli utsatt for dødsstraff, tortur eller annen umenneskelig eller nedverdiggende behandling eller straff.

Ved vurderingen av om det foreligger vern mot retur, legger UDI og UNE vekt på oppdatert landinformasjon om situasjonen for utsatte grupper i søkerens hjemland, og hvis søkeren anses vernet mot retur, må utlendingsmyndighetene vurdere om det kan gis en ny oppholdstillatelse dersom det er slik at den opprinnelige tillatelsen eller statsborgerskapet er kalt tilbake.

**Ingrid Fiskaa (SV) [14:21:48]:** Eg takkar for svaret.

Justisministeren viser i sitt svar til at det ikkje ligg til henne å overprøva saksbehandlninga i UDI, men i dette tilfellet er dette ein del av ein større bunke med saker der UDI sjølv har bede om at ein skal leggja bort ein god del av desse sakene, og der justisministeren – iallfall ifølgje media – har sett foten ned for det og meiner at desse sakene likevel skal behandlast. Mange av desse er altså veldig gamle. Det kjem ikkje av at ein har lagt fram nytt bevis, men at ein har mistanke om at nokre opplysningar som blei gjevne, skal ha vore feil. I dette tilfellet kan det altså gå ut over ei folkegruppe som ifølgje Landinfo – som justisministeren kjenner godt til – er ei svært utsett gruppe. Tviler justisministeren på informasjonen Landinfo gjev om hazaraane som utsett gruppe både i Pakistan og i Afghanistan?

**Statsråd Emilie Mehl [14:22:51]:** Saken her er at vi har en lang tradisjon i Norge for å behandle asylsøkner individuelt, og hvis det er spørsmål om tilbakekall av oppholdstillatelse eller statsborgerskap, gjelder det da også. Vi har ikke tradisjon for å ha en helt generell

behandling av store grupper, med noen unntak, som f.eks. flyktningene fra Ukraina, som vi har valgt å innvilge midlertidig kollektiv beskyttelse etter en spesiell bestemmelse i utlendingsloven. Jeg har høy tillit til utlendingsmyndighetene og forvaltningen de gjør, at de legger til grunn rammene som oppstilles i utlendingsloven, rammene menneskerettene oppstiller, og at de gjør riktige vurderinger knyttet til returvern. Jeg har også høy tillit til Landinfo og den informasjonen de utarbeider, som bl.a. inngår i grunnlaget for vurderingene som gjøres i UDI og UNE.

**Ingrid Fiskaa (SV) [14:23:50]:** Eg oppfattar at justisministeren i sitt svar ikkje ønskjer å ta stilling til om hazaraane er ei svært utsett gruppe i dei landa som det her gjeld, altså Afghanistan og Pakistan, men viser til vurderingar frå underliggjande etatar. Eg minner då om at justisministeren sjølv har overprøvd UDI i denne saka ved aktivt å seia nei til at dei kan leggja bort ei rekkje gamle saker. Det er snakk om folk som er godt integrerte i Noreg, og som i fleire av desse tilfella har vore her i mange år. Det må jo bety at justisministeren kan ta stilling til om det er trygt å senda dei folka det her gjeld, tilbake – anten det no er Afghanistan eller Pakistan ein vurderer å senda dei til – eller om ho meiner at det er betre at dei blir i Noreg som papirlause og ureturnerbare.

**Statsråd Emilie Mehl [14:24:55]:** Hvis jeg forstår representanten rett, legger hun til grunn helt generelle uttalelser for en saksportefølge på kanskje rundt 1 000 saker. Det kan ikke jeg gjøre. Det er viktig at disse sakene blir behandlet individuelt, og det er sånn at UDI og UNE bl.a. legger oppdatert informasjon fra Landinfo til grunn som en viktig del av det informasjonsgrunnlaget de kan gjøre vurderinger på i en sak. Heldigvis har vi også god fagkompetanse på nettopp landinformasjon, gjennom Landinfo, som representanten kjenner til.

### Spørsmål 33

**Lan Marie Nguyen Berg (MDG) [14:25:44]:** «Politidirektoratet har avdekket alvorlige mangler ved etterforskningen i flere saker med forsvunne enslige mindreårige asylsøkere, inkludert oppfølging av grunnleggende undersøkelser. Justis- og beredskapsministeren har ved to anledninger, 12. desember 2022 og 5. januar 2023, svart at retningslinjene følges.

Hvordan kunne statsråden forutsette at praksis var fulgt, når Politidirektoratet nå selv sier at det ikke er tilfellet, og vil statsråden igangsette en gransking for å få det fulle bildet av hvordan 1 000 asylbarn har forsvunnet?»

**Statsråd Emilie Mehl [14:26:24]:** Når enslige mindreårige asylsøkere forsvinner fra asylmottak, er det av helt avgjørende betydning at de myndigheter som er berørt, følger fastsatte og betryggende rutiner. Bakgrunnen for representantens spørsmål er at det ble reist tvil om dette var tilfellet, bl.a. gjennom oppslag i media, og derfor iverksatte Politidirektoratet et arbeid med å se på rutiner og praksis. Det er bra.

I brev av 7. desember i fjor til politidistriktene minnet direktoratet om gjeldende rutiner og ba politidistriktene redegjøre for hvordan disse sakene håndteres.

Vi hadde en interpellasjonsdebatt i Stortinget den 5. januar i år. Der pekte jeg på at det pågikk et arbeid i Politidirektoratet for å oppdatere og videreutvikle retningslinjene, som jeg mener er riktig og viktig på bakgrunn av det som har framkommet. Jeg understreket at det er viktig for meg at dette tas ordentlig på alvor, men også at jeg ønsket å avvente vurderingene til Politidirektoratet før man beslutter gransking eller andre tiltak.

Utviklingsarbeidet på dette feltet har pågått siden. Politidirektoratet har laget nye statistikkgrupper som handler om enslige mindreårige i savnetsakene i politiets systemer.

Videre etablerte Politidirektoratet en dialog med UDI og Bufdir for å sikre en felles forståelse av rundskriv, begrepsbruk, rutiner og praksis, og det er nå en arbeidsgruppe som følger opp denne veldig sentrale oppgaven.

I 2022 er det også etablert et eget uavhengig tilsyn med omsorgen for enslige mindreårige som bor i asylmottak, der statsforvalteren er tilsynsmyndighet.

Politidirektoratet og Riksadvokaten hadde på et tidligere tidspunkt gitt Nasjonal faggruppe for etterforskningsledelse i oppdrag å oppdatere og videreutvikle gjeldende retningslinjer for alle savnetsaker. Oppdraget var bl.a. å identifisere risikomarkører som kan indikere om savnede kan være utsatt for en straffbar handling, slik at den innledende etterforskningen kommer i gang så tidlig som mulig i de tilfellene hvor det er grunnlag for etterforskning.

Faggruppen besluttet å foreta en gjennomgang av enkeltsaker i Norge som gjelder savnede enslige mindreårige asylsøkere. Faggruppens rapport er ikke ferdig, men gruppen har allerede formidlet noen hovedfunn fra sin gjennomgang av 62 saker som gjelder forsvinninger i perioden fra 2015 til 2022. De peker på mangler ved undersøkelser, oppfølging og dokumentasjon av opplysninger i sakene de har gjennomgått. Funnene understreker behovet for den innsatsen som faginstansene nå gjør for at alle myndigheter følger korrekte og effektive framgangsmåter.

**Lan Marie Nguyen Berg (MDG) [14:29:18]:** Jeg klarer på en måte ikke å fri meg fra tanken om at måten man hadde håndtert disse sakene på, og forholdet til en

gransking hadde vært annerledes om det hadde gjeldt norske barn, for vi har siden 2001 snakket om at asylbarn har forsvunnet fra mottak. Vi har hatt flere diskusjoner om det i Stortinget. I 2015 ble det også vedtatt at man skulle behandle disse sakene på lik linje med saker om andre barn, men det har ikke skjedd, og det er også noe av det som Politidirektoratet nå har funnet gjennom sin undersøkelse. Jeg lurer på hvorfor ikke justisministeren vil ha en gransking når Politidirektoratet selv konkluderer med at politiets manglende etterforskning av forsvunne asylbarn er en rettssikkerhetssvikt som vi ikke bør være bekjent av.

**Statsråd Emilie Mehl [14:30:08]:** Jeg har bare vært statsråd siden 2021, så tiden før det er det vanskelig å svare inngående for. Men heldigvis viser tall fra UDI også at antall forsvinninger er kraftig redusert de siste årene. I løpet av de åtte årene fra 2015 til forrige årsskifte forsvant i alt 360 mindreårige, hvorav 277 var afghanske borgere. Bare 12 av de 360 forsvant i løpet av de fire siste årene, og ingen av disse har vært under 15 år.

Så er det viktig for meg at vi tar dette på største alvor. Det viser jo med all tydelighet den gjennomgangen jeg hadde av forskjellige tiltak. Vi må sikre en framtidig fullgod oppfølging av enslige mindreårige som forsvinner, og vurdere hensiktsmessige tiltak i lov, forskrifter, rundskriv eller retningslinjer når de endelige resultatene av dette arbeidet foreligger. Inntil vi har de endelige rapportene, framstår det ikke som et nødvendig eller hensiktsmessig grep å beslutte gransking for å klargjøre svikt i tidligere håndtering av forsvinninger.

**Lan Marie Nguyen Berg (MDG) [14:31:06]:** Det jeg er bekymret for, er at det ikke er første gang Norge kommer til å motta barn som flykter alene. Vi vet at det er rekordmange mennesker som nå er på flukt. 100 millioner mennesker er på flukt i dag, og forsvinningene viser svakheten i hele asylsystemet. Uansett hvilken justisminister vi har, er det systemet som her har sviktet, og nå er det tilfeldigvis herværende justisminister som har ansvaret for det.

Norges institusjon for menneskerettigheter og Press har påpekt at omsorgen asylbarna får, ikke er god nok, og at det norske asylsystemet ikke har ivaretatt barns grunnleggende rettigheter. Er justisministeren da enig i at den nylig nedsatte arbeidsgruppen med UDI og Bufdir også må se på asylsystemet om vi skal hindre at barn forsvinner?

**Statsråd Emilie Mehl [14:31:57]:** Jeg tror ikke det er riktig at denne gruppen skal få i oppgave å gå igjennom absolutt hele asylsystemet. Jeg tror det er veldig viktig at vi har tiltak som retter seg spesielt mot den gruppen som jeg oppfatter at vi deler en bekymring for, nemlig

de enslige, mindreårige asylsøkerne. Jeg har nevnt nå at det på ulike måter er satt i gang flere arbeid for å sikre at også disse ivaretas på en god måte. Det mener jeg også er viktig for bl.a. å imøtegå den bekymringen som noen kan ha, om at det er en forskjellsbehandling avhengig av om det er et norsk barn eller et asylbarn som forsvinner. Jeg har ikke grunnlag for å si at det er det, men når vi kjenner til at det er en spesiell utfordring her, må vi også ta tak i det, og jeg er glad for at det nå pågår mye arbeid med det.

#### Spørsmål 34

**Grete Wold (SV) [14:33:01]:** «I Klassekampen kunne vi forrige uke lese om Rukhsana som etter elleve år med familieliv og jobb i Norge har fått beskjed om å forlate landet fordi UDI mistenker at hun ikke er afghansk slik hun tidligere har oppgitt. Rukhsana har to barn på seks og ni år. Ifølge Klassekampen er ikke Rukhsana alene, hele 700 afghanere står i fare for å bli utvist. Mange av personene kom til Norge som enslige mindreårige.

I hvilken grad vektlegges tilknytning til Norge gjennom lang botid og barnas beste i behandlingen av disse tilbakekallsakene?»

**Statsråd Emilie Mehl [14:33:41]:** Som kjent er det UDI og UNE som behandler enkeltsaker etter utlendingsloven. Jeg har ikke myndighet til å overprøve eller gå inn i den enkeltsaken representanten viser til, med mindre saken skulle vise seg å gjelde grunnleggende nasjonale interesser eller utenrikspolitiske hensyn.

Som jeg nevnte tidligere i svar på et annet spørsmål, er jeg kjent med oppslag i media den siste tiden hvor det hevdes at rundt 700 afghanere står i fare for å bli utvist, og at dette gjelder saker hvor det foreligger mistanke om at oppholdstillatelse og statsborgerskap skal være gitt på uriktig grunnlag. I slike tilfeller gir utlendingsloven og statsborgerloven hjemmel for tilbakekall av oppholdstillatelse og statsborgerskap.

Det er viktig at det reageres med tilbakekall når oppholdstillatelse og eventuelt også statsborgerskap er gitt på feil grunnlag. Det er med på å bevare tilliten til asylinstittuttet, som sikrer at vi faktisk kan ta imot personer som trenger beskyttelse i Norge, og det viser at det reageres mot misbruk.

Etter utlendingsloven kan en oppholdstillatelse kalles tilbake dersom det er gitt uriktige opplysninger – det er et kan-vilkår. I statsborgerloven er det lovfestet at det skal foretas en forholdsmessighetsvurdering i alle saker om tilbakekall av statsborgerskap.

Lang botid og hensynet til barnets beste blir vektlagt av UDI og UNE i begge disse sakstypene, men det er

også andre hensyn som tillegges vekt. Det må foretas en vurdering og en avveining av alle relevante hensyn med utgangspunkt i forholdets alvor og personens tilknytning til riket. Hvorvidt lang botid og barnets beste tillegges avgjørende vekt i saker hvor barn er berørt, må UDI og UNE vurdere konkret i hver sak.

**Grete Wold (SV) [14:35:29]:** Takk for svaret. Det var relativt som forventet. Det kan synes som om man har noe berøringsangst i disse sakene, og at man kanskje heller ikke helt tar inn over seg den realiteten som i hvert fall disse familiene opplever at de står i.

For å følge tråden litt videre: I Hurdalsplattformen sier regjeringen at Norge skal være en pådriver for rettigheter for barn på flukt, og at det ivaretas. Det er vanskelig å se at dette følges opp i disse sakene, der barn mister sine omsorgspersoner i utvisningssaker, og at barnas beste åpenbart ikke har vært utslagsgivende i den forholdsmessighetsvurderingen som statsråden viser til.

Er det som står skrevet i Hurdalsplattformen, ikke ment for barn på flukt i Norge, eller mener man at det stort sett gjelder barn på flukt i andre land?

**Statsråd Emilie Mehl [14:36:15]:** Det gjelder alle barn på flukt. Det er viktig for regjeringen at vi har et asylsystem som har høy tillit, hvor vi kan ta imot dem som trenger beskyttelse fra krig, konflikt eller forfølgelse. Av den grunn er det også et viktig utgangspunkt at vi har en uavhengig utlendingsforvaltning som behandler enkeltsaker, som ikke vi har myndighet til å overprøve verken den ene eller den andre veien. Det kunne vært til ugagn for asylsøkeren om man skulle hatt en slik politisk styring. Så er det utlendingsmyndighetene som må gjøre vurderinger av hensynet til barnets beste opp mot andre relevante hensyn i saken, og vurdere om det er slik at det i den enkelte sak er barnets beste som får avgjørende vekt eller ikke.

**Grete Wold (SV) [14:37:12]:** Jeg er ikke så sikker på om vi noen gang får en helt felles forståelse av dette, kanskje med unntak av at vi er enige om at vi som politikere ikke skal gå inn og bestemme i enkeltsaker, men vi legger likevel noen føringer for de myndighetene som skal gjøre det.

Et annet poeng som også står i Hurdalsplattformen, er at saker som omfatter barn, skal prioriteres høyt, slik at ikke barns og unges liv settes på vent. Det er vi vel også enige om er en god tanke. Er statsråden enig i at regjeringen har en jobb å gjøre her, og at også disse barnas liv settes på vent når man opplever usikkerhet, bekymringer og søvnløse netter på grunn av fravær av mor eller far, kanskje over flere år?

**Statsråd Emilie Mehl [14:37:52]:** Uansett hva som er årsaken, tror jeg aldri det er lett for et barn å måtte være uten en av eller begge foreldrene sine. Så er det nå dessverre utfordringer med saksbehandlingskapasitet – bl.a. – i utlendingsforvaltningen. Det tror jeg også representanten kjenner godt til. Da er det viktig at man gjør en prioritering av saker, og jeg har tillit til at UDI og UNE gjør det, og at de, så langt jeg vet, er opptatt av å ivareta barn på en god måte. Det er noe som ligger til grunn for hele utlendingsforvaltningen.

### Spørsmål 35

**Tobias Drevland Lund (R) [14:38:43]:** Med fare for gjentakelse, men slik er det når man er sist ut:

«For kort tid siden kunne avisa Vårt Land avsløre at UDI ønsket å gi alle kvinner fra Afghanistan asyl, grunnet menneskerettighetssituasjonen og de store begrensningene i kvinners rettigheter i landet. Dette avsto statsråden, som mente at det ikke er aktuelt å gi vern av kvinner fra Afghanistan.

Når utlendingsforvaltningen sine egne anbefalinger om at det er for risikabelt for kvinner å returneres til Afghanistan blir trosset av statsråden, vil statsråden utdype hva det er hun mener taler imot å gi disse kvinnene vern her i Norge?»

**Statsråd Emilie Mehl [14:39:21]:** Dette er faktisk det første spørsmålet om akkurat denne problemstillingen i dag. Justis- og beredskapsdepartementet fikk 9. februar i år en praksisorientering fra UDI, hvor de skrev at de planla å endre praksis slik at alle afghanske kvinner og jenter vil få beskyttelse, altså asyl, på grunn av sitt kjønn og sin nasjonalitet. På vanlig måte ba UDI om en tilbakemelding dersom det var slik at departementet ønsket å få forelagt saken for godkjenning.

Utgangspunktet i norsk asylforvaltning er at alle asylsøknader skal behandles individuelt. Dette er en langvarig praksis og etter mitt syn også en viktig forutsetning for tilliten til asylinstituttet og en rettferdig behandling av alle asylsøkere.

Departementet ba UDI om en nærmere redegjørelse i form av en praksisforeleggelse. I henhold til instruks skal departementet godkjenne endringer i tidligere eller gjeldende praksis, såkalte praksisendringer, og etablering av ny praksis, som er såkalte praksisetableringer, som UDI ønsker å foreta, dersom endringen eller etableringen har en viss betydning for praksis på et bestemt område. Etter den samme instruksen skal foreleggelse bl.a. skje dersom endringen vil kunne føre til «en ikke ubetydelig økt tilstrømming av asylsøkere fra visse land eller grupper.» UDI har selv sagt at de antar at den foreslåtte praksisendringen kan få betydning for tilstrøm-

mingen av asylsøkere fra Afghanistan til Norge. Det er således både adgang til og ikke noe uvanlig i å be om en foreleggelse, altså ikke bare en orientering, dersom kriteriene for dette er oppfylt.

Departementet fikk en slik praksisforeleggelse fra UDI rett før påske. Den er nå til vurdering, og vi vurderer om UDIs forslag til ny praksis skal godkjennes. Så det er ikke helt slik som representanten legger til grunn i sitt spørsmål, at dette er endelig avklart. Jeg kan tilføye at UDIs innvilgelsesprosent for realitetsbehandlede asylsaker fra Afghanistan som ble vurdert på individuelt grunnlag, var på 98 pst. i 2022. Det er viktig for regjeringen at de som har rett til beskyttelse, får det. Dette er altså først og fremst et spørsmål om sakene skal behandles individuelt.

**Tobias Drevland Lund (R) [14:42:02]:** Som statsråden nå er kjent med, skrev Vårt Land 31. mars om dette brevet fra UDI, fra direktør Frode Forfang, til nettopp Justisdepartementet, hvor det står:

«Vi viser til at begrensningene i kvinners rettigheter i Afghanistan nå er blitt så omfattende, og har så alvorlige konsekvenser for afghanske kvinner at det etter en samlet vurdering utgjør forfølgelse.»

En kvinne fra Afghanistan risikerer å bli kastet ut av landet, som nevnt fra denne talerstolen. Det er tobarnsmoren Rukhsana, som er omtalt i Klassekampen. Statsråden bruker på inn- og utpust, også i dag, å si at hun har stor tiltro til utlendingsforvaltningen og hva de foretar seg. Så mitt spørsmål er derfor: På tross av UDIs egne anbefalinger og på tross av at både Sverige og Danmark gir asyl til kvinner fra Afghanistan, hvorfor skal Norge drive en helt annen praksis på dette området?

**Statsråd Emilie Mehl [14:43:00]:** Som nettopp redegjort for, har vi ikke tatt endelig stilling til dette spørsmålet. Nå kan departementet, etter helt vanlig rutine, be om en praksisforeleggelse for godkjenning når kriteriene for det er oppfylt. I denne saken mener jeg det er viktig at man ikke underslår behovet for å belyse mulige konsekvenser av en sånn type endring, og også å få belyst enda bedre hva som er praksisen i andre land. Vi fikk praksisforeleggelsen 29. mars, og vi vil på vanlig måte vurdere om vi skal godkjenne UDIs forslag til praksis.

**Tobias Drevland Lund (R) [14:43:38]:** Jeg takker for svaret og opplever at justisministeren i hvert fall kommer meg litt i møte.

Jeg vil gå over til et tema som har blitt nevnt tidligere her, og det gjelder nettopp situasjonen for hazaraene. Blant de 700 afghanerne som står i fare for tilbakekall, som Klassekampen nevner, er mange av disse hazaraer, bl.a. nevnte Rukshana.

Overhuset i Storbritannias komité for internasjonale relasjoner og forsvar publiserte i januar 2022 en rapport hvor det står at hazaraer blir målrettet angrepet basert på deres etniske og religiøse identitet, og de har lenge vært målrettet av Taliban og andre militante sunnimuslimske organisasjoner i både Afghanistan og Pakistan. Det siste er viktig fordi ikke alle av disse tilbakekallsakene vil ende med at noen kanskje blir returnert til Afghanistan, men også til Pakistan. Så mitt spørsmål er: Kan justisministeren garantere at ingen av hazaraene som sendes tilbake til et område, både Pakistan og Afghanistan, risikerer at deres liv eller frihet står på spill?

**Statsråd Emilie Mehl [14:44:45]:** Som også besvart tidligere, til de to spørsmålene som gjaldt dette temaet, er det UDI og UNE som må gjøre vurderinger av hver enkelt sak, og det er anledning til å vurdere tilbakekall av en gitt oppholdstillatelse eller et statsborgerskap dersom det er gitt på uriktig grunnlag eller på bakgrunn av uriktige opplysninger. I den vurderingen må UDI og UNE gå inn i de konkrete forholdene i saken. Selv om det skulle være grunnlag for å tilbakekalle en gitt oppholdstillatelse eller et statsborgerskap, er det fortsatt slik at det kan foreligge et returvern. Norge vil ikke, og kan ikke, sende tilbake personer som f.eks. risikerer dødsstraff, tortur eller annen umenneskelig eller nedverdiggende behandling. Det er også noe som utlendingsmyndighetene har ansvar for å vurdere, og det har jeg tillit til at de gjør.

**Presidenten [14:45:43]:** Da er sak nr. 2 ferdigbehandlet.

Sak nr. 3 [14:45:45]

*Referat*

**Presidenten [14:45:46]:** Det foreligger ikke noe referat.

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





