



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 12 · 26. oktober
Sesjonen 2023–2024

Møte torsdag den 26. oktober 2023 kl. 10

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 12):

1. Interpellasjon fra representanten Frank Edvard Sve til samferdselsministeren:

«Tidligere ble hovedveier bygget underdimensjonert, med køer og dårlig sikkerhet som konsekvenser. Etter 2013 sørget Fremskrittspartiet for utbygging av trygge firefelts hovedveier. Regjeringen vil nå skru klokken tilbake og ønsker underdimensjonert utbygging av hovedveiene. Dette vil svekke sikkerheten i en tid med et økende antall ulykker, og det vil gi dårligere kapasitet på veistrekningene, med køer som konsekvens. Samtidig vet man at antallet kjøretøy på veiene vil øke fremover. Vil statsråden revurdere endringene i veinormalene som innebærer underdimensjonert hovedveiutbygging?»

2. Referat

Presidenten [10:00:18]: Representanten Mimir Kristjánsson, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Representanten Mona Fagerås vil framsette et representantforslag.

Mona Fagerås (SV) [10:00:41]: Da vil jeg på vegne av stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Andreas Sjalg Unneland og meg selv framsette et representantforslag om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane.

Presidenten [10:00:56]: Representanten Ingrid Fiskaa vil også framsette et representantforslag.

Ingrid Fiskaa (SV) [10:01:08]: Då vil eg gjerne på vegner av representantane Marian Hussein, Andreas Sjalg Unneland, Kirsti Bergstø og meg sjølv leggja fram eit representantforslag om norsk støtte til etterforsking av krigsbrottsverk på Gaza, Vestbreidda og i Israel.

Presidenten [10:01:27]: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Presidenten vil opplyse om at det er kommet anmodning fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om å få avholde kontrollhøring på en dag det pågår stortingsmøte, torsdag 16. november. Dette betinger at forretningsordenen § 27 tredje ledd annet punktum må fravikes.

Presidenten foreslår at anmodningen fra kontroll- og konstitusjonskomiteen imøtekommes, og at Stortinget i medhold av forretningsordenen § 79 godkjenner at nevnte bestemmelse fravikes. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:02:00]

Interpellasjon fra representanten Frank Edvard Sve til samferdselsministeren:

«Tidligere ble hovedveier bygget underdimensjonert, med køer og dårlig sikkerhet som konsekvenser. Etter 2013 sørget Fremskrittspartiet for utbygging av trygge firefelts hovedveier. Regjeringen vil nå skru klokken tilbake og ønsker underdimensjonert utbygging av hovedveiene. Dette vil svekke sikkerheten i en tid med et økende antall ulykker, og det vil gi dårligere kapasitet på veistrekningene, med køer som konsekvens. Samtidig vet man at antallet kjøretøy på veiene vil øke fremover.

Vil statsråden revurdere endringene i veinormalene som innebærer underdimensjonert hovedveiutbygging?»

Frank Edvard Sve (FrP) [10:02:56]: I veldig lang tid har vi sett at når ein byggjer vegar i dette landet, byggjer ein ein veg som før han vert opna, faktisk er underdimensjonert i forhold til transportbehovet på den vegen og i det området.

Vi ser at både biltrafikken og næringstransporten aukar. Behovet for trygge og sikre vegar vert meir og meir utprega i heile Noreg, og vi ser at ein i altfor lang tid har bygd på ein sånn måte at vegane er underdimensjonerte når ein opnar dei.

Framstegspartiet, Høgre og dei andre borgarlege partia frå 2013 bygde 280 km med firefelts veg. Vi bygde for framtida. Vi ser at det er det viktige. Vi ser at det å byggje vegar som både er trafikktrygge og framtidsretta og stettar behovet til næringslivet og innbyggjarane, er det som er viktig for eit land som Noreg, som er så avhengig av transport.

Det er viktig også å tenkje på trafikktrygging. Vi ser at dei firefelts vegane som vi bygde då vi var i regjering, er dei tryggaste vegane. Det er dei vegane med minst ulykker. Når vi ser på ulykkesratane, er det møteulykker, utforkøyningar og tofelts vegar med veldig høgt trafikkgrunnlag som er hovudårsaka til veldig mange av ulykkena. Vi veit sjølv sagt ikkje alt om alle grunnar til ulykkena, men det er openbert at tofelts vegar med høg ÅDT og mykje næringstrafikk er utsette.

Eit døme på det er f.eks. E39 Veibust–Blindheimstunnelen–Moa, ein tofelts veg med 22 000 bilar – noko som sjølv sagt er langt, langt over det ein tofelts veg skal ha. Der er det mange alvorlege ulykker, dessverre også mange dødsulykker.

No ser vi at vi har ei regjering som ønskjer å gå baklengs inn i framtida gjennom å auke antalet bilar på tofelts vegar. Ein skal byggje smalare og med dårlegare standard i ein situasjon der ein veit at biltrafikken aukar. Ein veit at næringstrafikken har auka behov på norske vegar, og så ønskjer ein altså å gå i motsett retning av det vi faktisk viste og har bevist sidan 2013 – at det å byggje

firefelts vegar der det er behov for det, og byggje trygge, sikre vegar er det som tener både bilisten og næringsstrafikken. Så gjer ein det stikk motsette.

Ein skal altså auke tofeltsraten frå 12 000, som innslagspunkt for firefelts veg, til 15 000 bilar. Då er det sånn at eg nesten lurar på om ein har køyrt på tofelts vegar med 15 000 bilar. Det er omtrent Blindheimstunellen for nokre få år sidan, og det har smolle der omtrent månadleg, med mange dødsulykker. Er det det ein ønskjer å oppnå i ein situasjon der det renn over med pengar? Det er ikkje akkurat mangel på midlar i dette landet som gjer at vi ikkje kan byggje. Ein har vist at ein ønskjer å bruke mange titals milliardar på havvind og alt mogleg anna, men ein bruker ikkje pengane på det som er viktig for å tryggje innbyggjarane på vegane og ikkje minst næringslivet. Det må jo vere det stikk motsette vi må gjere.

Vi ønskjer å utfordre statsråden på om han kan endre det signalet han no har gjeve om å endre vegnormalane, for å endre dei vegnormalane er å gå baklengs inn i framtida. Ein byggjer ikkje veg for framtida, og ein lagar heller ikkje system som stettar trafikktrygging. Det er feil veg å gå.

Eg undrar meg mykje på om det er Senterpartiet som styrer denne regjeringa. Dei snakkar heile tida om gul midtstripe og nokre greier. Eg forstår ikkje heilt kva fylke dei ser på. Det er på ein måte om å gjere å dra ned trafikken så mykje som mogleg og få bygd noko klattvist og delt. Det er feil. Å bruke pengar på å gjere vegar gode er viktig, og vedlikehald osv. er kjempeviktig, men når trafikktalet er oppimot 12 000 bilar, er det firefelts veg som gjeld. Då nyttar det ikkje å løfte den vegstandarden til 15 000 bilar og byggje to felt og smalare. Det er å gå baklengs inn i framtida.

Det er få ting som irriterer meg meir enn når eg køyrer nedover vegane og kjem til to- og trefelts veg og trafikken stoppar heilt opp. Det vert meir kø, og det vert irritasjon i trafikken – i staden for når ein kjem ned til Mjøsbrua og vegen opnar seg opp, det er fire felt, og trafikken går saumlaust til Oslo – vogntoga i sin fart, dei andre i 110 km/t. Det er altså ein trygg og sikker veg. Det er dette vi ønskjer å utfordre statsråden og regjeringa på.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:08:09]: Jeg vil innledningsvis minne om at Stortinget gjennom anmodningsvedtak har bedt regjeringen om å komme tilbake med en vurdering av veinormalene. For å følge opp dette oppdraget ga Samferdselsdepartementet et oppdrag til Statens vegvesen om å gjennomgå veinormalene og komme tilbake med forslag til endringer. Jeg vil på denne bakgrunnen understreke at de endringene som nå er gjennomført, bygger på faglige vurderinger og et sterkt faglig grunnlag fra Statens vegvesen. Jeg vil også understreke at i høringsrunden var det i stor grad støtte til de

endringene som Samferdselsdepartementet nå har godkjent.

Endringene av veinormalene som Samferdselsdepartementet nå har gjennomført, består i hovedsak av to viktige grep. For det første åpner vi opp for at man kan bygge to- og trefelts vei flere steder der det i dag er krav om firefelts vei. Fram til nå har det vært krav om å bygge firefelts vei dersom årsdøgntrafikken overstiger 12 000 biler. Nå sier vi at det kan bygges to- og trefelts vei opp til en årsdøgntrafikk på 15 000 biler. Det er altså ikke slik at det dermed ikke lenger vil bli bygget firefelts vei ved ÅDT over 12 000, som representanten Sve gir inntrykk av. Regjeringen åpner opp for at det fortsatt kan være mulig å bygge firefelts vei ved ÅDT 12 000–15 000 dersom utbyggeren mener at dette er nødvendig. Det kan f.eks. være på veistrekninger med høy utfartstrafikk eller en høy tungbilandel. Så jeg er ikke bekymret for at vi skal bygge underdimensjonerte veier, som representanten Sve hevder.

Jeg vil også få fram at det ikke er holdepunkt for at en to- og trefelts vei med midtdeler fører til et økt antall trafikkulykker. Firefelts vei er i utgangspunktet ikke noe sikrere vei enn en to- og trefelts vei med midtdeler, og det viktigste tiltaket for å bedre trafikksikkerheten er nettopp at vi bygger møtefrie veier, dvs. at kjøreretningene er atskilt med midtdeler. Alle veier i dette ÅDT-segmentet vil bli bygget med midtdeler, og hensynet til trafikksikkerhet er derfor ikke noe avgjørende poeng i seg selv i diskusjonen om man skal bygge to- og trefelts vei eller firefelts vei.

Det andre viktige grepet som vi tar nå, er å åpne opp for at vi kan bygge nye motorveier med fartsgrense på 100 km/t eller 90 km/t. Dette bidrar til at vi kan gjenbruke eksisterende vei når vi skal bygge nytt, ved at det ikke stilles så strenge krav til linjeføring, geometri og stoppsikt som ved en motorvei som skal bygges for 110 km/t som fartsgrense. I de tilfeller hvor vi klarer å gjenbruke eksisterende vei når vi bygger ut strekninger, vil vi oppnå – og dette er viktig – kostnadsreduksjoner i tillegg til at vi reduserer utslipp og naturinngrep. Jeg vil vise til at dette er et virkemiddel som bl.a. veiutbyggingsselskapet Nye veier AS har vært opptatt av å få gjennomslag for, og noe som jeg mener viser at regjeringen tenker framtidrettet.

I motsetning til representanten Sve mener jeg at regjeringen, med de endringene som nå er gjennomført, tilpasser oss hvordan vi skal bygge veier for framtiden. Etter mitt skjønn handler det om å bygge nye veier med riktig standard, riktig dimensjonering, slik at vi ikke bygger for kostbare veier, verken med underkapasitet eller med overkapasitet. Med en effektiv veiutbygging bidrar vi til at vi får mer vei for pengene. I praksis vil det si at penger vi sparer på ikke å bygge ut for overkapasitet, kan

brukes til å bygge ut andre strekninger hvor det er behov for tiltak, f.eks. der det er store utfordringer knyttet til både trafiksikkerhet og framkommelighet. I tillegg kan vi redusere utslipp av klimagasser og legge beslag på mindre natur.

Med bakgrunn i mitt innlegg kan jeg være veldig tydelig på at når det gjelder spørsmålet fra representanten om vi ikke ser behov for å revurdere de endringene, kan jeg bare avkrefte det. Det ser vi ikke. Dette er fornuftig veipolitikk. Det er en måte å ta vare på klima og natur og få mer ut av pengene på, og dermed også få bedre vei for flere innbyggere i dette landet.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:12:55]: Eg takkar ministeren for svaret. Sjølv om eg ikkje er einig i svaret, så må eg takke for det.

Det grunnleggjande i interpellasjonen vi fremjar, og det som iallfall eg har eit kjempeproblem med å forstå, er rett og slett at når ein veit at trafikken aukar og historisk har auka i alle år – ein veg som då har 12 000 bilar, ein veit at dette vil auke, ein veit at næringstrafikken vil auke, ein veit at dette vil ha ei utvikling i framtida – vel ein altså å sjå vekk frå det og skal auke talet for tofelts veg til 15 000. Då legg ein til grunn at ein kan byggje ein tofelts veg for 12 000–13 000–14 000 bilar. Ein veit at i framtida vil talet på bilar og vogntog overstige dette. Sånn som iallfall eg ser det, er dette openbert ikkje å byggje for framtida. Då byggjer ein veg som allereie når ein byggjer han, eigentleg er underdimensjonert.

Ein skal òg gjere det på ein sånn måte at ein ikkje skal byggje vegen etter normene for ein firefelts veg, altså når det gjeld kurvatur og svingar. Ein skal meir bruke eksisterande vegsystem. Slik eg ser det, vert det meir svingete og meir uoversiktleg veg. Det vert ikkje ein god veg i forhold til så høg trafikk som det vil vere på ein sånn type veg. 12 000–15 000 bilar er mykje trafikk, det er stor trafikk. Då synest eg det er rart at det er dette ein møter, at det er det ein går inn på og skal endre. Då er det for å spare pengar. Dette kan ikkje vere grunnlaget for å spare pengar.

Så ser eg på to- og trefeltsvegane vi har i Noreg i dag. Ein snakkar om at det ikkje er grunnlag for å seie at det er ulykker der, og at det er faglege vurderingar som ligg til grunn. Dei faglege vurderingane forstår eg absolutt ingenting av. Eg køyrer veldig mykje bil. Det er eitt område der eg kvar veke ser store utfordringar med nesten-ulykker – det er garantert også ulykker der, utan at eg har fått sjekka det opp. Vi får jo tilbakemeldingar om ulykkene og gjennomgang av ulykker i 2022 etter kvart, som også ministeren var inne på. Når ein ser på dei forbikjøringsfeltene: Det er tofelts veg, plutsleg hamnar det bu-bilar nede i 20, 30, 40, 50 km/t – dei står jo stille. Så er det forbikjøringsfelt, og det er halsbrekkande forbikjøring-

ar. Eg ser veldig store utfordringar med det – i staden for ein trygg og sikker smal firefelts veg. Det viser også rapportane når det gjeld ulykker, at dei tryggaste vegane vi har, er faktisk firefeltsvegane.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:16:06]: De gjennomførte endringene vil ikke innebære noen underdimensjonering av veinettet. Det åpnes nå for å bygge tofeltsveier med midtrekkverk ved noe høyere trafikk enn tidligere, men det stilles da selvfølgelig strengere krav til veibredde og forbikjøringsfelt for å sikre god kapasitet og trafikkflyt. Erfaringene fra dagens veinett tilsier at mange av disse veiene har kapasitet for over 20 000 biler i døgnet. Som jeg også sa i mitt forrige innlegg: På strekninger med stor trafikk, f.eks. utfartstrafikk som varierer, vil det fortsatt være mulig å bygge firefeltsveier ned til en trafikkmengde på 12 000 biler i døgnet. Det skal selvfølgelig da tas stilling til i planfasen av prosjektet, og det vil være opp til den enkelte utbygger å vurdere hvordan man ser på dette.

Noe av formålet med endringer av veinormalene er å gi større fleksibilitet i valg av standard for de nye prosjektene. Vi sørger nå for at det ikke bare er trafikktalet i seg selv som avgjør standard, men at det i tillegg gjøres kloke og konkrete vurderinger av veiens funksjon og variasjon i trafikkmengde.

Så er dette et veldig viktig poeng, for det er nettopp det som er kjernen i debatten om underdimensjonering: Vi skal ikke endre på beregningsmetodikken for framtidig trafikkvekst. Den vil fortsatt være basert på beregnet trafikkutvikling 20 år fram i tid etter at veien åpnes. Slik sett er det derfor feil å hevde at det ikke er tatt høyde for framtidig trafikkvekst. Det er det. Det ligger til grunn.

Når det gjelder trafiksikkerheten, er det et generelt utgangspunkt at økende fartsnivå bidrar til høyere ulykkesrisiko. Statens vegvesens beregning viser at det har lite å si for trafiksikkerheten om veiene bygges som to- og trefelts vei med midtrekkverk og fartsgrense på 90 km/t, eller om de bygges som firefelts vei med fartsgrense på 110 km/t. Statens vegvesen er også klar på at det ikke er noe større ulykkesrisiko ved å bygge firefelts vei med fartsgrense på 100 km/t eller 90 km/t istedenfor tradisjonell firefelts vei med fartsgrense på 110 km/t.

De gjennomførte endringene kan for enkelte av prosjektene bety at det settes en noe lavere fartsgrense enn om man hadde bygd etter tidligere normaler. Som tidligere nevnt kan det være mange fordeler med det, bl.a. reduserte utbyggingskostnader, reduserte utslipp og reduserte arealinngrep, i tillegg til at redusert fartsgrense også kan ha en positiv effekt på lokal luftkvalitet og deretter en positiv innvirkning på folks helse.

Så dette er veldig rasjonelt og en veldig klok tilnærming til å utnytte samfunnets ressurser på best mulig

måte. Vi får mer vei for pengene og sparer natur og klima. Det må jo være bra.

Trond Helleland (H) [10:19:19]: Takk til interpellanten Sve, som i interpellasjonen var opptatt av at Fremskrittspartiet hadde bygd mye ny vei. Han var litt mer raus i innlegget sitt og nevnte også Høyre, men jeg kan vel si at alle partier i Stortinget – minus SV – var stort sett med på de utbyggingene som ble gjort i de åtte årene vi styrte.

I 1962 hadde også Stortinget en debatt, og da var det Trygve Brattelis motorveiplan som var oppe til votering. En av dem som skulle jobbe med den motorveiplanen, var akkurat ansatt i Vegvesenet. Det var Olav Søfteland. Da han gikk av som veidirektør for ganske få år siden, var han veldig stolt over at han i hvert fall hadde fått realisert motorveien til Tønsberg. Det som var målet for Trygve Brattelis motorveiplan i 1962, var å bygge 280 kilometer motorvei, så vidt jeg husker. I 1990, altså 28 år etter at motorveiplanen var vedtatt, hadde vi 73 kilometer motorvei i Norge. Så bygde vi over 200 kilometer motorvei og 800 kilometer ny vei mens vi var på vakt, og det er vi fornøyd med og stolt av.

Jeg har også sittet i transportkomiteen, bl.a. sammen med representanten Hoksrud i 2005–2009, og da var aksjonen midtdelere. Det var en av hovedsakene da. Da var det veldig mange møteulykker, det kom krav om midtdelere – det var til og med biskoper som engasjerte seg – og så begynte vi å satse på det. Så kom det et nytt begrep som het «smal firefelts motorvei». Det var noen i Vegvesenet som var litt utradisjonelle, og som sørget for at veien fra Kløfta mot Kongsvinger fikk en «smal firefelts motorvei». Hva var fordelene med det? Jo, det var midtdeler, det var bedre trafikkflyt, det var trafiksikkert.

Så når statsråden nå bruker faglige innspill fra Vegvesenet og andre, tror jeg dette er faglige innspill basert på ordtaket «nød lærer naken kvinne å spinne», fordi det er begrensede rammer. Det er jo det som er utgangspunktet nå: Rammene er satt ned. Da kan en ha mange lange diskusjoner om det, om det er på grunn av Ukraina eller dyrtid eller inflasjon eller andre ting. Men rammene for den neste NTP-en er ganske begrenset i forhold til det vi har vært vant med. Så får vi se. Jeg håper jo at statsråden mander seg opp og drar til litt i regjeringskonferansene, slik at det blir noen flere kroner til samferdsel, men foreløpig er jeg ikke overbevist.

Det jeg tror vi må være veldig forsiktige med, er å basere oss på stadig skiftende konjunkturer når det gjelder hva som skal være god vei. For det å bygge for fremtiden, det å bygge landet sammen, betyr at en må være fornøytig og ikke bruke opp alle pengene på noen prestisjeprosjekter. En må strekke kronene så langt som mulig, men en må ikke gjøre det slik som med Breviksbrua, som re-

presentanten Hoksrud og andre ofte har nevnt. Der er en nå er i gang og skal bygge den tredje broen fordi alle trafikkprognoser er sprenget.

Det er også et utgangspunkt som vi må ta tak i: Er prognosene riktige, eller er prognosene også preget av det som er kostnadsrammene? Jeg har ganske mange ganger fått høre at ja, den veien er blitt nedbetalt lenge før det var planlagt. Rv. 7 Sokna–Ørgenvika er snart nedbetalt, sju-åtte år før tiden. Det var jo fordi prognosene tilsa at det ikke skulle være så mye trafikk – men trafikken øker. Så prognosene er noe som foregår i samspill mellom Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, og jo lavere prognosene er, jo mindre behov er det for ny vei.

Jeg mener vi må være realistiske. Vi som samferdselspolitikere må i hvert fall tenke at nå må vi ikke bygge for fortiden. Vi må bygge for fremtiden, og vi må få landet til å henge sammen. Vi skal være med på alle diskusjoner om veinormaler og om hvordan en skal bygge på den enkelte strekning, men vi må se konkret: Hvilke strekninger er det statsråden ønsker å nedskalere, og hvilke vil han beholde?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:24:34]: Gode vegar er avgjerdende viktig for både folk og næringslivet i heile Noreg. Gode vegar bidreg til å binde landet saman. Dei bidreg til at folk som ferdast og er avhengige av å bruke vegen kvar einaste dag, kan kome seg trygt fram, til at vi får god framføring av varer, godstransport, og til at vi har eit land som er eitt land.

Det er mange ulike transportformer i Noreg, og det er viktig med både jernbane og gode hamner og farleier. Ikkje minst er det gode desentraliserte flytilbodet som vi har, viktig. Men vegane er nokre av dei viktigaste årene vi har, og vi må heile tida fokusere på korleis vi kan få eit betre og meir fungerande vegnett.

Når eg høyrer på representanten Frank Edvard Sve, verkar det nesten som om diskusjonen i Noreg er om vi skal ha to-/trefelts veg eller firefelts veg. Nokre diskusjonar om veg handlar om det, men dei aller fleste vegar i Noreg er verken to-/trefelts vegar eller firefelts vegar. Det er riktig at det heldigvis òg i dei åtte åra som Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti hadde fleirtal, vart bygd nokre vegar, og dei aller fleste av dei vegprosjekta hadde brei tilslutning i denne salen. Men det vi òg ser, er at i løpet av dei siste ti åra har vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegar auka med ca. 50 pst. Det er òg ein del av den verkelegheita som det handlar om. Det er fint å høyre representanten Frank Edvard Sve snakke i opposisjon, men ein får ikkje bygd vegar gjennom det som kjem ut av munnen til Frank Edvard Sve. Ein får bygd vegane gjennom at det vert gjort konkrete vedtak og prioriteringar, som gjer at vi får velfungerande vegar i heile Noreg.

Då må vi sørgje for at pengane strekk til. Difor er det heilt riktig, det som regjeringa har gått inn på, nemleg at vi må sjå meir differensiert på kva det er som er behovet i ulike område, i ulike prosjekt. I veldig mange samanhengar er to-/trefelts vegar eller ein smalare firefelts veg ei god og trafikksikker løysing som ikkje berre bidreg til at ein sparer pengar i forbindelse med utbygginga – altså at pengane strekk lenger til – men òg til at ein sparer areal. Veldig mange plassar er det store arealinngrep.

Eg bur på Romerike. Eg ser kor mykje matjord som er teke gjennom store samferdselsprosjekt. Av og til er det heilt nødvendig, for ein må føre varene fram, men ein må heile tida tenkje nøye gjennom kva som er dei rette løysingane. Stort sett dagleg køyrer eg på ein firefelts veg med 80 km/t eit stykke mellom Fetsund og Lillestrøm, med eit par rundkøyningar på strekninga. Der som ein på den strekninga i staden skulle hatt 110 km/t planfritt, kan ein tenkje seg kor mykje areal som hadde gått, kor mykje matjord som hadde gått, kor vanskeleg det hadde vore, og kor mykje meir pengar som hadde vorte brukte på å byggje den vegen. I nokre samanhengar er det sjølv sagt riktig at ein framleis har firefelts veg og dei tidlegare standardane som ein har, men det som regjeringa har gått inn for, er at ein opp til 15 000 i ÅDT skal gjere ei vurdering av det ut frå dei lokale forholda, ut frå ei vurdering av om det er tungbilar, og om det er utfartsvegar. Det er ei klok tilnærming. Vi skal få samferdselspengane til å strekkje lenger og finne gode løysingar, slik at vi i sum bidreg til å utvikle heile Noreg.

Det er ikkje så veldig mange diskusjonar om firefelt og 110 km/t i Finnmark eller ein del andre plassar i Noreg. Ein del plassar handlar det om å få vekk dei blå skilta der det står ein «M». Vi må tenkje slik at vi heile tida har fokus på dei behova som er i heile Noreg, og gjere prioriteringar som bidreg til å dekkje dei. Difor er forslaget om nye vegnormalar eit klokt skritt i riktig retning.

Bård Hoksrud (FrP) [10:29:37]: Ingenting er som en god samferdselsdebatt, og denne regjeringen framstår nå som onkel Skrue, men enda kjøpere, i forhold til hva jeg faktisk ville ha satsset på å bygge av skikkelig infrastruktur. Jeg hører statsråden prate om de faglige vurderingene. Ja, det var faglige vurderinger som gjorde at man ikke bygde fire felter på E18 gjennom Telemark, og at man nå må bygge en ny firefelts vei ved siden av den som er der fra før. Det er veldig dumt å bygge bruer ved siden av hverandre. Det er i hvert fall ikke bra for pengebingen til Norge – det blir grisemye dyrere; nesten ti ganger så dyrt er det nå å bygge det som man den gang bygde som en to- og trefelts vei, som en firefelts vei. Den gangen var det faglig begrunnet hvorfor man bygde den veien slik man gjorde.

Det faglige grunnlaget viser at man må bygge mer, for folk kjører mer, og de faglige prognosene den gangen var feil. Det er det som er problemet med denne regjeringen, og det er det som kommer til å bli problemet. Så lenge man holder på slik regjeringen gjør nå og ønsker å gå tilbake til fortidens måte å bygge ut skikkelige veier på, betyr det at man må bygge ny vei i framtiden. Det er dumt, for det koster mye penger, og det er også dumt for naturen. Den er det noen som prater veldig varmt om her, men dette viser at naturen tydeligvis ikke er så viktig likevel, for det er bare å bygge på når man ser at man har gjort noe dumt før i tiden. Man behøver ikke å fortsette å gjøre det dumme en gang til, man bør heller sørge for å gjøre det gode ordentlig med en gang.

Da Fremskrittspartiet satt i regjering og vi bestemte oss for at vi skulle ha 110 km/t, var det mange faglige råd mot at vi skulle ha 110 km/t på de beste motorveiene i dette landet, men det gikk veldig bra. Det ble ikke flere ulykker. Det hender altså at de faglige rådene ikke nødvendigvis er helt der de bør være. Det kan hende at man også må bruke hodet og se på hva fortiden har vist oss om hvordan vi skal bygge i framtiden. Som sagt: Jeg ville heller ha brukt 480 mill. kr i 1996 enn 3 mrd. kr–4 mrd. kr i 2023/2024 på å bygge den samme veien. Man hadde da sluppet å bygge en ekstra bru og sluppet mange naturinngrep.

Det andre spesielle med denne debatten og det Senterpartiet og Arbeiderpartiet holder på med her, er at Senterpartiet prøver å framstå som et distriktparti og som distriktsvennlige. Ja, hvor er det man nå kommer til å kutte firefeltsveiene og sannsynligvis gjøre om trefelts veier til tofelts veier en del steder hvor man hadde lagt opp til at man i hvert fall skulle ha trefelts vei? Jo, det er i distriktene. Det er der man kutter først, for det er der trafikken ikke er så stor. Det er det som er rart med denne debatten.

Det man gjorde i 1962, var faktisk litt framtidsrettet av Bratteli, men Nygård er i hvert fall ikke like framtidsrettet som man var i 1962; han er på vei tilbake til der man var før 1962, med Senterpartiet som haleheng. Jeg synes det er trist, og det er definitivt trist for alle dem som trenger å kjøre på disse veiene. Vi skal ikke bygge firefelts veier overalt, men vi skal bygge det der det er fornuftig å gjøre det. Nå sier alle at de var med da Fremskrittspartiet satt i regjering. Ja, men det var da det ble en skikkelig satsing, som også representanten Helleland sa. Dessverre var det slik at da Fremskrittspartiet gikk ut av regjering, ble det litt mindre penger til veier, og derfor tror jeg det er bra hvis vi får en ny regjering i 2025 som sier at vi skal satse på å bygge infrastruktur, vi skal satse på å bygge veier, og vi skal gjøre det skikkelig. Vi skal ikke kaste bort skattebetalernes penger ved å bygge ut de samme veiene flere ganger.

Nygård, som er samferdselsminister, er fra Østfold. Han bør se på E18 Ørje at man burde ha gjort det ordentlig og bygd en skikkelig firefelts vei i stedet for å holde på med halvgode løsninger. Jeg håper i hvert fall det. Jeg vet at han gjerne vil bygge jernbane, sikkert i Fredrikstad – det tror jeg vi alle vil – men jeg tror at vi skal gjøre ting ordentlig når vi gjør dem, vi skal gjøre det skikkelig. Jeg synes en i Nye veier sa det fantastisk bra: Kan ikke dere politikere når dere skal bygge veier, bygge dem én gang, ikke måtte bygge den samme veien flere ganger?

Når man prater om to- og trefelts vei: Mange steder er det utrykningskjøretøyer som kjører lange strekninger. Hvis man f.eks. får hjerteproblemer i Telemark, må man ofte til Arendal. Da er det grusomt dumt hvis det er en tofelts vei hvor det er trøblete å komme forbi for ambulansen. Derfor bør vi bygge skikkelig og gjøre det ordentlig med en gang. Det er bra for miljøet, og det er definitivt bra for skattebetalerne og bilistene.

Morten Stordalen (FrP) [10:34:43]: La meg først takke interpellanten for at han tar opp et viktig tema. Året 1962 har allerede blitt nevnt flere ganger i salen i dag. Jeg har nevnt det før, og jeg nevner det igjen – ikke bare motorveiplanen, men at man da sikkert også bygde faglig riktig ut fra de økonomiske rammene som var gitt. Så var sikkert også bestillingen den gangen hva vi kan få ut av disse pengene, hvis vi har så lite penger å bruke på vei.

Det man gjorde i Brevik, var å bygge Brevikbrua. Det var sikkert faglig vurdert og riktig størrelse på den broen. I 1996 bygde man i hvert fall faglig riktig nok en bro i Brevik, for det var framtidsrettet. Kongen fikk æren av å åpne den, og den skulle holde i evig tid. Man er nå i gang med bro nummer tre, så hvis regjeringspartiene er redde for naturinngrep, og det er også Fremskrittspartiet, burde man kanskje fokusere på å bygge riktig for fremtiden, og ikke det som er faglig vurdert.

Jeg setter spørsmålsteget ved det: faglig vurdert. Det er mange gode faglige vurderinger, men 20 år er blitt brukt i mange år. Også Nygård sier at man vurderer framskrivning av trafikkvekst 20 år fram i tid. Det som er helt sikkert, er at der har man bommet i alle år, mer eller mindre. Jeg synes det er merkelig at når vi skal bruke mye penger på å bygge en vei, bygger vi kun for 20 år. Det er merkelig at man ikke tenker 50–60 år fram i tid. Da ville man spare naturinngrep fordi man bygger riktig første gangen. Det er dyrt å bygge billig.

Jeg stusser også på at man sier at det ikke er mindre sikkert. Det er i hvert fall lite framtidsrettet. Jeg synes det er veldig spesielt, når man snakker om sikkerhet og hva som ligger til grunn for ulykker. Vi vet jo at tofelts vei ikke er det tryggeste man kjører på, tvert om. Vi vet at møtiefrie veier er det aller, aller beste. Det er det ingen tvil om.

Når man ser på hva som er faglig vurdert: Jeg var med på en åpning av E18 gjennom Vestfold på 1990-tallet, stykkevis og delt. Det var også faglig vurdert. Det var ikke mange uker etter åpningen at det sto å lese i avisen: Veien har allerede tilfredsstillt kravene til firefelts motorvei. Så har man senere bygd om til fire felt. Nå skal man bruke samme trasé for å spare matjord. Vi vet det var mange ulykker knyttet til det også.

Når det gjelder hva som er faglig vurdert, mener jeg også politikerne må legge til rette for å si at vi skal bygge trygt, framtidsrettet og riktig, for det handler om respekt for enkeltmenneskers liv i trafikken og økonomiske midler og hva vi bruker på samferdsel.

Reverseringsiveren til regjeringspartiene har ingen grenser. Men jeg har sagt det før: Det er kanskje bedre at man ikke bygger i det hele tatt, så man ikke bygger feil, av hensyn til landets innbyggere. Tofelts veier har alltid vært de farligste. Senest på morgenen i dag hørte jeg på TV 2 at Nygård ikke helt visste årsakene til alle disse ulykkene og dødsulykkene. Det lages rapporter hvert eneste år, og det repeteres nok en gang i dag, i TV 2s debatt, at vi venter på dybdeanalyser fra Statens vegvesen. Men vi har jo ti andre år å gå tilbake til. Det lages masse rapporter. De er ganske like, og de viser hva som er årsakene.

Man viser også til, og kan også se, at firefelts motorvei er det tryggeste. Hvis en skulle bruke energien på noe, burde en heller bruke den på å utbedre. Men statsråden sier «der vi kan». Ja, utbedre det, da, kom med noe spesifikt, kom med et spleiselag til fylkeskommunene, gjør noe med det isteden, men ikke reverser veinormalene. Hvis man skal reversere eller gjøre endringer i veinormalene, bør det være i håndbøkene og på materialvalg, som har gjort det svært dyrt. Det er miljøer som hele tiden utfordrer på annet materialvalg. Det burde man bruke tiden på. Det burde vært bestillingen til embetsverket og Statens vegvesen: å gå gjennom og se om det er ting vi har gjort som fordyrer unødvendig. Kan det være andre materialvalg, som brukes i dag, og som miljøer sitter på, som gjør det rimeligere og enklere uten å endre på veinormalene når det gjelder trafikkmengde?

Det eneste som er sikkert, er at man har bommet hvert eneste år gjennom historien, og jeg er redd for at vi nå går tilbake til stykkevis og delt igjen istedenfor å bygge helhetlig. Det er forstemmende at man har en regjering som er så reverseringsivrige at de selv på veisiden går tilbake til det som ingen vil ha, så det er kanskje på tide at denne regjeringen blir byttet ut.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [10:39:47]: Jeg ble litt provosert. Det er sjelden jeg tar ordet i full fart, men her tenkte jeg at jeg måtte gjøre det.

Vi har hatt litt diskusjon om firefelts veier tidligere, og Fremskrittspartiet var da høye og mørke og fortalte at

de har bygd firefelts veier i hele landet. Da gikk jeg opp og spurte: Hvor er den firefelts veien i Finnmark? Etter en lang stund fikk jeg svar. Det Fremskrittspartiet hadde gjort, var å bygge til Steinkjer, ikke lenger. For Fremskrittspartiet stopper altså landet i Steinkjer. Det er litt det som er spørsmålet her: Hvordan skal vi få bedre veier i hele landet? Jo, vi må prioritere litt annerledes enn vi har gjort. Det er ikke sikkert at vi trenger å ha firefelts veier overalt.

I min landsdel, Nordland og Troms og Finnmark, har vi et etterslep på fylkesveier på 25 mrd. kr. Det er jo ikke så mye – det er ikke mer enn det vi bruker når det blir overskridelser på f.eks. Follobanen. Da er det penger nok. Men trenger vi penger til fylkesveier og til å ta vare på de veiene vi har, og som sjelden har gulstripe, da er det ikke mulig. Vi skal bygge firefelts veier, og det er ikke i nord. Jeg blir litt provosert av dette, og jeg mener at det nå må være grenser.

Man snakker også om å reversere. Hva er det vi skal reversere? Vi må ta vare på det vi har. Vi kan ikke bare bygge nytt; vi er nødt til å ta vare på det vi har. Etterslepet er enormt overalt, ikke bare i nord, men i hele landet. Når man kommer litt utenfor de sentrale strøkene på Østlandet og de store byene, er det ikke helt bra. Dette må vi ha med oss. Jeg måtte bare si det.

André N. Skjelstad (V) [10:42:25]: Det er interessant at interpellanten reiser en debatt som for så vidt er litt mangfoldig i inngangen, og kanskje ikke så strikt. Selvfølgelig har vi behov for veier for å binde landet sammen, og ikke minst de store ferdselsårene. Men jeg må få lov til å si at jeg blir litt overrasket noen ganger når sånne debatter reises fra Fremskrittspartiet. Venstre har ikke noe imot å bekjenne at vi var med på det løftet som vi var med på, som representanten Trond Helleland også dro oss gjennom i et litt historisk perspektiv.

Det er ikke til å komme fra at vi har et sett med veier, spesielt fylkesveier, som er av en kvalitet som er begreidelig dårlig. Da blir det litt spesielt for Senterpartiets del, de som var den store forkjemperen for å legge tidligere riksveier inn i fylkesveinettet, at det store etterslepet ligger på fylkesveiene. Selv om representanten Frank Sve sier at det bobler over av penger i fylkeskommunene, er ikke det den kjennskapen jeg har til det, for dette er jo en buffer med tanke på at fylkeskommunene på mange måter har en såpass stor gjeldsbyrde at en er nødt til å ha det. Det som er utfordringen her, er at selv om vi har noen gode ferdselsårer, har vi jo ikke den beredskapen som vi burde hatt. Vi hadde flommer på høstparten, den første gjorde at landet ble mer eller mindre delt. Da så vi behovet for også å ha andre veier som er i god nok forfatning.

Jeg tror det kan være fornuftig å husholdere når det gjelder de pengene vi har. Det tror jeg vil være fornuftig. Det er ingen, vil jeg tro, som sitter i transportkomiteen, heller ikke SV – jeg kan ikke se noen fra SV her i salen nå – som er imot at man har god infrastruktur på gode veier, men vi er også nødt til å ta med oss det løftet vi må gjøre når det gjelder fylkesveiene. Selv om Senterpartiet i 2010 fikk omgjort dem fra riksveier til fylkesveier, er det et voldsomt etterslep som ligger der.

Da er vi nødt til å tenke langsiktig nok, for det hjelper lite om man har store trafikkmaskiner som fungerer på de store veiene, når tilførselsårene er som trange blodårer og er i dårlig forfatning. Det er det store løftet vi er nødt til å gjøre framover. Det er greit at vi skal tenke på at det fungerer på både E6 og andre av de store trafikkmaskinene, men vi er også nødt til å tenke at vi må ha fylkesveier. Da er vi også nødt til å gjøre noe samlet fra denne sal for å se på hvordan vi gjør det for å få de aksene til å fungere inn mot de store trafikkmaskinene, for uten det vil vi ikke få flyten.

Da kan vi snakke, i det store bildet, om hvor mye mer trafikk det er. Selvfølgelig er det mer trafikk, vi er jo flere folk, det er flere biler, og økonomien tilsier at vi selvfølgelig befrakter oss på en annen måte, for det er ikke alle steder i landet man har muligheten til et vel-fungerende kollektivsystem, sånn som det er rundt de store byene. Derfor er vi også nødt til å tenke helhet, og da kan ikke helheten bare være firefelts akser på de største veiene. Vi er også nødt til å ha de årene som fører trafikantene inn mot E6 og andre av disse veiene.

Det er ikke til å komme fra – og til å begynne med var jeg egentlig litt ullen om Nye veier og det som kom fra Fremskrittspartiet – at jeg synes Nye veier har vært en suksess. Når det gjelder det å tørre å tenke langsiktig nok, er jeg enig med representanten Sve. Vi er nødt til å tenke langsiktig nok, men vi er også nødt til å husholdere i en totalitet, og den totaliteten må medføre at vi tenker både på kollektiv- og jernbaneaksene og ikke minst på hvordan vi gjør det med fylkesveiene framover.

Geir Inge Lien (Sp) [10:46:58]: Det er kjekt å kunne følge debattar om veg. Det skapar engasjement, og det er viktig. Når vi ser på fordelinga av potten, er han fordelt utover både stort og smått. Men slik det vert opplevd, kan vi godt seie at det nok er dei folketunge regionane som får den største biten av kaka.

Eg reagerer litt på dei utspela som kjem frå Framstegspartiet. Når dei seier at det er vår statsråd som på ein måte har skulda for Moss, må eg minne dei om at det var Framstegsparti-statsråden som gav grønt lys for det prosjektet. Der trur eg dei må gå i seg sjølv. Vi ser at det er fleire slike prosjekt som har vore sette i gang av andre regjeringar, og dermed av Høgre og Framstegspartiet.

Det kan av og til kanskje vere lurt å ta eit steg tilbake, trekkje pusten og tenkje seg om ein eller to gonger før ein set i gang gigantprosjekt som sprekk så det ljomar.

Det er viktig å sjå på korleis ein framover skal fordele desse midlane på ein god måte og få mest mogleg ut av pengane. Vi har hamner og farleier som har lege brakke. Det vart ikkje brukt pengar på det under førre regjering fordi ingen har visst om eigarforholdet og korleis dette skal handterast. No er vi på veg oppover og bruker pengar på hamner og farleier, som vert viktig, og på etterslepet på vedlikehald på både veg og bane, som er viktig, men å byggje nye vegar der vi må og skal, er òg viktig.

Vi må òg sjå på geografisk fordeling: Korleis skal resten av landet få ta del i denne kaka på ein god og rettferdig måte? Det er verdiskaping langs heile kysten. Det er verdiskaping i innlandet. Det er verdiskaping overalt, og alle må få sin del av kaka. I lag med Arbeidarpartiet skal vi sørge for at dette vert gjort på ein god måte når vi no startar det gode arbeidet med NTP.

Eg er forundra over representanten Frank Sve som står og snakkar, og eg er litt spent på om han er like framoverlent og seier at fylkeskommunen i Møre og Romsdal kan ta etterslepet sjølv, slik han har sagt i mange av innlegga frå talarstolen – at fylket har så mykje pengar, og at det berre er å bruke av reserven som ligg der.

Det er eit stort etterslep på fylkesvegar. Fylkesvegane utgjer den største delen av vegnettet. Det er tid for å ta vare på det vi har. Det er tid for å byggje korrekt. Det er tid for å byggje slik at vi kan byggje heile landet i hop.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:49:49]: Til det siste: Vi skal definitivt bruke dei midlane som gjeld, men med eit vegvedlikehaldsetterslep på 85–95 mrd. kr i fylkeskommunen skjønar alle at då må ein også ha hjelp frå staten. Det var jo Senterpartiet som tvinga dei gamle riksvegane på fylka, noko som gjorde at vi ikkje berre fekk katta i sekken, vi fekk eigentleg tigeren i sekken. Då er det sagt.

Eg registrerer at det er ny leiar i transportkomiteen. Representanten Gjelsvik har eit lite sleivspark til under teikna om at det ikkje kjem nokon veg ut av munnen til Frank Sve. Viss Gjelsvik hadde teke seg bryet med å følgje litt betre med på kva som faktisk har skjedd med Frank Sve og samferdsel gjennom f.eks. dei siste 20 åra i Møre og Romsdal, er det kanskje akkurat det det har gjort; det har kome veg ut av munnen til Frank Sve og fleire andre i Møre og Romsdal – og milliardbeløp på vegbygging.

Når det er sagt: Eg veit litt om det å endre vegnormene. Eg har ganske tung erfaring når det gjeld vegbygging, eg har vore med på veldig mange store prosjekt. På eit prosjekt for rassikring mellom Røyrg og Hellesylt, eit prosjekt til over 1 mrd. kr, var vegnormene og dei faglege

anbefalingane ein T8,5-tunnel. Det kunne også byggjast T7,5. For dei som kan og veit korleis det fungerer, er det breidda på tunnelane vi snakkar om no. Kva gjorde vi då? Vi bygde ein T10,5-tunnel. Vi bygde altså stamvegstandard fordi det var meir framtidretta og ville gje ein tryggare og betre veg. Vegen vart beinare og fekk betre kurvatur – eit mykje betre prosjekt. Det var det vi gjorde.

Køyr ned Gudbrandsdalen og mange andre plassar der det er tofelts veg og høg ÅDT. Det er ingen midtdelar i dei tofelts tunnelane, det er kanskje i beste fall eit rumfelt. Også der er det av vesentleg betydning å ha god nok vegstandard når det er høg ÅDT, fordi ein får ein toløps tunnel som er betydeleg tryggare enn ein eittløps tunnel utan midtdelar. Ein kjem frå to- eller trefelts veg med midtdelar og går inn i ein tunnel som ikkje har midtdelar og to felt. Når det då er oppimot 15 000 bilar på sånne vegar, er det rett og slett uansvarleg, og det er definitivt ikkje å byggje for framtida.

Eg trur også Arbeidarpartiet har erfart at f.eks. Follo-banen skulle koste 7–8 mrd. kr då dei var i regjering, og no er oppe i 35 mrd. kr, så vi ser at ting har utvikla seg. Det er nok nødvendig å byggje for framtida, det er nødvendig å bruke pengane fornuftig. Det er vi einige om, men då brukar vi pengane fornuftig og byggjer for framtida. Vi må ikkje byggje sånn som vi ser no: nye bruer på nye bruer fordi ein har gjort ein for dårleg jobb tidlegare. Det er vårt poeng med denne debatten.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:52:57]: Jeg takker for debatten. Det må være lov å si at den har vært litt springende. Det har vært litt ulike tilnærminger til saken, og veldig mye har handlet om andre ting, men det er ofte slik det blir i Stortinget, og det er greit.

Punkt 1: Vi skal ikke slutte å bygge firefelts veier i Norge.

Punkt 2: Det skal ikke være slik at man ikke skal kunne bruke 110 km/t fartsgrense på nye firefelts veier i Norge. Smale firefelts veier fortsetter vi med.

Det er to ting vi har endret på: Vi sier at vi nå kan tilate en større trafikkmengde på to- og trefelts veier – sikre, møtefrie veier. Det betyr at vi husholderer bedre med samfunnets midler, og at vi ikke overdimensjonerer.

Vi har tatt et annet viktig grep også – kanskje det aller viktigste – nemlig at der man skal bygge nye firefelts veier, legger vi til rette for at man skal kunne gjenbruke eksisterende tofelts vei i det prosjektet. Det sparer penger og natur, og det reduserer klimagassutslippene – altså en fornuftig veipolitikk. Da må man kanskje tåle at fartsgrensen der er 100 km/t i stedet for 110 km/t. Men dette er, alt i alt, fornuftig veipolitikk.

Trafikksikkerhet: Vi skal bygge møtefrie veier. Det er vi alle enige om – det er ingen diskusjon om det. Spørs-

målet er om man skal tillate to- og trefelts veier på strekninger med et litt høyere trafikk tall enn det man har gjort til nå.

Det er selvfølgelig artig å forsøke å karikere regjeringens politikk, men i det statsbudsjettet vi nylig har lagt fram, øker det med 8 mrd. kr. Det er en kraftfull vekst på samferdselsbudsjettet, og det ligger vel ca. 22 mrd. kr over det som det var da Fremskrittspartiet sist satt med regjeringsmakt. Så dette er en ganske formidabel vekst, som vi for så vidt også står sammen om.

Som noen sa her, er det en begrenset pengemengde. Det er det det handler om: Vi må prioritere innenfor den rammen vi har. Da er det fornuftig å bruke mer av ressursene til å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt når vi må. Det er en god tilnærming til å få mest mulig ut av fellesskapets ressurser.

Nå tror jeg at jeg har vært innoom mange av de poengene som andre har tatt opp i debatten. Jeg tror ikke vi kommer til å bli enige – dette kommer sikkert til å være en pågående debatt – men jeg er veldig sikker på at det vi har foreslått og gjennomført, er en god tilnærming til saken.

Presidenten [10:55:10]: Debatten i sak nr. 1 er dermed avsluttet.

Det ringes inn til behandling av sak nr. 2, Referat.

Sak nr. 2 [11:03:48]

Referat

1. (57) Helse- og omsorgskomiteen melder å ha valgt Truls Vasvik til første nestleder
2. (58) Justiskomiteen melder å ha valgt Hadia Tajik til første nestleder

3. (59) Næringskomiteen melder å ha valgt Anniken Huitfeldt til andre nestleder
Enst.: Nr. 1–3 vedlegges protokollen.
4. (60) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Dagfinn Henrik Olsen, Gisle Meininger Saudland, Bård Hoksrud, Morten Wold og Erlend Wiborg om effektivisering av bilstøtteordningen i Nav (Dokument 8:24 S (2023–2024))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
5. (61) Representantforslag fra stortingsrepresentanten Erlend Wiborg om stans i mottak av kvoteflyktninger så lenge krigen i Ukraina vedvarer (Dokument 8:27 S (2023–2024))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
6. (62) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Naomi Wessel om styrking av bemanningsnormen i barnehagene (Dokument 8:23 S (2023–2024))
7. (63) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Olaug Vervik Bollestad og Dag-Inge Ulstein om å innføre mobilforbud i skolen (Dokument 8:25 S (2023–2024))
Enst.: Nr. 6 og 7 sendes utdannings- og forskningskomiteen.
8. (64) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marie Sneve Martinussen, Bjørnar Moxnes og Naomi Wessel om ivaretagelse av veteraner (Dokument 8:26 S (2023–2024))
Enst.: Sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

Presidenten [11:03:56]: Dermed er dagens kartferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 11.05.

