



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 37 · 14. januar
Sesjonen 2025–2026

Møte onsdag den 14. januar 2026 kl. 10

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 37):

1. Muntlig spørretime
2. Ordinær spørretime
3. Referat

Presidenten [10:00:07]: Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknader om permisjon for representantene Lise Selnes og Jone Blikra i tiden fra og med 26. til og med 31. januar, og for representanten Per Vidar Kjølmoen i tiden fra og med 26. til og med 30. januar – alle for å delta i Europarådets parlamentariske forsamlings første delsesjon i Strasbourg, Frankrike.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i Stortinget i tiden fra og med 27. til og med 29. januar:
For Hedmark: Erik Hager
For Møre og Romsdal: Berit Tønnessen
For Telemark: Bengt Halvard Odden

Presidenten [10:00:47]: Representanten Bjørnar Moxnes vil framsette et representantforslag.

Bjørnar Moxnes (R) [10:00:52]: Jeg vil på vegne av Geir Jørgensen, Sofie Marhaug og meg selv fremme forslag om å innføre nabosjekk av EU-regelverk.

Presidenten [10:01:14]: Representanten Bengt Rune Strifeldt vil framsette et representantforslag.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:01:17]: På vegne av Fremskrittspartiets representanter Per-Willy Amundsen, Hans Andreas Limi, Jon Engen-Helgheim, Hilde Grande og meg selv har jeg gleden av å framsette et representantforslag om videreføring av pilotordning for politiutdanning i Alta.

Presidenten [10:01:48]: Representanten Kristian August Eilertsen vil framsette to representantforslag.

Kristian August Eilertsen (FrP) [10:01:50]: På vegne av Fremskrittspartiets representanter Julia Brännström Nordtug, Stig Atle Abrahamsen, Anne Grethe Hauan og meg selv har jeg gleden av å framsette et representantforslag om tiltak for bedre behandling av personer med alvorlige psykiske lidelser og styrket vern av samfunnet.

På vegne av Fremskrittspartiets representanter Sylvi Listhaug, Julia Brännström Nordtug, Stig Atle Abraham-

sen, Bård Hoksrud, Anne Grethe Hauan, Kristoffer Sivertsen og meg selv har jeg gleden av å framsette et representantforslag om å sikre pasienter med ALS en reell tilgang til ordningen med godkjenningsfritak for legemidler i tidlig fase.

Presidenten [10:02:41]: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:02:46]

Muntlig spørretime

Presidenten [10:02:49]: Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at statsrådene Jon-Ivar Nygård og Cecilie Myrseth 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 Bård Hoksrud.

Bård Hoksrud (FrP) [10:03:17]: Spørsmålet mitt går til samferdselsministeren.

Dagen i dag er et godt eksempel på at Norge er et vinterland. Norge er et land som i økende grad må forberede seg på kriser. Da er robusthet og beredskap helt avgjørende. Likevel ser vi at transport- og anleggssektoren i stadig større grad pålegges krav om nullutslipp og elektrifisering, også der dette gir høyere kostnader, dårligere drift og økt sårbarhet. Vi har sett elbusser som ikke fungerer i streng kulde, pasienttransport som går tom for strøm på fjellet, og vinterdrift av veier som blir både dyrere og mindre effektiv. Samtidig kuttes rutetilbud og vedlikehold fordi pengene ikke strekker til.

I en krise- eller beredskapssituasjon er strømmettet noe av det aller første som kan falle bort. Det ser vi bl.a. tydelig i Ukraina. Da er det ikke klimanytte som er avgjørende, men om kjøretøyene faktisk kan brukes når samfunnet trenger det aller, aller mest.

Mitt spørsmål er derfor: Mener statsråden at dagens krav til nullutslipp og elektrifisering i transportsektoren er tilstrekkelig fleksible til å ivareta beredskap, pasientsikkerhet og vinterdrift i hele landet? Eller erkjenner statsråden at disse kravene i dag kan gå på bekostning av nettopp sikkerhet og beredskap til befolkningen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:04:34]: Jeg er enig i at sikkerhet og beredskap alltid må være en veldig viktig forutsetning for alt vi gjør i transportsektoren. Det betyr likevel ikke at vi ikke skal nå de målene vi har satt oss som samfunn. Vi har forpliktet oss til internasjonale avtaler om å få ned klimagassutslippene, og vi vet at

transportsektoren står for ca. en tredjedel av utslippene. Derfor må vi gjøre mye samtidig.

Det har vært en stor suksess i Norge at vi har klart å få opp elbilandelen for personbiler til et ganske høyt nivå. Vi selger vel nå ca. 95 pst. elbiler, og totalt sett er 30 pst. av bilene våre elektriske. Vi har også påbegynt elektrifiseringen av tungbiltransporten, og der ruller regjeringen – sammen med næringen, og Enova-støtte m.m. – ut ladeinfrastruktur på døgnhvileplasser. Men dette må henge sammen. Samtidig må vi selvfølgelig ha et veldig skarpt blikk for sårbarhet som måtte oppstå som følge av å bytte til nye energibærere. Likevel må det ikke framstå sånn at den ene energibæreren er helt uten noen form for risiko knyttet til samfunnsikkerhet og beredskap. Det vil kunne gjelde både strøm og andre typer drivstoff.

Akkurat den situasjonen vi er i nå, er kanskje den beste mulige situasjonen av alle, for nå finnes begge teknologiene godt tilgjengelig. I lang tid har vi bare hatt fossildrevne kjøretøy. Nå har vi både fossildrevne kjøretøy og elektriske kjøretøy, men på et tidspunkt kommer det til å være langt flere elektriske kjøretøy. Da må vi selvfølgelig tenke på hvordan vi skal sørge for at vi har redundans, hvordan vi har ladeinfrastruktur som kan redde oss i utsatte situasjoner.

Det er tatt mange viktige grep. Jeg har sett at det har vært diskusjoner om elektriske brøytebiler, og det er et pilotprosjekt hvor man tester ut bruken av elektriske brøytebiler. Det er ikke et pålegg, det er ikke et krav, og det er ikke noe som er besluttet, men det handler om å utforske teknologien.

Bård Hoksrud (FrP) [10:06:37]: Det er interessant at statsråden sier at det nå finnes flere teknologier, men egentlig ønsker denne regjeringen at den ene teknologien i hvert fall skal bort – den som går på fossilt drivstoff. Så ser vi nå Statens vegvesen som presser på for disse elektriske brøytebilene som statsråden tydeligvis synes er fantastisk bra, til tross for klare advarsler både fra Norges Lastebileier-Forbund og Maskinentrepreneres Forbund. De advarer mot økt sårbarhet i vinterberedskapen og uholdbare kostnader for små entreprenører. Dette framstår som en merkelig prioritering for statens veiforvaltere, der symbolsk klimapolitikk settes foran trafikksikkerhet og vinterberedskap.

Anerkjenner statsråden at innføring av elektriske brøytebiler kan svekke vinterberedskapen og trafikksikkerheten i veisektoren?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:07:23]: Det er nettopp det vi gjør. Vi tester hvordan denne teknologien virker, vi piloterer det. Det har vært brukt elektriske lastebiler til å brøyte. Det er en teknologiutvikling som legger til rette for nullutslippskjøretøy, som igjen vil bi-

dra til å redusere klimagassutslipp for den norske transportsektoren.

Prosjektet med elektrisk brøytebil på Hardangervidda forrige vinter har vist at det er fullt mulig å benytte elektriske brøytebiler på en svært krevende fjellstrekning. Dagens serieproduserte elektriske lastebiler vil kunne klare nesten samme produksjon som diesellastebiler.

Det har også kommet positive tilbakemeldinger fra entreprenører som har forsøkt dette i praksis, med erfaring fra vinteren 2025. Med de forbedringene som kommer på nye ellastebiler framover, anbefaler Statens vegvesen at entreprenørene fortsetter med videre uttesting av elektriske brøytebiler i større skala.

Bård Hoksrud (FrP) [10:08:13]: Jeg oppfatter at statsråden i hvert fall ikke tar inn over seg de utfordringene som mange små og mindre selskaper opplever med disse kravene.

Statens vegvesen viser til erfaringene med elektrisk brøyting på Dovre når de vil skjerpe kravene. Samtidig viser det seg at de brøytebilene som brukes som referanse, har en batteripakke som er langt større enn det som er kommersielt tilgjengelig i dag. Er det da sånn at regjeringen og Statens vegvesen baserer, og kommer til å basere, nye krav til entreprenørene på kjøretøy som i praksis ikke kan kjøpes i det kommersielle markedet? Det er interessant å vite hva statsråden mener om det.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:08:49]: For det første er det ikke noe statlig krav om å innføre det som et absolutt. Vi har innført statlige krav når det gjelder innkjøp av materiell. Vi har også krav i kontrakter om å redusere klimagassutslipp, men det betyr ikke nødvendigvis at du må bruke nullutslippsløsninger. Nettopp det representanten påpeker, og en rekke andre problemstillinger, er det jo klokt å teste ut. Jeg tror ikke noen her er i tvil om at vi skal over til nye energibærere i transportsektoren. Det har vi gjort når det gjelder elbilsegmentet. Det skal vi også gjøre når det gjelder tungbiler. Det er vi nødt til for å få ned klimagassutslippene, men det må skje på en trygg måte. Det må skje på en trygg måte når det gjelder brøyting, når det gjelder tungbiltransport og all annen transport.

Jeg kan ikke helt se at det er grunnlag for å dramatisere dette veldig. Statens vegvesens kontrakter har ikke noen spesifikke krav til energibærere per nå. Kravene er knyttet til miljø- og klimagassutslipp og reduksjon i CO₂-utslipp, og det vektet i alle nye kontrakter. Denne innfasingen må skje i dialog med markedet.

Bård Hoksrud (FrP) [10:09:52]: Det er interessant at statsråden sier at man skal gjøre det ved innkjøp av materiell. Man kjøper inn gravemaskiner som har et di-

eselaggregat for faktisk å få strøm til den elektriske gravemaskinen. Det er veldig rar politikk. Nylig kunne vi oppleve i Finnmark at en pasienttransport gikk tom for strøm i vinterkulda på vei fra Hammerfest til sykehuset i Alta. Hendelsen viser at krav om bare å forvente at man skal ha utslippsfrie kjøretøy, kan medføre uakseptabel risiko for pasienter, særlig i distriktene. Er statsråden enig i at pasientsikkerhet, forsvarlighet og framkommelighet må være det viktigste hensynet ved all persontransport, og vil statsråden ta initiativ til å endre kravene, så slike situasjoner ikke skal oppstå igjen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:10:35]: Det er nettopp derfor vi har unntaksbestemmelser i lovverket. Det er nettopp derfor det er mulig å bruke biogass. Det er nettopp derfor det er mulig å bruke eventuelt diesel og bensin når man gjør innkjøp, fordi det ikke er tilstrekkelig å bruke elektriske kjøretøy. Derfor har vi ivaretatt det. Så vil det kunne være aktører som stiller krav i kontrakter som går lenger enn det staten har stilt krav om. Da er det i så fall en diskusjon mellom dem som stiller disse kravene og leverandørene. Staten har åpnet opp for unntaksbestemmelser fordi det er fornuftig å ha det, fordi vi ikke nødvendigvis er helt modne på alle områder ennå.

Bård Hoksrud (FrP) [10:11:14]: Det er det offentlige som er utfordringen, for det er det offentlige som kjøper tjenester. Spesielt for drosje er det en forventning om at det skal være nullutslipp, og at det skal være elektrisk.

Klimapolitikkens krav og standarder bidrar til en kraftig kostnadsvekst for transportsektoren. Dette går på bekostning av primær oppgavene. Transporttilbud kuttet over hele landet, og det er grunn til å tro at klimapolitikkens kostnadsspiral også rammer vedlikehold og drift på veisektoren. Stabil vinterdrift er avgjørende for veisikkerheten. Det er nå bekymring bl.a. knyttet til drift på rv. 3 i Østerdalen, som ifølge opplysninger jeg fikk, var stengt fire ganger på en måned. Konsekvensene var enorme, spesielt for transportbransjen, og det var stengt i flere timer den ene gangen. De mener at dette er en konsekvens av standardreduksjon i drift og vintervedlikehold på veier med mye tungt kjøretøy. Hvorfor aksepterer statsråden at klimapolitikkens kostnader bl.a. skal dekkes gjennom forringet vinterdrift, med svekket trygghet og beredskap som konsekvens for innbyggerne i Norge?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:12:12]: Jeg skjønner at representanten fra Fremskrittspartiet er veldig interessert i å foreta den koblingen. Jeg anerkjenner ikke at det er på den måten. Det er kostnader knyttet til å gå over til andre energibærere, men det er også en kostnad vi er nødt til å ta som samfunn for å nå de forpliktelsene

vi har. Det er ikke slik at vi nedprioriterer drift eller investeringer som følge av at vi nå går over til andre energibærere.

Når det gjelder f.eks. busser og kollektivtransport, har det vært en kostnadsvekst der over lang tid. Den kan ikke ene og alene knyttes til overgangen til elektriske kjøretøy. Mange av fylkeskommunene har gått over til elektriske kjøretøy for lengst. Det er selvfølgelig et vesentlig poeng at den problemstillingen som fylkeskommunene har vært opptatt av, er adressert. I forliket i statsbudsjettet ble fylkeskommunene tilført over 1 mrd. kr, i tillegg til det man allerede hadde fått i det ordinære budsjettforslaget. Åpenbart anerkjenner regjeringen at det er behov for å støtte opp under kollektivtransporten, men den koblingen som representanten gjør, at hvis du bare kjører elektriske busser, er det kjørt, den er jeg ikke med på.

Marit Vea (V) [10:13:31]: Når vi snakker om elektrisk transport, er det naturlig å ta opp tog også, for vi er jo alle enige om at det er bra. Men de siste årene har vi omtrent daglig lest om signalfeil, sporfeil og driftsstans på jernbanen, særlig på de mest trafikkerte strekningene rundt byene. Regulariteten er fortsatt dårlig, særlig på de tidspunktene da flest tar tog, i rushtiden. I rushtiden var punktligheten i fjor på 78,8 pst. Det betyr at nesten hvert fjerde tog var kansellert eller forsinket. Samtidig vet vi at vedlikeholdsetterslepet er stort – over 30 mrd. kr. – og regjeringens plan er at det skal fortsette å øke. Vi vet også at bevilgningene til jernbanen neste år – målt i 2026-kroner – er nesten 8 mrd. kr lavere enn da Venstre var i regjering. Det har vært nedgang i bevilgningene i alle år unntatt ett under denne regjeringen. Mitt spørsmål til samferdselsministeren er: Er statsråden fornøyd med statusen for jernbanen etter å ha hatt ansvaret for sektoren i fire år, og er det noen grunn til å tro at tilbudet og regulariteten vil bli bedre så lenge vedlikeholdsetterslepet fortsetter å øke?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:14:37]: Denne regjeringen har hatt et veldig tydelig retningsvalg og en kursendring knyttet til å bruke mer penger på drift, vedlikehold og fornyingsarbeid. I Nasjonal transportplan, NTP, la vi opp til en tydelig vridning på bekostning av de store investeringsprosjektene. Jeg tror det er det representanten Vea refererer til. På vår vakt har vi nesten doblet innsatsen knyttet til drift, vedlikehold og fornying sammenliknet med f.eks. da Venstre var i regjering.

Vi ser at dette tar tid. Det var riktignok en bedring på 1,5 prosentpoeng fra fjoråret, men vi er fortsatt et stykke unna 90 pst., så jeg er selvfølgelig ikke fornøyd. Det er mer å gjøre. Da må vi tørre å stå i det vi har påbegynt, nemlig å sørge for å ta vare på eksisterende infrastruktur

– utbedre og fornye den. Det er det som kommer til å gi oss best resultater for passasjerene.

I tillegg har vi nå kjøpt og bestilt 85 nye tog. Når de nye lokaltogsettene kommer, kommer det til å være en revolusjon for passasjerene, med bedre kapasitet og bedre driftsstabilitet. Så det er håp for jernbanen og passasjerene der.

Oda Indgaard (MDG) [10:15:50]: Jeg er glad for at statsråden står fast ved nullutslippsmålene. Som representanten Veia nettopp beskrev, var punktlighetstallene også for 2025 altfor dårlige. Én av fem av de reisende kom for sent på jobb. De rekker ikke forbindelser, og i verste fall rekker man ikke å hente i barnehagen. Bane NOR forklarer det selv med manglende vedlikehold, og de sier at de må ha fem år for å nå målene.

I forbindelse med prosessen med eget alternative budsjett spurte vi i MDG om det var mulig å få til dette raskere, altså ta igjen vedlikeholdsetterslepet raskere. Da opplyste Bane NOR at de har kapasitet og ville hatt kapasitet allerede i 2026 til å gjennomføre fornyinger og mindre investeringer for 1,8 mrd. kr og til å øke aktiviteten innenfor forebyggende vedlikehold for 0,6 mrd. kr. Samtidig som togene står, øker privatbilismen gjennom flere byer. Flere biler betyr også mer kork, kø og kaos på veiene.

Hva tenker statsråden om at det er mulighet for å ta igjen dette etterslepet og å gjøre det mer attraktivt å reise med tog?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:16:58]: Det er flere ting på én gang her. For det første: Samtidig som vi har disse utfordringene på togsiden – alle erkjenner at det er for lav punktlighet – øker antallet togpassasjerer. Det ble satt ny passasjerrekord i 2024, og det ser bra ut for 2025 også. Det er bra.

Samtidig har vi utfordringene med gamle togsett, og vi har også manglet doble togsett, noe som gjør at det har vært kø og trangt for passasjerene. Det er en betydelig utfordring. Så en del av løsningen vil være å få på plass de nye lokaltogene.

Vi startet satsingen med å øke bevilgningene til drift og vedlikehold med 3,2 mrd. kr i 2024, altså i budsjettet for 2025, og så la vi, sammen med MDG, på én milliard til i statsbudsjettet for 2026. Det er nok mulig å bruke noe mer, som representanten har fått til svar på sitt spørsmål, men vi mener at vi også må bruke litt tid på å fase dette inn. I NTP-en står det at etterslepet vil øke den første seksårsperioden for så å gå ned den siste seksårsperioden. Hvis vi holder den planen, vil det redusere mengden forsinkelser og innstillinger med over 30 pst.

Oda Indgaard (MDG) [10:18:00]: I Nasjonal transportplan står det ikke at pendlerne må vente i fem år

før de får punktlig tog. Mener virkelig statsråden at det da ikke bør være rom for å forsere innfasingstakten, legge mer penger på bordet og løse disse problemene tidligere? Fortjener ikke pendlerne bedre?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:18:25]: Pendlerne fortjener at vi sørger for å få bedre punktlighet, bedre driftsstabilitet, nye tog og bedre infrastruktur.

Det foregår en revolusjon på togområdet for tiden: Det bygges ny infrastruktur, og det bygges intercity på Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen. Samtidig øker vi innsatsen knyttet til drift, vedlikehold og fornying, og det kommer nye tog. Når dette kommer på plass og får virke sammen, vil togpassasjerene oppleve et helt annet togtilbud. Sammen med integrering av flytogtilbudet, som vil gi mer plass på skinnegangen til den vanlige togpendleren, og sammen med at vi investerer i infrastruktur, vil det bli bedre for togpassasjerene.

Vi skal lage nye statsbudsjetter, og vi har sagt at vi skal prioritere drift, vedlikehold og fornying framover. Jeg har tenkt å jobbe for det.

Presidenten [10:19:08]: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Trond Helleland (H) [10:19:24]: Mitt spørsmål går til samferdselsministeren.

Nå har vi hatt en lang runde om beredskap for vinterdrift. Det har vært kaldt ute, og snøen har kommet. Men det blåser en kald vind over Europa hele året, så jeg vil også snakke om beredskap, men mer relatert til den urolige verdenen vi lever i.

På NATO-toppmøtet i Haag vedtok medlemslandene å øke bevilgningene til forsvar til minst 3,5 pst. av BNP og i tillegg sette av 1,5 pst. til infrastrukturtiltak for å styrke beredskapen – eller som regjeringen skrev i sin pressemelding:

«1,5 skal gå til formål som understøtter den militære evnen og motstandskraften.»

Som samferdselspolitikere møter vi mange som ønsker seg mer til fylkesveier, ferjer, broer, nye riksveiprojekt, jernbaneutbygging, bedre havner, kollektivtrafikk osv. Felles for alle vi møter, er at de sier: Dette er viktig for beredskapen.

Ja, det er kanskje det, men alt kan ikke være like viktig. I Nasjonal transportplan, NTP-en, som vi vedtok for to år siden, var det en del henvisninger til den nye sikkerhetspolitiske situasjonen som følge av Russlands brutale overgrep mot Ukraina. Det er også henvisninger til behovet for samarbeid mellom Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Mye har skjedd på to år, dessverre ikke i positiv retning. I NTP-en står det:

«Med utvidelsen av NATO i Norden vil forsvarsplaner revideres.»

Det står videre at vi må ha et bedre samarbeid. Det er mulig at dette arbeidet er godt i gang, men her i Stortinget har vi ikke sett snurten av det. Når vil Stortinget bli involvert i det viktige arbeidet med å utmeisle prinsipper for en styrket transportberedskap?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:21:13]: Det er, som representanten sier, dessverre en kald vind over vår verden, og det er en krevende sikkerhetspolitisk situasjon. Derfor la regjeringen fram en nasjonal sikkerhetsstrategi som har tre hovedprioriteringer: Vi skal raskt styrke forsvarsevnen, vi skal gjøre samfunnet mer motstandsdyktig, og vi skal styrke vår økonomiske sikkerhet.

Åpenbart er det slik at transport spiller en avgjørende rolle i totalforsvaret og for opprettholdelsen av kritiske samfunnsfunksjoner i fred, kriser og krig. Derfor har vi tatt flere grep for å tilpasse transportsektoren til den nye sikkerhetspolitiske hverdagen. Det startet allerede i NTP-en. Det ligger veldig tydelige spor i Nasjonal transportplan om å prioritere øst-vest-korridorer, kjente prosjekter som E14, Meråkerbanen, Narvik og Ofotbanen, for å nevne noen konkrete eksempler. Der er man i noen av disse prosjektene allerede i gang med bevilgninger. Vi har også ordningen med broene som har et spesielt behov knyttet til militær beredskap – 14 broer hvor vi har økt innsatsen fra 50 mill. kr i fjor til 100 mill. kr i år, som gjør at vi kan komme i gang med fire av disse broprosjektene. Så det skjer noe konkret.

I tillegg har regjeringen satt i gang et arbeid hvor Forsvaret, Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet jobber sammen om et såkalt rammeverk, hvor Forsvaret kommer med prioriteringer til oss. Det er prioriteringer som våre etater og virksomheter jobber med, modner, tar inn i statsbudsjettforslag, osv., slik at dette fanges opp. Men det er litt tidlig ennå, og prosessen rundt rammeverket er litt umodent, så det vil jobbes mer med det. Det vil jobbes mer inn mot det i år, og det vil komme en ny leveranse på det som er enda tydeligere. Vi må også finne en løsning på hvordan vi involverer Stortinget i dialogen. Selvfølgelig finnes det spor av det i Stortinget gjennom budsjetter, gjennom Nasjonal transportplan osv., men jeg skjønner at Stortinget har behov for å få litt mer påkledning rundt hva dette innebærer.

Trond Helleland (H) [10:23:13]: Etter at NATO vedtok dette målet, har enkelte land svingt seg rundt. I Tyskland har de satt av 500 mrd. euro de kommende årene til transporttiltak for å styrke beredskapen. I Norge, som i resten av Europa, har vi dessverre hatt en veldig kraftig prisvekst de siste årene, som har ført til at vi egentlig har mindre disponibelt til samferdsel. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er på over 100 mrd. kr. Hundrevis av tunneler er ikke godkjent, mange bruer er

i dårlig forfatning, og det mangler vintersikre forbindelser både øst-vest og nord-sør. Havner og flyplasser har også et åpenbart oppgraderingsbehov.

Mitt spørsmål til statsråden nå er: Vil denne 1,5-prosentandelen til infrastruktur komme i tillegg til dagens investeringer gjennom NTP, eller har regjeringen tenkt å fortsette den betydelige nedprioriteringen av samferdsel og infrastruktur?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:24:14]: Det er viktig å minne om at det i Nasjonal transportplan legges opp til å bruke 1 300 mrd. kr til infrastruktur i denne tolvårsperioden, og det er viktig å minne om at det pågår enormt mange store prosjekter – viktige investeringsprosjekter. Det er også viktig å minne om at vi har startet arbeidet med å vri ressursene i retning av vedlikehold av veiene våre, økt innsatsen til fylkeskommunene i de bevilgningene som vi gir over statsbudsjettet til formålet, og styrket fylkeskommunenes økonomi. Så det er ikke slik at det ikke skjer noe som betyr noe for militær mobilitet.

Heldigvis er det slik at det som er viktig for militær mobilitet, stort sett er det samme som er viktig for sivilsamfunnets transportbehov. Derfor er økt innsats på drift og vedlikehold og å sørge for at veiene våre tåler ras, skred, at de håndterer økte nedbørmengder og alt det som hører til, og nettopp det at vi også er raske til å gjenopprette infrastruktur når vi får hendelser, de samme elementene som vil ha betydning i en skarpere situasjon, i kriser og i krig.

Trond Helleland (H) [10:25:15]: Jeg har forståelse for at mye av det som vi nå skal gjøre på dette området, ikke nødvendigvis skal være offentlig. Når vi snakker om beredskap for krise og krig, er det et planverk og et rammeverk som ikke nødvendigvis skal diskuteres sånn at våre potensielle fiender ser hva vi har tenkt å gjøre. Men statsråden sa det selv: Det er et rammeverk som det jobbes med. Det er litt fragmentert, det er litt uklart. Burde ikke Stortinget kunne få orientering om det som planlegges, gjerne på en annen hensiktsmessig måte enn i åpen sal? Burde ikke Stortinget kunne ha en mer prinsipiell debatt om de rammene og de endringene vi nå gjør, jf. debatten mellom Hoksrud og statsråden om elektrisk versus fossilt? Vi har vel ett oljeraffineri i Norge og ganske mange hundre kraftverk. Burde vi ikke få en litt bredere debatt om dette?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:26:20]: Det vil vi jo få, for når vi nå starter opp arbeidet med ny nasjonal transportplan, vil det åpenbart fokuseres betydelig mer på disse temaene enn ved forrige rullering, og så vil det i statsbudsjettene årlig komme tilbake prioriteringer som går i retning av militær mobilitet.

Vi er også litt på jakt etter hvordan vi kan sørge for at Stortinget får nødvendig informasjon om disse prioriteringene fra Forsvaret uten at vi kommer inn i det som representanten var inne på, nemlig det som er sikkerhetsgradert, og det som kan skade nasjonen vår, for det er jo ingen av oss tjent med. Vi vil også være litt på jakt etter å finne ut av det, og lover selvfølgelig at vi skal gjøre vår jobb for å sørge for at man får riktig informasjon.

Jeg tror vi er enige om at dette er et veldig viktig tema framover. Det er viktig å treffe riktig, og det vil selvfølgelig være mange som mener at vår vei eller vår jernbane er den viktigste i forsvarssammenheng. Men jeg tror også representanten og jeg er enige om at det er Forsvaret som er best til å fortelle oss hva som er viktigst for forsvarsevnen.

Trond Helleland (H) [10:27:23]: Jeg tror det er bedre at Forsvaret forteller oss det enn at alle lobbyistene forteller oss hva som er beredskap, for det er alt, og da blir det litt vanskelig å sortere. Da er det viktig at vi har noe å gå etter. På den tiden NTP ble vedtatt, kom Sverige og Finland inn i NATO. Statsråden var litt inne på det, at vi har noen hovedforbindelser øst-vest, men vi har også noen havner i Norge som er avgjørende for å få materiell både inn og ut, enten det skulle være til Sverige og Finland eller fra Göteborg til Oslo, osv. Juvelen i kronen her, holdt jeg på å si, er malmbanen, eller Ofotbanen. Der er det mange forslag, og svenskene er veldig ivrige etter å oppruste den. Det går imidlertid veldig smått her hjemme – det er vel diskusjoner om et nytt kryssningsspor. Hva har statsråden tenkt å gjøre for å styrke kapasiteten på den helt avgjørende banestrekningen mellom Narvik og Kiruna?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:28:28]: La meg begynne der representanten også begynte: Vi har forsterket det nordiske samarbeidet etter at Sverige og Finland ble medlemmer av NATO, og vi har tett og god dialog med både finnene og svenskene. Det er etablert et eget nordisk samarbeid om motstandsdyktighet og beredskap i transportsektoren på både departements- og etatsnivå, og jeg arbeider sammen med mine kollegaer for å etablere en felles nordisk strategi for beredskap på sivil transport og militær mobilitet. Så det pågår ganske mye arbeid på tvers her.

Vi har allerede begynt å identifisere og dekke NATOs forventninger til Norge som potensiell mottaker av allierte forsterkninger. Det inkluderer også behov for forflytning av militære styrker over grensen fra Norge til Finland og Sverige i fred, kriser og krig. Her er Ofotbanen åpenbart et viktig stikkord. Derfor er det i NTP-en lagt opp til å bygge tre nye kryssningsspor, hvorav et av disse nå vel er i sluttfasen av planlegging med regulering, så

det vil være aktuelle tiltak å komme tilbake til i kommende statsbudsjett.

Trond Helleland (H) [10:29:28]: Statsråden var litt inne på det selv, at når en skal ha høy beredskap og potensiell fare truer, er det viktig at en har rask erstatning av forbindelser som blir brutt. Vi har jo hatt noen eksempler, uten at det har vært verken krise eller krig. Det gikk et år før Randklev bru, som datt ned, var på plass igjen. På hvilken måte skal vi styrke beredskapen for raskere erstatningsløsninger og bedre redundans? Jeg føler at vi er i en situasjon der alt behandles som om det skulle være et nytt byggeprosjekt. Det tar lang tid, det er anbudsutlysninger – det er standardprosedyren.

Hva gjør statsråden for å få raskere erstatningsløsninger når en bro raser sammen, når et ras går? Nord- og Sør-Norge er ofte isolert fordi det ikke fungerer med vei- og jernbaneforbindelser.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:30:36]: Nå nevnte representanten det ene eksempelet på at det tok veldig lang tid. Jeg kan nevne Badderbru, som gikk på under ti dager. Jeg kan nevne en bro i Odda, som tok tre eller fire dager. Jeg kan nevne ny midlertidig vei på Levanger, som tok noen uker å få på plass. Det finnes ulike eksempler, men jeg er enig med representanten i at dette er et helt sentralt område å være veldig god på. Vi er ganske gode på det i Norge, men jeg er helt sikker på at vi kan bli enda bedre. Det handler om beredskapslagring, det handler om brolagre, det handler om at virksomhetene våre er skodd gjennom avtalestrukturer med entreprenører osv., for å kunne ha rask respons. Det har vi selvfølgelig fra departementets side tatt opp med våre virksomheter og etater, som et veldig viktig grep man må jobbe med framover, for det er viktig i fredstid, men det kommer åpenbart også til å være viktig i en skarpere situasjon.

Trond Helleland (H) [10:31:30]: Bare for å avslutte der Bård Hoksrud egentlig begynte, så er det jo denne avveiningen av hvilke – jeg holdt på å si – energikilder vi skal bruke i samferdsel. Jeg ser vel ikke for meg elektriske tanks med det første, kanskje heller ikke så mange brøytebiler på Hardangervidda som går på strøm. Men det er et faktum at Norge er en vannkraftnasjon. Vi har strøm og kraftverk overalt, så jeg tenker at sårbarheten vel egentlig er større knyttet til oljeraffineri – det ene vi har. Det er altså der vi får bensin og diesel fra. Hvordan er beredskapen knyttet til det? Jeg er ganske overbevist om at vi skal få strømmen fram. Det kan bli avbrudd, men det er massevis å hente, mange ulike kraftverk, mange kraftkilder. Hvordan er kapasiteten vår når det gjelder nettopp de fossile drivstoffene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:32:27]: Når det gjelder forsyningssikkerhet, tror jeg det sitter en annen statsråd i salen som har ansvaret for det, men jeg kan drodle med representanten rundt det han tar opp. Jeg er jo enig i at Norge som energinasjon har veldig god tilgang til fornybar energi. Det er vanskelig å være uenig i det. Jeg er enig i at vi har et strømnnett som også er ganske kraftfullt og har god redundans, sammenlignet med mye annet. Jeg er ikke blant dem som er så bekymret som Fremskrittspartiet er for at vi går i retning av elektrifisering – men alt dette må gjøres på en varsom måte, det må gjøres med trygghet og sikkerhet, og det må gjøres sånn at vi sørger for at vi har samfunnssikkerhet og beredskap i orden.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:33:22]: I juni i fjor la Maskinentreprenørenes Forbund, MEF, fram ein rapport som viser at anleggsdrift med nullutsleppsmaskinar er 89 pst. dyrare enn med konvensjonelt drivstoff. Kostnadsnivået innanfor bygg og anlegg og transport har gått til himmels dei siste åra med tanke på både drivstoff, stål og andre område.

Statsråden sa i svar til Bård Hoksrud at storsamfunnet må ta kostnadene med kostnadsveksten på nullutslepp og det andre. Då er spørsmålet eigentleg: Når har regjeringa tenkt å satse på samferdsel og auke løyvingane? Både transport- og bygg- og anleggsbransjen slit med at prisane har gått til himmels, og viss ein skal bruke nullutslepp, vert det 89 pst. dyrare med beredskap, brøyting og anleggsdrift, som er viktig både for beredskap og for å halde Noreg oppe. Har statsråden tenkt å finansiere dette og ta dei kostnadene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:34:22]: Det er helt andre regnestykker vi har hatt når man har sett på kostnader ved elektrifisering av sektoren, men det er viktig å ha klart for seg at vi ikke har stilt noen krav fra staten om nullutslippsløsninger p.t. i våre prosjekter. Vi har stilt noen krav til innkjøp av maskiner i det offentlige, vi stiller krav om miljøvekting i offentlige anbud, og så har Statens vegvesen i noen grad da stilt nullutslippskrav igjen, men det er ikke landet sånn at staten Norge nå stiller nullutslippskrav.

Vi skal selvfølgelig ikke ta den kostnaden for enhver pris, hvis representanten oppfattet meg sånn. Det er jo ikke sånn. Vi må selvfølgelig se på hvordan vi kan få de billigste tonnene. Da kan vi ikke elektrifisere i alle sammenhenger. Representanten kjenner f.eks. godt til at vi var i gang med et arbeid for å se på om vi skulle ha nullutslipp på hurtigbåter, men vi valgte å vente med det, fordi vi mente det ikke var modent til å stille det kravet, og at hvert tonn ble for dyrt. Sånn må vi tenke på alle områder. Det kan heller ikke gå til den andre ytterligheten, at vi ikke skal elektrifisere.

Presidenten [10:35:26]: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Ingrid Fiskaa (SV) [10:35:51]: Eg vil gjerne utfordra næringsministeren på industripolitikk. Noreg har vore ein industrinasjon i meir enn 100 år. Det har ikkje skjedd av seg sjølv, men er resultatet av ein aktiv industripolitikk. Vasskrafta og olja skulle koma fellesskapet til gode og vera grunnlaget for industriproduksjon i norske lokalsamfunn – ikkje bli selde uforedla ut av landet.

Dei ti oljeboda tidleg på 1970-talet stilte krav om lokalt innhald, teknologioverføring og lokale ringverkknader, og sånn skapte me den leverandørindustrien som sysselsette størstedelen av dei som jobbar i olja. Fellesskapet tok gjennom staten ansvar for å sikra verdiskaping og skapa arbeidsplassar.

Så blei den aktive industripolitikken lagt i skuffen. Dei siste tiåra har mantraet både i Noreg og i andre vestlege land vore at marknaden, frihandelen og lågast mogleg pris skal bestemma kvar og korleis industriproduksjonen skal skje. Resultatet ser me: EU er i ferd med å bli avindustrialisert, Asia har teke over, og plutselig oppdagar me at me er sårbare. Både leverandørindustrien og fastlandsindustrien har tøffe tider no. Rosenberg i Stavanger har allereie gjennomført ei stor nedbemannning. Ved Aker i Verdal kan 300 mista jobben, og jernlegeringsindustrien er i ein dobbelt skvis på grunn av høge straumprisar og EU-toll.

For å sikra og styrkja den norske industrielle ryggrada treng me meir enn frihandel og det å la marknaden rå. Norsk industri kan ikkje alltid tilby den lågaste prisen, men kan gje god kvalitet, låge klimautslepp og vera med på å byggja samfunn og velferd.

Spørsmålet mitt er: Vil regjeringa opna skuffen med alle reiskapane i den aktive industripolitikken og sørgja for at Noreg framleis skal vera ein avansert industrinasjon?

Statsråd Cecilie Myrseth [10:37:54]: Jeg takker for et viktig spørsmål.

I den tiden vi lever i, er det å ha en aktiv næringspolitikk og å ivareta industrien viktigere enn noen gang. Det gjør også regjeringen, og det gjør vi i veldig tett dialog med industrien. Så jeg er ikke enig i alle beskrivelsene av hvor vi er i dag når det gjelder den norske industrien.

Vi står ikke bare overfor en mer utfordrende og uforutsigbar verden; vi står også overfor en stor omstilling. Det handler om at vi blir færre folk. Vi må sikre oss nøkkelkompetanse i de ulike delene av industrien vår. Vi står overfor klimautfordringer som gjør at vi er nødt til å få på plass enda mer energi, fornybar energi og en digital omstilling – for å nevne noen av de utfordringene vi står overfor.

Disse utfordringene løser vi ikke alene. Det må vi gjøre i tett dialog med våre nærmeste allierte. Den norske industrien er helt avhengig av tilgang på markeder og tett dialog med særlig Europa, for industrien vår er helhetlig integrert i den europeiske. Skal vi lykkes med industrien vår her i Norge, må man også lykkes i Europa. Det er helt riktig.

Jeg kom i går kveld fra Tyskland, som jo står overfor store utfordringer når det gjelder industrien. Jeg er veldig glad for at næringskomiteen skal besøke Tyskland neste uke og får se det selv. Det handler selvfølgelig om energisituasjonen i Tyskland og i Europa. Grunnen til at man gikk til det skrittet å innføre f.eks. beskyttelsestiltak i Europa, var ikke at man i utgangspunktet ønsket å ramme Norge. Det handlet om at man ønsker å ivareta og beskytte sin egen industri mot overproduksjon fra andre deler av verden. Så er vi ikke enig i det utfallet det fikk, men dette viser hvor viktig det er å ivareta norske interesser og norske arbeidsplasser også i dialog med våre veldig nære allierte.

Ingrid Fiskaa (SV) [10:39:53]: Statsråden peiker, heilt riktig, på ein del store utfordringar som industrien òg i Noreg står overfor, og behovet for omstilling er heilt klart ein del av det. Eg oppfattar òg at statsråden peiker på noko av problemet som rir industrien i Europa. Den feilslåtte energipolitikken har ført til veldig høge energikostnader, som står i vegen for både å ta vare på og omstilla industri. Det er likevel den aktive industripolitikken eg er ute etter. Der oppfatta eg ikkje at eg fekk noko svar.

Aktiv industripolitikk oppfattar iallfall SV handlar om å sørge for at verdiskapinga skjer i norske lokalsamfunn i staden for å senda oppdraget langt vekk. Det gjeld f.eks. utbygginga av Wisting-feltet, som SV er imot. Her planlegg Equinor å senda oppdraget til Asia.

Vil statsråden sørge for at me stiller krav om lokalt og nasjonalt innhald, sånn at oppdraga faktisk kjem norske industriarbeidsplassar til gode?

Statsråd Cecilie Myrseth [10:41:05]: Jeg er i alle fall glad for at vi er enige om veldig mye, også når det gjelder å ha en aktiv næringspolitikk. Det er ikke veldig lenge siden jeg på vegne av regjeringen la fram ny industripolitikk nettopp her i Stortinget, og vi vedtok den med stort flertall.

Det handler om industripolitikk som ivaretar behovet for kraft. Det skal fremdeles være forutsigbart og et konkurransefortrinn for den norske industrien. Det handler om at vi må få til den omstillingen vi nå skal gjennom, med ny teknologi. Det ser vi særlig langs kysten vår, med mange industribedrifter som har tatt i bruk det, og som er gode på innovasjon. Vi er også nødt til å sikre den riktige kompetansen. Det gjør vi ikke minst i

godt samarbeid med SV, for å få på plass kompetanseløft og pilotprosjekt i industrien. Å få på plass politikk for fagskolene er viktig for å sikre kompetansen. Markedsadgang er også helt avgjørende, ikke minst i den tiden vi lever i nå – det sier industrien også selv.

Ingrid Fiskaa (SV) [10:42:10]: Ja, eg oppfattar at statsråden peiker på utfordringar, men at ho ikkje har så mange klare svar når det gjeld løysingar. Tilgang på kraft, ja, marknadstilgang, ja, men det me etterlyser, er ein aktiv industripolitikk for dei oppdraga me skal ha. Eg nemnde Wisting-feltet i stad. Me kan òg snakka om havvind, som SV har pressa på for at skal skje – men oppdraga for f.eks. Sørlege Nordsjø gjekk jo til utlandske selskap. Når det gjeld innkjøp til Forsvaret, har òg norsk industri store moglegheiter. Men då må me sørge for at oppdraga blir utforma med krav til nasjonalt og lokalt innhald, eller i det minste europeisk innhald, sånn at norske industribedrifter har ein fair sjanse til faktisk å få desse oppdraga. Me kan neppe konkurrera med asiatiske bedrifter på pris aleine.

Statsråd Cecilie Myrseth [10:43:12]: Jeg er litt usikker på hva som nå var spørsmålet, bortsett fra at vi har litt ulike syn på hva som er å drive en aktiv industripolitikk. Jeg mener definitivt at regjeringen driver en veldig aktiv industripolitikk. Den går på tvers av også det som er mitt konstitusjonelle ansvarsområde.

Det er viktig at vi har en energipolitikk som bidrar til å få på plass mer kraft og mer nett. Det er viktig at når vi bruker så mye penger på forsvar som vi skal gjøre, gir det ringvirkninger, som f.eks. de innkjøpene vi fikk til med fregattavtalen med Storbritannia, som er kjempeviktig for norske verft og den industrien vi har. Så jeg er ikke helt enig i den beskrivelsen.

Skal vi ivareta industriens interesser, er det viktig i den tiden vi lever i, at vi også jobber tettere sammen med våre allierte, for industripolitikk er også sikkerhets- og beredskapspolitikk. Det handler også om å sikre arbeidsplassene våre, bl.a. i lokalsamfunn hvor dette er hjørnesteinsbedrifter. Dette jobber vi med hver eneste dag, for å sikre at vi har så gode rammevilkår som mulig.

Ingrid Fiskaa (SV) [10:44:16]: Ja, me er framleis stort sett enige om problembeskrivinga, og det er jo ein bra plass å starta, men den aktive industripolitikken oppfattar eg at regjeringa framleis ikkje er klar for å ta opp av skuffen.

La oss då snakka om pris, for det er òg ein del av dette. Ein grunn til at europeisk industri no slit veldig, er høge energikostnader. Dessverre fører Noreg per i dag ein energipolitikk som importerer desse problema til Noreg. Vår fastlandsindustri har vore bygd opp på dette eine prismessige konkurransefortrinnet, nemleg låg

straumpris. Det klarer ikkje marknaden, iallfall ikkje den europeiske marknaden, å skaffa til norsk industri.

Spørsmålet er: Vil statsråden ta nødvendige grep for å sørgja for at fastlandsindustrien, som no veldig snart skal reforhandla dei langsiktige straumpriskontraktane, kan få straumprisar dei faktisk kan leva med, så dei kan fortsetja å produsera i Noreg?

Statsråd Cecilie Myrseth [10:45:23]: Det var flere ting i ett, og noe av det er ikke innenfor mitt konstitusjonelle ansvarsområde, så jeg tar det jeg har ansvar for.

Når det gjelder industrisituasjonen i Europa, er den sammensatt. Kraft er en viktig del av det. Det er utfordringer med kraftmarkedet i Europa. Det handler også om overproduksjon av ulike varer som kommer inn i det europeiske markedet. Det er krevende for konkurransen også for den europeiske industrien, og det påvirker selvfølgelig oss.

Så må vi ikke glemme at det fremdeles går godt i norsk industri, selv om vi lever i den verdenen vi gjør. Vi har høye eksporttall. Det er viktig for arbeidsplassene våre. Vår regjering har ikke minst tatt ansvar for å sikre at vi nå har en strategi for utvikling av leverandørindustrien til havvind. Det er viktig for bedrifter som Aibel, som er avhengig av disse oppdragene. De er også avhengige av at vi fremdeles har en olje- og gasspolitikk som handler om å utvikle, ikke avvike, den næringen.

Harry Valderhaug (KrF) [10:46:41]: Statsråden viser til at regjeringa legg til rette for omstilling, men mange aktører i næringslivet opplever at ein ikkje merkar dette i praksis.

Ein heilt avgjerande føresetnad for å lykkast med omstilling av norsk industri er innovasjon. Samtidig peiker investorar, bedrifter og organisasjonar på at utføreseielege og særnorske rammevilkår gjer det vanskelegare å satse i Noreg, og ein åtvarar om at både kapital og kompetanse blir trekt ut.

Investinor og Shifter viser til at tilgangen på kapital for oppstartsselskap er halvert sidan 2023, at antal inngåtte avtaler har falle kraftig, og at investorar vurderer tilgangen på kapital som forverra. Spørsmålet vert: Korleis kan statsråden påstå at regjeringa legg til rette for innovasjon i Noreg når aktørar i marknaden, investorar og Innovasjon Noreg seier noko heilt anna?

Statsråd Cecilie Myrseth [10:47:44]: Jeg tror vi alle sammen skal ta inn over oss at vi har arbeid å gjøre i hele Europa for å styrke vår konkurransekraft. Det arbeidet startet vi med da vi la fram industrimeldingen i fjor vår. Den handler nettopp om det.

Vi har som et av våre viktige prosjekter i Regjeringens plan for Norge nettopp å styrke den norske konkurransekraften. Det er et prosjekt som jeg skal lede, og

det kommer til å gå på tvers av departementene i regjering. Det handler om at vi må få opp innovasjonstempoet i norsk næringsliv. Vi har satt i gang arbeidet med en skattekommisjon. Det har jeg hørt at næringslivet setter veldig stor pris på. Vi må også sikre at de pengene vi bruker som går til offentlige virkemidler, brukes riktig. Derfor kommer jeg nå til å sette i gang et større arbeid med en full gjennomgang av virkemiddelapparatet, hvor vi er nødt til å sørge for at det går nettopp til det som er viktigst – og det handler om innovasjon, forskning og omstilling i den tiden vi lever i.

Harry Valderhaug (KrF) [10:48:49]: Når statsministeren i nyttårstalen sin knapt nemner bedrifter, gründerar eller startupar, forsterkar det inntrykket av at innovasjon og privat verdiskaping ikkje har høg prioritet i regjeringa. Spørsmålet vert då: Korleis kan statsråden meine at regjeringa legg til rette for omstilling i norsk industri, når det verken gjenspeglar seg i budsjettet eller vert sett høgt på den politiske agendaen?

Statsråd Cecilie Myrseth [10:49:19]: Her er jeg fullstendig uenig med representanten. Det er vel ingenting som har vært så høyt på agendaen det siste året som den geopolitiske situasjonen, også med tanke på handel og hvordan det påvirker norsk industri, og hvordan vi skal ivareta norske interesser. Vi fikk på plass ny industripolitikk her i vår, og vi har fått på plass en ny minerallov som gjør at det blir enklere å få på plass flere mineralprosjekter, noe som er utrolig viktig for å sikre de kritiske verdikjedene vi har. Vi har også fått på plass en rekke andre lover. Nå setter vi i gang et stort arbeid på konkurransekraft, og det skal vi selvfølgelig gjøre i tett dialog med næringslivet. Ellers kommer vi ikke til å lykkes med det.

Presidenten [10:49:53]: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [10:50:10]: Mitt spørsmål går til statsråden for samferdsel.

Ofofbanen ble nevnt i et tidligere spørsmål. Den blir ofte glemt når det handler om realitetene. Ofofbanen utgjør bare 1 pst. av Norges jernbanestrekninger, men 60 pst. av tonnasjen fraktet i Norge går nettopp på Ofofbanen. Det er råvarer fra Sverige som verden både i krise og fredstid er avhengig av for å produsere jern. Nå i fredstid går 90 pst. av matvarene inn til Nord-Norge på den samme jernbanestrekningen, og slik vil det også måtte være i en krise. På toppen av dette har altså Sverige og Finlands inntreden i NATO gitt oss en utfordring i at vi også skal tilfredsstillere beredskapen deres med militære kapasiteter.

Det ene kan ikke utelukke det andre. Vi er like avhengig av at alle funksjonene fungerer til enhver tid. Mangel på tilstrekkelig kryssningsspor på Ofofbanen gjør banen sårbar for stans og forsinkelser og begrenser både godstransport og persontransport og Forsvarets og NATOs muligheter til effektiv forflytning av materiell og styrker.

Kryssningssporet på Søsterbekk er et konkret, relativt lite tiltak som gir økt kapasitet og bedre beredskap på hele strekningen. Det ble svart på det spørsmålet som ble stilt tidligere, at man var i slutfasen av planleggingsarbeidet. Da vet jeg ikke hvem som har rett informasjon, for i den informasjonen jeg har, er det ferdig planlagt og klart til å komme i gang, men man mangler pengene.

Mitt spørsmål til statsråden blir følgende, ettersom man ikke har prioritert dette i 2026: Hvordan vil regjeringen sikre at kryssningsspor på Søsterbekk på Ofofbanen blir realisert snarest mulig, sett i lys av næringslivets behov for økt kapasitet, Forsvarets behov og Norges forpliktelser overfor NATO om å styrke transport- og mottakskapasiteten i nord?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:52:06]: Dette temaet har vi vært innom i dag, og vi er enige om, representanten Olsen og jeg, at Ofofbanen er svært viktig. Den er primært viktig for gruveselskapet LKAB og uttransportering av malm, men den er viktig også for Nord-Norges behov for stabil leveranse av varer. Den er åpenbart viktig for sivilsamfunnet, og den har åpenbart en rolle i en mer spent situasjon. Den vil åpenbart også ha en rolle nå som Sverige og Finland har blitt medlemmer av NATO.

Jeg har selv vært til stede på øvelse der oppe og overvært transport av militært utstyr på Ofofbanen. Det som skjer, er at militær mobilitet styrkes gjennom at vi øker transportkapasiteten mellom Oslo og Narvik. I 2026 settes det av om lag 700 mill. kr til tiltak på Kongsvingerbanen og Narvik stasjon for å øke transportkapasiteten mellom Sør- og Nord-Norge. Vi har også, som representanten har vært inne på, en plan for å øke kapasiteten på Ofofbanen ved å bygge flere kryssningsspor. Det er vel Søsterbekk som er det kryssningssporet som ligger først i løypa. Det er nok riktig som representanten sier, at når jeg sier slutfasen, betyr det at reguleringsplanen vel er vedtatt. Så det ligger godt til rette for å kunne prioritere prosjektet i kommende statsbudsjett.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [10:53:20]: Jeg takker for svaret fra statsråden.

Jeg går over til en annen problemstilling. Det er nemlig slik at flere entreprenører over hele landet melder om akutt ordremangel som følge av sviktende offentlige utbyggingsprosjekter, særlig innenfor samferdselssektoren og bygg- og anleggssektoren. Det setter

både arbeidsplasser, fagmiljøer og lokal verdiskaping i fare, også i Nord-Norge og i Nordland, og kan på sikt svekke Norges gjennomføringsevne for ønskede prosjekter samt medføre at entreprisene faktisk går opp når det blir færre aktører i markedet.

Hva vil statsråden gjøre for å sikre forutsigbarhet i markedet og hindre at levedyktige entreprenører går konkurs som følge av mangel på offentlige oppdrag? Og ser statsråden at en raskere utbygging av Søsterbekk og andre samferdselsprosjekter på vent vil medføre økt aktivitet i en presset bransje?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:54:08]: Det er mange store investeringsprosjekter som er pågående. Representanten kjenner til Hålogalandsvegen i Nord-Norge, som er et veldig stort prosjekt med god framdrift. Vi har satt i gang deler av prosjektet med Sørfoldtunnelene, som jo er betydelige tunnelarbeider.

Hvis vi ser litt rundt omkring ellers i landet, pågår det et veldig eksepsjonelt prosjekt med Rogfast, som er verdens lengste undersjøiske tunnel. Vi starter opp Arna–Stanghelle, som blir det lengste tunnelprosjektet i Norge «ever», og det blir det største samferdselsprosjektet siden Bergensbanen ble bygd – på over 40 mrd. kr. Vi starter opp E45 Kløfta i Finnmark. Vi skal også i gang med trinn to av Oslofjordforbindelsen – bare for å nevne noen prosjekter.

Så det er ikke slik, som noen forsøker å skape et inntrykk av noen ganger, at det ikke settes i gang nye prosjekter på vår vakt. Det gjøres det så absolutt. Det var også mange prosjekter som var satt i gang før vi tiltrådte, og de skal gjennomføres og fullføres. Vi følger nøye med på hvordan våre oppdrag påvirker den bransjen.

Mats Henriksen (FrP) [10:55:26]: Vi har ingen tid å miste når det gjelder å styrke Norges forsvarsevne. I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for inneværende år foreslo vi oppstart av en helhetlig utbygging av E14 mellom Stjørdal og riksgrensen. E14 er en av de viktigste øst–vest-forbindelsene i Midt-Norge – avgjørende for næringsliv, folk og beredskap.

I mars 2024 innkalte statsråden til pressekonferanse ved E14 i Hegra og varslet betydelige bevilgninger til veien. Snart to år senere har denne satsingen uteblitt. Samtidig preges strekningen av ras, ulykker og dårlig framkommelighet, noe som gjør E14 svakt rustet for en skjerpet sikkerhetspolitisk situasjon.

Spørsmålet mitt er da: Når vil statsråden faktisk følge opp lovnadene om betydelige bevilgninger til E14, gitt på pressekonferansen i mars 2024?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:56:21]: Vi la da fram en nasjonal transportplan som gjelder for tolv år, men vi sa også at dette var et viktig prosjekt som skulle prio-

riteres. Det er nettopp derfor vi i statsbudsjettet for 2026 legger opp til mindre investeringer på riksvei, og vi prioriterer da også tiltak som er viktige for militær mobilitet. Statens vegvesen legger i 2026 opp til å starte opp nye tiltak på E10 i Narvik-området og på streknin-gen E14 Stjørdal–riksgrensen i Trøndelag.

Mats Henriksen (FrP) [10:56:49]: I budsjettet for 2026 er E14 nevnt, men det er snakk om at man kanskje får noen investeringer på noen broer – greit nok.

Regjeringen understreker jevnlig at den sikkerhets-politiske situasjonen er alvorlig, og at Norge må styrke forsvarsevnen raskt. Samtidig er samferdselsinfrastruk-turen helt grunnleggende for Forsvarets evne til å for-lytte personell, materiell og allierte styrker i en krise. Li-kevel ser vi et tydelig gap mellom ambisjonene i for-svars- og sikkerhetspolitikken og prioriteringene i sam-ferdselsbudsjettene. Veier som E14, med direkte betyd-ning for beredskap og mobilitet, blir fortsatt behandlet som ordinære samferdselsprosjekter, uten den hasten situasjonen tilsier.

Mener statsråden at dagens samferdselsbudsjett faktisk er tilstrekkelig til å ivareta Forsvarets behov? Hvis svaret er ja, hvordan forklarer statsråden at viktige veier som E14 fortsatt mangler nødvendige utbedrin-ger?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:57:50]: La meg forklare litt om hvordan vi har budsjettering i Norge når det gjelder samferdsel: I de mindre investeringspostene gir vi Statens vegvesen en sekkepost, og så får de ansvar for å prioritere innenfor det. E14 er et slikt prosjekt. Det er ingen tvil om at de i Vegvesenet har forstått at E14 er viktig å prioritere. Derfor kommer de også til å gjøre det. Derfor kan jeg stå her og si at man gjør det.

Det er jo ikke bare E14 som er nevnt i Nasjonal transportplan; det er også flere prosjekter. Vi opprettet et eget broprogram for fylkeskommuner, hvor vi har broer som rett og slett er kritiske for Forsvarets behov. Der har vi fra i fjor doblett innsatsen, slik at det nå kan realiseres fire konkrete prosjekter, som egentlig bare gjøres fordi Forsvaret har behov for det. Så det er jo ikke slik at det ikke skjer noe når det gjelder å styrke militær mo-bilitet. Vi skal holde på med dette en stund. Vi jobber med dette, vi skal følge det opp i den NTP-en som gjel-der, og vi skal også ta det inn i ny nasjonal transportplan.

Presidenten [10:58:53]: Vi går videre til neste ho-vedspørsmål.

Geir Pollestad (Sp) [10:59:05]: Spørsmålet mitt går til samferdselsministeren.

Svalbard er viktig for Noreg. Ikkje minst i dagens sik-kerhetspolitiske situasjon er det heilt avgjerande at in-

frastruktur og kvardagsliv fungerer på Svalbard. Senter-partiet meiner at Svalbard skal vera det familiesamfun-net som Stortinget har bestemt at det skal vera. I dag er situasjonen at innbyggjarane i Longyearbyen ikkje kan drikka vatn frå springen, og i den einaste daglegvarebu-tikken i Longyearbyen er det tomme hyller på grunn av manglande forsyningar.

Vareforsyning til øygruppa går med båt, og i tillegg har Posten hatt fraktefly som fram til 2025 har frakta mat til Svalbard. No er båten til reparasjon, ingen veit når neste båt kan koma, og Posten har slutta å fly varer til Svalbard med fraktefly. Det rammar altså transporten av mat. Resultatet er tomme butikkyller. Det er om-trent ikkje til å tru.

Då er spørsmålet mitt: Er Arbeidarpartiet fornøgd med ein situasjon der butikkyllene på Svalbard er tom-me for mat, eller vil regjeringa ta grep for å sikra at det framover er mat i butikken?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:00:24]: Jeg oppfatter at det spørsmålet i hovedsak berører en annen stats-råds konstitusjonelle ansvarsområde. Jeg har ikke an-svar for forsyningssikkerheten til Svalbard.

Geir Pollestad (Sp) [11:00:34]: Dette er eit spørsmål om Posten, og det er næringsministeren som eig Pos-ten, men det er faktisk samferdselsministeren som sty-rer Posten, og det er Posten som har slutta å fly dette fly-et. Dette går faktisk ikkje an.

Eg gjentek spørsmålet mitt: Vil samferdselsmi-nisteren ta grep for at Posten, som han har det konstitu-sjonelle ansvaret for, held fram med å fly matvarer til Svalbard?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:01:02]: Jeg har ansvar for postloven og dermed for at posten kommer fram. Det er nå løst på en annen måte enn ved å bruke post-fly, det er i stedet båt som transporterer posten.

Det er plenty med plass i – jeg holdt på å si – buken på fly som går til og fra Svalbard, så det er absolutt mu-lighet for å transportere varer også på annen måte. Vi er opptatt av å få posten fram, og det leverer vi på.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplas-sen.

Geir Pollestad (Sp) [11:01:31]: Då trur eg at eg går vidare til næringsministeren, som har det overordna ansvaret for å koordinera arbeidet til departementa med forsyningssikkerheit – ei oppgåve som ifølgje Nær-ingsdepartementet sjølv skal bidra til at arbeidet med forsyningssikkerheit og samfunnssikkerheit vert meir samanhengande og heilskapleg. Når butikane er tom-me, kan ein vel neppe seia at arbeidet er vellykka. At det er tomme hyller i daglegvarebutikken på Svalbard,

kjem av at ein har slutta å fly inn, og at den båten som fraktar varer, ligg i dokk eller er til reparasjon. Då er spørsmålet mitt: Kva vil næringsministeren gjera for å sikra forsyningsikkerheita til Svalbard, og er næringsministeren fornøgd med at det er tomme butikkhyller på Svalbard?

Statsråd Cecilie Myrseth [11:02:25]: Det er helt riktig at Nærings- og fiskeridepartementet har fått et nytt oppdrag, som er å koordinere arbeidet med forsyningsikkerhet. Når det gjelder Svalbard, er det litt annerledes. Det er mange som har ansvar der, men det er selvfølgelig viktig å sikre at man har nødvendig tilgang på mat, vann og strøm – alt det vi trenger for å leve, ikke minst i en krisesituasjon, som vi vet kan oppstå på Svalbard.

Det er Sysselmesteren som har ansvaret for å koordinere det arbeidet som gjelder forsyningsikkerheten på Svalbard, og man har ulike planverk for beredskapslagring av mat.

Det er selvfølgelig også viktig å ha et tett samarbeid med næringslivet for å sikre at vi har den beredskapen vi trenger på ulike områder. For min del, på mitt område, har vi nå satt i gang det arbeidet bredt. Vi har gitt et oppdrag til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, slik at vi ganske snart får noen tall på hvordan vi burde organisere det bedre. Vi har satt i gang flere beredskapsråd med næringslivet.

Geir Pollestad (Sp) [11:03:31]: Eg trur dette svaret seier mykje om grunnen til at butikkhyllene på Svalbard er tomme. Samferdselsministeren, med ansvar for Posten, som har slutta å fly, peiker på næringsministeren. Næringsministeren, som har det koordinerande ansvaret, peiker på Sysselmesteren. Det er veldig rart, all den tid ein ifølgje departementet har det overordna ansvaret for å koordinera arbeidet til departementa med forsyningsikkerheit.

Det er ingen tvil om at Stortinget ikkje kan forhalda seg til Sysselmesteren, men må forhalda seg til regjeringa, og at regjeringa må forhalda seg til Stortinget. I november 2024 gjorde Stortinget følgjande vedtak:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at flyfraktkapasitet mellom fastlandet og Svalbard opprettholdes inntil en permanent løsning er på plass.»

Dette flytilbudet har ein no kutta ut. Butikkhyllene er tomme. Har ein ei permanent løysing for matforsyning til Svalbard?

Statsråd Cecilie Myrseth [11:04:30]: Man kan jo prøve å raljere over ansvarsdelingen, men den ansvarsdelingen som gjelder Svalbard, tror jeg representanten kjenner godt til. Man vet også at det er justisministeren som er svalbardminister i Norge i bredt. Ikke minst

kjenner Senterpartiet godt til det, som har lagt fram både en svalbardmelding og en totalberedskapsmelding og har sittet med ansvaret i Justisdepartementet i ganske mange år.

For min del handler det viktigste ansvaret når det gjelder Svalbard, om Store Norske og om mye av den næringsaktiviteten som er der, som er utrolig viktig for bosettingen. Men det er selvfølgelig viktig at man har den beredskapen man trenger på Svalbard, at man har de varene man trenger på Svalbard, og det er Sysselmesteren som har det ansvaret, både for å lage de planene og for å følge det opp.

Presidenten [11:05:24]: Vi går til neste hovedspørsmål.

Remi Sølvsberg (R) [11:05:44]: Mitt spørsmål går til samferdselsministeren.

Regjeringen besluttet nylig å slutte å drive Flåmsbana gjennom en trafikkavtale med offentlig eide Vy. Regjeringen peker på at det er kommersielle interesser ved å drive Flåmsbana. Det er ikke rart, for den drives veldig godt. Men når begrunnelsen for å lyse ut kommersielle konkurranser er at det offentlige tilbudet er drevet godt og går med overskudd, er det noe som skurrer for meg. Vi ønsker jo å drifte denne typen tog – tog som har et overskudd, og som går godt. Spørsmålet tvinger seg fram: Er regjeringens holdning at staten kun skal drive med togtilbud som går med underskudd?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:06:36]: Det skal være et tilfredsstillende togtilbud på Flåmsbana også etter at gjeldende trafikkavtale med Vy løper ut i 2027. Togtrafikken på Flåmsbana skal gi et godt helårstilbud for lokalsamfunn, og det skal bidra til å styrke reiselivet. Vy og lokale aktører har meldt at de er interessert i å satse videre på det fine tilbudet som drives i dag, også etter 2027.

Etter gjeldende regelverk i EØS-avtalen har ikke staten adgang til å kjøpe et togtilbud når togselskap vil drive det ønskede togtilbudet på kommersielt grunnlag. Jernbanedirektoratet, som kjøper tog tjenester i Norge, har ansvaret for å vurdere om det er grunnlag for å kjøpe tog tjenester til et sted eller ikke. Direktoratet vil fra 2027 selvfølgelig følge nøye med på strekningen og om de transportpolitiske målene vi har satt oss, oppfylles. Hvis det ikke skjer, og hvis ikke et slikt tilbud oppstår i markedet, vil det være behov for en trafikkavtale for å oppnå nasjonale transportpolitiske målsettinger. Da vil Jernbanedirektoratet kunne gripe inn og inngå en trafikkavtale eller iverksette andre egnede tiltak.

Remi Sølvsberg (R) [11:07:41]: Takk for svaret.

Regjeringen sier langt på vei at man ikke har anledning til å unngå konkurranse om det er et kommersielt grunnlag der. Det virker å være en bokstavtro tolkning av EUs fjerde jernbanepakke, som Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen la fram for Stortinget og dessverre fikk vedtatt. Realiteten er at mange EU-land unngår kommersielle konkurranser og har direktetildeling og trafikkavtaler i stort monn. Dette gjøres i Italia, Tyskland, Sverige og Finland. Det var også slik man i sin tid fikk jernbanen i England på plass igjen. Gode tilbud krever ofte nasjonale gode grep.

Hvorfor tør ikke regjeringen å utfordre handlingsrommet i EØS-avtalen når det gjelder jernbanen enda mer, når resten av EU gjør det?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:08:40]: Jeg skal prøve å forklare forskjellene. Når man fra statens side beskriver et helhetlig transporttilbud på togsiden som et kommersielt marked ikke vil svare opp, er det anledning til å kjøpe det ved en anbudsprosess eller en direktetildeling, hvis det er mulig. Det er innenfor EØS-regelverkets handlingsrom, og det må vi legge til grunn. Men når det oppstår et tilbud på helt kommersielle vilkår, altså såkalt «open access», vil det ikke være anledning for staten til å gå inn og kjøpe det tilbudet. Det er en premiss i fjerde jernbanepakke, som representanten nevnte, og det regelverket er en del av norsk lov, og noe vi selvfølgelig må forholde oss til.

Remi Sølvsberg (R) [11:09:27]: Jeg har også lest regjeringens svar til ESA, og det blir spennende å følge den saken. Der er man inne på det med det kommersielle, som statsråden snakker om, og om det er et marked der.

Det er ikke bare Flåmsbana som nå får privat drift i mange år framover. Regjeringen har bl.a. forlenget SJS kontrakt på Dovrebanen og Nordlandsbanen fram til 2030. Det betyr at det vil være en fortsatt oppsplitting av jernbanen over lengre tid, med trafikkpakker som hindrer oss. Man får ikke flyttet personell og materiell, og det blir ikke den flyten, fleksibiliteten og handlingsrommet man trenger. Dette er argumentasjon som jeg føler at Arbeiderpartiet langt på vei er enig med Rødt i.

Er regjeringens plan å ha en oppsplittet jernbane med mange private selskaper også i tiden etter 2030?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:10:23]: Jeg tror representanten Sølvsberg er vel kjent med Arbeiderparti-regjeringens grep når det gjelder å bruke direktetildeling. Noe av det aller første som skjedde på vår vakt, var at vi gikk bort fra Høyre og Fremskrittspartiets konkurranseutsetningspolitikk og valgte å bruke direktetildeling på Østlandet I og Østlandet II, og tildelte Vy det. Vi har også nylig gjort det med Go-Ahead. Men vi må forholde

oss til hva EØS-avtalen og regelverket, som er fjerde jernbanepakke i dette tilfellet, gir av muligheter. Alt jeg gjør, må være i samsvar med EØS-avtalens bestemmelser. Så vil det selvfølgelig noen ganger være diskusjoner om akkurat hvor grensen går – den diskusjonen pågår nå med ESA. Det er ikke så farlig, men når vi på forhånd avdekker at det er noe vi ikke kan gjøre, vil det jo være veldig spesielt om en statsråd gjør det.

Remi Sølvsberg (R) [11:11:21]: Jeg er igjen opptatt av at vi skal utfordre dette. Jeg mener vi ikke bør være flinkeste pike i klassen. La meg imidlertid skifte innfallsvinkelen litt.

Regjeringen sier at målet for Flåmsbana er å sikre et godt helårstilbud for lokalsamfunnene og styrke reiselivet. Trafikkavtalen som regjeringen ikke vil fornye, involverer også lokale aktører i reiselivet. Arbeiderparti-ordføreren i Aurland kommune sier til Sogn Avis at han er urolig for konsekvensene når det nå skal inngås en kommersiell trafikkavtale hvor det ikke er sikkert at de lokale aktørene får delta i driften av tilbudet. Dette handler om forskjellige ting. Det handler om et integrert billettsystem, det handler om at man lokalt drifter dette godt, det handler om ambassadørordningen man har for billetter, og det handler om gode arbeidsplasser.

Innser statsråden at en kommersiell internasjonal konkurranse kan slå negativt ut for det lokale reiselivet?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:12:18]: Her tror jeg det er en forvirring ute og går. Det er nettopp slik at det ikke skal gjennomføres en konkurranse. Her er det noen som ønsker å tilby dette i et marked, og så må man søke om å få ruteleie. Så kan det for så vidt være flere aktører som ber om ruteleie. Det er ikke slik at staten her skal gå ut i et marked og spørre: Kan du, du eller du levere på dette tilbudet? Det kan imidlertid bli resultatet hvis det ikke oppstår et godt nok tilbud. Da vil staten eventuelt måtte gå ut og kjøpe eller direktetildele.

Presidenten [11:12:49]: Vi går videre til siste hovedspørsmål.

Oda Indgaard (MDG) [11:13:01]: Vi startet tidligere i dag med å snakke om punktlighet på jernbanen. Bane NOR har altså mulighet til å forsere vedlikeholdstempoet for raskere å gjøre forholdene bedre for pendlerne, hadde de hatt pengene til det, men det velger statsråden ikke å gjøre. Samtidig som jernbanen sårt skulle hatt 2,4 mrd. kr mer i ekstraordinære vedlikeholdsbevilgninger for 2026, velger Nye veier å bruke mangfoldige milliarder på å starte opp nybygging av en veistrekning sør i Trøndelag etter gammel standard, som vil si fire felt og 110 km/t, selv om ÅDT på denne strekningen kun er på 5 000 biler i døgnet, altså en tredjedel av det

Statens vegvesen anbefaler bør være ÅDT for å bygge en firefeltsvei. De bruker også hundrevis av millioner kroner på prosjektering av kapasitetsøkende nye motorveier rundt storbyene, som har nullvekstmål.

Tenker samferdselsministeren at denne prioriteringen står i stil med regjeringens mål om kun å bygge nytt når man må?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:14:08]: Det er en rekke veiprojekter i Norge som er planlagt, som har kommet veldig langt, og som ligger i f.eks. Nye veiers portefølje. Vi har innført nye veinormaler, som gjør at man må gå gjennom prosjektene sine og se om de er i tråd med de nye veinormalene, men det vil også noen steder være grunnlag for å bygge firefelts vei selv om trafikkgrunnlaget ikke er til stede. Jeg kjenner ikke diskusjonen på akkurat det konkrete stedet.

Generelt er jeg opptatt av at vi skal få mest mulig ut av hver krone. Vi skal beslaglegge minst mulig matjord og ta hull på minst mulig nye naturområder når vi skal bygge ny infrastruktur. Da er dette med nye veinormaler noe vi mener på alvor, og som jeg forventer at både Nye veier og Statens vegvesen forholder seg til. Jeg har ikke noen grunn til å tro at de ikke gjør det, men som sagt finnes det unntaksregler i de nye veinormalene. Jeg vet ikke om det er aktuelt her, men det kan f.eks. være områder hvor det er veldig ulik trafikk gjennom sesong – altså at man i snitt har en ÅDT som er under, men veldig stor trafikk i deler av sesongen. Det vil kunne være eksempel på at man likevel bygger fire felt. Det vil også noen ganger kunne være eksempler på at man gjennom eventuelt å krysse inn vil få veldig store svingninger i veistandard, og det er en utfordring for trafikksikkerheten hvis man f.eks. har firefeltsvei som går inn til to- og trefeltsvei. Det er mange elementer veieier eller prosjektaktøren her må planlegge for og gå gjennom før man tar stilling til hva slags prosjekt man skal bygge.

Oda Indgaard (MDG) [11:15:41]: Det statsråden egentlig sier – hvis jeg hører statsråden riktig – er at fordi vi har bygd firefelts motorvei noen steder, er det veldig viktig for trafikksikkerheten å bygge det veldig mange flere steder. Derfor kan vi ikke nedskalere dette, og vi kan heller ikke ta ned pengebruken her, selv om det er sårt tiltrengte penger. De kunne vært brukt til å øke både veistandarden og vedlikeholdet på flere meter vei eller f.eks. sikret at pendlerne rundt omkring i Norge som kommer for sent til barnehage og jobb, kunne ha stolt på jernbanen tidligere enn om fem år. Tenker ikke statsråden at det kunne vært lurt å revurdere og faktisk ta litt større grep for å omprioritere midlene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:16:29]: Representanten velger å bruke et eksempel fra Trøndelag sør, men

hun er sikkert kjent med at når det gjelder Trøndelag nord, har man gjort den type vurderinger og ser for seg nå å bygge to- og trefeltsvei istedenfor firefelts motorvei og med lavere fartsgrense. Man kan ikke late som om dette ikke skjer, selv om det kanskje finnes eksempler på at man også velger å stå i det som har vært planlagt fra før.

Jeg er veldig glad for at vi har fått til en budsjettavtale med MDG som forplikter oss sammen til de prioriteringene vi gjør. Vi har økt innsatsen til drift, vedlikehold og fornying. Det gjorde vi i 2024-budsjettet, med 3,2 mrd. kr, og så har vi lagt 1 mrd. kr til på bordet nå for 2026, sammen med MDG. Det kommer til å ta jernbanen i riktig retning.

Vi vil selvfølgelig framover, i nye budsjettprosesser, diskutere om det skal være ytterligere økt innsats til drift og vedlikehold på jernbanen. Men det er også en side av dette som handler om at vi må bygge opp markedet og kompetansen på drifts- og vedlikeholdssiden med litt forsiktighet, for vi ønsker at pengene våre skal komme best mulig til nytte for flest mulig passasjerer.

Presidenten [11:17:29]: Den muntlige spørretimen er nå omme.

Sak nr. 2 [11:17:32]

Ordinær spørretime

Presidenten [11:17:34]: Det blir noen endringer i den oppsatte spørsmålslisten, og presidenten viser i den sammenheng til spørsmålslisten i salappen.

Endringene var som følger:

Spørsmål 1, fra representanten Aleksander Øren Heen til helse- og omsorgsministeren, vil bli besvart av samferdselsministeren på vegne av helse- og omsorgsministeren, som er bortreist.

Spørsmålene 2 og 3, fra henholdsvis representantene Julia Brännström Nordtug og Erlend Svardal Bøe, må utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 12, fra representanten Trygve Slagsvold Vedum til energiministerens, vil bli besvart av klima- og miljøministeren på vegne av energiministerens, som er bortreist.

Spørsmål 15, fra representanten Stig Atle Abrahamson til kommunal- og distriktsministerens, er trukket tilbake.

Spørsmål 16, fra representanten Bengt Fasteraune til kommunal- og distriktsministerens, er overført til klima- og miljøministerens som rette vedkommende.

Spørsmålene 20 og 21, fra henholdsvis representantene Geir Pollestad og Trine Fagervik til klima- og miljøministerens, er trukket tilbake.

Spørsmål 23, fra representanten Julie E. Stuestøl til justis- og beredskapsministeren, er overført til arbeids- og inkluderingsministeren som rette vedkommende.

Spørsmål 25, fra representanten Haagen Poppe til forsknings- og høyere utdanningsministeren, er overført til samferdselsministeren som rette vedkommende.

Etter anmodning fra samferdselsministeren blir spørsmålet flyttet og besvart etter spørsmål 11, som skal besvares av samme statsråd.

Spørsmål 1

Presidenten [11:17:42]: Dette spørsmålet, fra representanten Aleksander Øren Heen til helse- og omsorgsministeren, vil bli besvart av samferdselsministeren på vegne av helse- og omsorgsministeren, som er bortreist.

Aleksander Øren Heen (Sp) [11:17:56]: «Hvorfor velger statsråden å sitte og se på at Helse Førde legger ned ortopeditilbudet og barseltilbudet ved Lærdal og Nordfjord sykehus, når han kunne grepet inn for å sikre trygghet til innbyggerne og avsluttet usikkerheten folk nå står i?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:18:14]: Styret i Helse Førde besluttet i fjor høst å foreta en vurdering av tiltak som kan bidra til å bedre den vanskelige økonomiske situasjonen i helseforetaket. De så behov for å foreta en gjennomgang av ulike sider ved tjenestetilbudet i sykehusene, med sikte på en omstilling som kan bedre situasjonen.

Det er samtidig vektlagt at vurderingene skal bygge på både faglige forhold og konsekvenser, og hensynta rekruttering og økonomi. Det er lagt til grunn at det skal gjøres grundige vurderinger og være medvirkning fra de tillitsvalgte og vernetjenestene, og at de berørte kommunene skal involveres.

Jeg er kjent med at helse- og omsorgsministeren besøkte alle sykehusene i Helse Førde i høst for å bli bedre orientert om situasjonen. Han møtte ledelse, ansatte, tillitsvalgte og berørte i ulike deler av Sogn og Fjordane. Han deltok også på et stort folkemøte som ble arrangert i Lærdal. Lokalt har det vært mye oppmerksomhet og uro rundt mulige omstillingstiltak. Det er godt kjent og fullt forståelig at alle slike prosesser i sykehusene skaper engasjement og uro blant både ansatte og befolkning som er berørt.

Det er viktig å sikre bærekraftige og fortsatt gode tjenestetilbud til befolkningen i området som kan ivaretas innenfor de tilgjengelige rammene vi har. Det er også slik at de fleste av tjenestetilbudene ved sykehusene i Lærdal og Nordfjordeid ikke er til vurdering. Vurderingene gjelder avgrensede fagområder.

Styret i Helse Førde skal nå etter planen behandle saken i sitt styremøte, som blir holdt 28. januar. Hva som blir det endelige utfallet av vurderingene som er gjort, er foreløpig ikke kjent. Statsråden følger med på saken fra sitt ståsted på overordnet nivå, i likhet med ved andre omstillingsprosesser ved landets sykehus. Samtidig er det tydelig kommunisert fra helse- og omsorgsministerens side at lokalsykehusene i Lærdal og Nordfjordeid skal bestå, selv om det kan komme noen endringer.

Aleksander Øren Heen (Sp) [11:20:02]: Eg takkar for svaret, men det er jo ei stor bekymring no i desse lokalsamfunna knytt til både det at ein fjernar eit viktig tenestetilbod lokalt, og at dette gjeld ein stor del av drifta på dei aktuelle sjukehusa, og at det som då blir igjen, er eit mykje mindre tilbod og ein svekt beredskap. Det går òg ut over moglegheita for å kunna yta akutte tenester i ein alvorleg situasjon. Me har no altså eit område mellom Hønefoss og Voss som blir utan ortopedisk beredskap.

Det er eit område som òg samferdselsministeren bør vera godt kjent med har lange tunnelar og krevjande topografi, og det har skjedd og skjer hendingar på dette vegnettet som gjer at det er behov for ein sterk beredskap. Er det noko som samferdselsministeren i diskusjonane i regjeringa òg vil vektleggja? At dette er eit noko spesielt område med fleire av verdas lengste tunnelar – det blir sett stadig nye rekordar på det – vil han vektleggja det i dei diskusjonane?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:21:08]: Jeg er helt sikker på at helseforetakene også hensyntar sitt geografiske område og hvordan infrastrukturen ser ut, når de gjør den typen vurderinger. Samtidig gjør helseforetakene noen vurderinger av hvilke tjenestetilbud som skal være på de ulike sykehusene. Jeg tipper at representanten er enig med meg i at det i hvert fall ikke er irrelevant for helseforetaket å gå inn og se på kostnadene sine når man har en utvikling der det er overskridelser. Det tilhører foretaksmodellens rolle, og det er styrets oppgave å se på om det er noe man kan gjøre. Kan man ta ned kostnadene på noe vis uten at det blir for store og vesentlige ulemper for befolkningen og de ansatte? Det er den vurderingen jeg oppfatter at helseforetaket nå er i gang med.

Aleksander Øren Heen (Sp) [11:21:50]: Eg vil følgja opp litt, for no er statsråden inne på økonomi og at det er det som er drivaren bak, og det er heilt riktig. I lag med budsjettforlikspartnarane i Stortinget blei det lagt meir pengar på bordet til helseforetaka, og me hadde eit håp om at det skulle gjera at ein fekk stoppa denne typen prosessar. I staden ser me at i tillegg til dei endringane som er føreslått på Lærdal, er det òg føreslått

endringar i dei prehospitala tenestene langs Sognefjorden. Det er òg snakk om å flytta ein ambulansetasjon 50 km lenger nord, noko som gjer at store delar av den kommunen eg no bur i, områda Sogndal og Balestrand, får veldig lang responstid på ambulanse. Dette er for å spare 5,6 mill. kr. Direktøren i Helse Førde seier at dei ser raude felt i risikovurderinga, men at det er mogleg å gjennomføra dette likevel.

Då er det klart at ein anerkjenner at dette gjev svekt beredskap, men ein gjer det likevel for å spare pengar. Er det noko regjeringa ser på som alvorleg: at ein både svekkjer innhald på sjukehus og dei prehospitala tenestene i det same området?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:22:55]: Hvis vi begynner litt der hvor representanten startet, med budsjettet, er det riktig at sykehusbudsjettet ble økt med 3,4 mrd. kr. Regjeringen fordeler bevilgningene til de regionale helseforetakene basert på den nasjonale inntektsfordelingsmodellen, og de regionale helseforetakene fordeler midlene videre etter egne inntektsfordelingsmodeller som er basert på prinsippene og analysene som er gjort i den nasjonale modellen. Styret i Helse vest og Helse Førde behandlet budsjettet for 2026 den 17. desember, og endelige resultatkrav vil bli fastsatt i februar.

Det er vanskelig for meg – særlig for meg, da, men det ville sikkert ha vært vanskelig for min kollega som jeg er her for også – å gå inn i de vurderingene som nå ligger på bordet i det helseforetaksstyret. De skal gjøre en vurdering, og jeg har tillit til at de gjør grundige vurderinger av alle de forhold som representanten tar opp, for det er klart at det også vil være viktig i en slik beslutningsprosess.

Spørsmål 2

Fra representanten Julia Brännström Nordtug til helse- og omsorgsministeren:

«Helsevesenet er helt sentralt i beredskapen og en av bærebjelkene i totalforsvaret. Erfaringene fra flere konflikter, som krigen i Ukraina, er at sykehus blir utsatt for målrettede angrep. Flere norske sykehus mangler tilfluktsrom. Sykehuset Østfold Kalnes er ett av dem, et sykehus som nå er under en storstilt utbygging.

Hva er regjeringens plan for tilfluktsrom på norske sykehus?»

Spørsmål 3

Fra representanten Erlend Svardal Bøe til helse- og omsorgsministeren:

«Sykehusene sliter kraftig økonomisk og må kutte i flere pasienttilbud. Dette er en utvikling vi ser over hele landet. I den krevende økonomiske situasjonen tar sykehusene i økende grad beslutninger basert på økonomiske rammer og i mindre grad basert på medisinsk faglig grunnlag. Det er en uheldig utvikling for kvaliteten og prioriteringene i helsetjenesten, og det rammer pasienttilbudet hardt.

Deler statsråden Høyres bekymring, eller er statsråden komfortabel med situasjonen på sykehusene?»

Presidenten [11:23:52]: Disse spørsmålene utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Videre har presidenten fått beskjed om at utenriksministeren er forsinket, slik at vi går videre til spørsmål 5.

Spørsmål 5

Anne Kristine Linnestad (H) [11:24:10]: Ofotbanen har vært stengt i flere runder. Raset som ga skader på vei og bane ved Levanger, kjenner vi til, og sist var det Leknes flyplass som var stengt i flere dager. Hvis man spør næringslivet, f.eks. langs kysten, kan enkelte forklare samferdselsutfordringene gjennom Romsdalen som å stå i 29 minutter på rødt lys og ett minutt på grønt.

«Hvordan påvirker dårlig samferdsel, som for eksempel ferjekøer, togforsinkelser og at landet til tider er delt i to, den nasjonale produktiviteten og bedriftenes evne til vekst og utvikling?»

Presidenten [11:24:53]: Presidenten vil påpeke at representanten skal forholde seg helt til det innsendte spørsmålet i manus og ikke fravike det når man stiller spørsmålet.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:25:08]: Jeg ble et øyeblikk forvirret der, om det var rett spørsmål, men nå er vi «on track».

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet. Satsingen i transportsektoren har over tid åpenbart bidratt til å få kortere reisetider på vei og jernbane, flere togavganger, økt sikkerhet til sjøs og en positiv byutvikling. Videre er transporttilbudet i distriktene mer attraktivt, bl.a. gjennom lavere priser på ferjer og regionale flyruter.

Disse forbedringene er viktige for folks reisehverdag og bidrar til økt konkurranseevne for næringslivet. Samtidig står vi overfor flere utfordringer. Blant annet er klimaet i endring, noe som gir mer ekstremvær og fører til stengte veier og jernbanestrekninger.

I Nasjonal transportplan har vi varslet en tydelig dreining av ressursinnsatsen i sektoren i retning av å ta

bedre vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt når vi må, i den rekkefølgen. Regjeringens satsing på drift og vedlikehold skal bidra til at infrastrukturen i større grad kan holdes åpen når den settes under press. Det skal også være systemer på plass for å sikre at trafikkflyten kan opprettholdes når kritisk infrastruktur svikter som følge av skred, ras eller flom. Evnen til å ivareta transport og transportinfrastruktur er veldig viktig for samfunnsikkerhet og beredskap.

Næringslivet er selvfølgelig avhengig av pålitelige og effektive transporter for både innsatsfaktorer og ferdige varer. Et velfungerende transportsystem er også viktig for tilgang til arbeidskraft fra et pendlingsomland. Regjeringen vil utvikle infrastrukturen for de viktigste godsstrekningene på jernbanen og vil sørge for bedre reisehverdag for tog- og kollektivpendlere rundt byene våre.

Regjeringen vil også bidra til mer effektive og miljøvennlige godstransporter på vei, bl.a. gjennom å legge til rette for ladeinfrastruktur og døgnhvileplasser. Utviklingen av veiinfrastrukturen og tilpasninger til regelverket om vektor og dimensjoner for tunge kjøretøy vil også kunne bidra til økt konkurransekraft for næringslivet.

Regjeringen vil fortsette arbeidet med å legge til rette for en enklere reisehverdag og mer effektive næringstransporter, og regjeringens politikk skal selvfølgelig gagne verdiskaping og næringsutvikling i hele landet.

Anne Kristine Linnestad (H) [11:27:15]: Jeg beklager at jeg ikke fulgte reglementet, jeg skal skjerpe meg til neste runde.

Jeg takker statsråden for et veldig grundig svar på et veldig kort spørsmål – det er tydelig at det hadde stor effekt. Jeg håper de som driver næring i distriktene utenfor Ring 2, får med seg svaret som statsråden ga.

Jeg har lyst til å følge opp litt med tanke på hvilke konsekvenser kø og kaos kan ha. Vi har nettopp fått tall på at flere tusen ansatte i transportnæringen, uansett reisemåte, blir utsatt for vold, trusler og veldig uheldige hendelser. I den forbindelse fikk jeg spørsmål fra en journalist om jeg trodde at kø og kaos i seg selv var et grunnlag for det. Oppfølgingen fra journalisten etter at jeg svarte at nei, det kan være noe, men dog, allikevel, var spørsmålet, som jeg viderefører: Er dette noe vi bare må finne oss i, er det en trend i tiden at folk ikke kan oppføre seg?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:28:24]: Jeg er enig, vi må ha nulltoleranse når det gjelder trakassering og voldelig atferd mot dem som jobber i transportsektoren, enten det er drosjesjåføren, vedkommende som står på ferjekaia – billettøren eller hvem det måtte være der –

eller togkonduktøren. Derfor har vi vært veldig opptatt av det når den typen saker har kommet; vi har gitt veldig tydelige styringssignaler om hva som er våre forventninger.

Alle i Norge har krav på et trygt arbeidsmiljø, uansett hva de jobber med. Det må vi legge til grunn. Når dette skjer, må Vy, som f.eks. har ansvar for konduktørene, gjøre en jobb for å sørge for at deres ansatte har en trygg hverdag.

Når det gjelder et konkret eksempel, kan jeg nevne at Vegvesenet satte i gang et arbeid med å opplyse ferjepassasjerer om hvordan man oppfører seg på en ferjekai, fordi det har vært tendenser til at man har kjeftet på ansatte medarbeidere, som jo er der for å gi passasjerene en trygg reisehverdag. Dette må vi bare jobbe med.

Anne Kristine Linnestad (H) [11:29:23]: Jeg er helt enig i den beskrivelsen som statsråden gir. Med det snøværet som har vært i det siste, er jeg helt overbevist om at en del brøytebilsjåførere har vært utsatt for både det ene og det andre, selv om det ikke er transport som sådan.

Jeg møtte tilfeldigvis en tidligere statssekretær fra Senterpartiet – som nå jobber i Oslo-politiet – på et lokaltog som til stadighet er forsinket. Når det gjelder hvilket politidistrikt, tror jeg det var på Stovner, men det er jeg ikke sikker på. De patruljerer jevnlig på togene for å sjekke at ting går ordentlig for seg. Mener statsråden at det er noe som politiet skal bruke tiden sin på, eller er det andre konkrete eksempler på folk som skal holde ro og orden og sikre arbeidsmiljøet til de ansatte?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:30:19]: Jeg skjønner hvor representanten vil med spørsmålet sitt, men det er nok ikke undertegnedes lodd å bestemme hvor politiet skal gjøre jobben sin. Hvis de mener det er riktig å bruke tid på å være om bord i et tog, er de der. De kan være på jakt etter kriminalitet, så slik må det være.

Hvis representanten er opptatt av om vi fra transportsektorens side kan bruke andre krefter for å holde orden, er selvfølgelig svaret på det ja. Man bruker av og til vektertjenester i kollektivtransporten når det er behov for det – men jeg tror ikke det ene utelukker det andre.

Spørsmål 6

Bård Hoksrud (FrP) [11:31:09]: «Vil statsråden vurdere å utvide bestemmelsen i førerkortregelverket om å tillate totalvekt inntil 4 250 kg for førerkortklasse B til også å omfatte el-biler med rekkeviddeforlenger?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:31:26]: I tråd med gjeldende førerkortdirektiv er det i tillegg slik at personer som har hatt førerrett i klasse B i minst to år, kan føre lastebil med alternativt drivstoff og tillatt totalvekt på inntil 4 250 kg forutsatt at vektøkningen utover 3 500 kg skyldes drivstoffløsningen.

Definisjonen av alternative drivstoff omfatter bl.a. motorvogner som helt eller delvis bruker elektrisitet.

En rekkeviddeforlenger er en ekstra energikilde, som øker motorvognens totale rekkevidde. Den fungerer som et tillegg til bilens framdriftssystem, slik at bilen kan kjøre lenger uten å lade når batteriet er i ferd med å tømmes.

Statens vegvesen opplyser at siden gjeldende definisjon også regner motorvogn som delvis drives av elektrisitet som kjøretøy med alternative drivstoff, omfattes også elvarebiler med rekkeviddeforlenger i prinsippet av det unntaket i førerkortforskriften.

Unntaket etter førerkortdirektivet er begrenset til varetransport og omfatter ikke kjøretøy som er registrert for persontransport. Unntaket gjelder dermed bare kjøretøy som er registrert i kjøretøygruppe N2, altså lastebil. Denne kjøretøygruppen omfatter kjøretøy med vekt mellom 3 500 kg og 12 000 kg.

Statens vegvesen opplyser at det per i dag ikke er registrert noen hybridkjøretøy i gruppe N2 under 4 250 kg. Til sammenligning opplyser de at det er registrert 1 313 kjøretøy med elektrisk drivlinje i dette segmentet. Det er derfor liten grunn til å anta at dagens unntak er praktisk for hybridkjøretøy.

EU vedtok i november 2025 et nytt førerkortdirektiv som utvider unntaksbestemmelsene til også å gjelde alle typer personbiler med unntak av campingbiler. Unntaket vil gi personer som har hatt førerrett i klasse B eller BE i minst to år, rett til å føre også personbil drevet av alternativt drivstoff med tillatt totalvekt på inntil 4 250 kg. Denne endringen trer i kraft i EU fra 26. november 2027.

Foreløpig er det nye førerkortdirektivet ikke innlemmet i EØS-avtalen. Når direktivet er innlemmet og gjennomført i norsk rett, vil personer med førerkort i klasse B eller BE kunne kjøre elbil med tillatt totalvekt på inntil 4 250 kg også der elbil har rekkeviddeforlenger. Dette vil gjelde uavhengig av hvilken kjøretøygruppe motorvognen er registrert som, og uavhengig av om vektøkningen skyldes drivstoffløsningen.

Vi tar sikte på å gjennomføre endringen fra samme tid i Norge som i EU.

Bård Hoksrud (FrP) [11:33:54]: Når EU kommer til å gjøre det, kunne det jo vært en mulighet til å gjøre det tidligere i Norge. Jeg oppfatter at statsråden sier at han har tenkt å innføre det, men kunne man ikke da gjort

det med en gang? Fremskrittspartiet mener at vektgrensen for B-førerkort skal heves for alle kjøretøykategorier, og vi har fremmet forslag om det i Stortinget. Flertallet på Stortinget bestemte før sommeren det statsråden sa var unntak, at også vektgrenser for bobiler skal heves til 4 250 kg. Vil statsråden legge opp til en rask gjennomføring av denne endringen, så det faktisk er på plass til bobilsesongen starter til våren?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:34:29]: Jeg kjenner til denne debatten. Dette med bil, som også er kommet inn, skal innføres i EU-systemet fra 26. november 2029. Så er spørsmålet, som representanten sier, hvorfor vi ikke kan gjøre det raskere. Det er slik at fram til nytt førerkortdirektiv er innlemmet i EØS-avtalen, har ikke vi nasjonalt handlingsrom til å gjennomføre slike endringer. Gjeldende førerkortdirektiv angir felles bestemmelser om førerkort i EØS-landene, og det gir ikke adgang til å fastsette slike nasjonale tilpasninger. Det kan man si er synd, men slik er det.

Bård Hoksrud (FrP) [11:35:09]: Det er greit at statsråden svarer det, for jeg opplever at det har vært et stort flertall i Stortinget som har vært veldig tydelig på at vi ønsker å innføre dette, og vi ønsker å innføre det kjapt. Det har selvfølgelig også vært en diskusjon om man da må ha en spesiell opplæring i tillegg til det man har i dag. Fra Fremskrittspartiets side ønsker vi ikke det.

Det statsråden sier, betyr altså at det tidligst er en mulighet i 2029. Har man noen muligheter til også å kunne fremme et lovforslag eller på annen måte sørge for at man kan framskynde dette og følge opp det som er stortingsflertallets ønske?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:35:45]: Vi hadde den debatten i stortingsalen da det forslaget var oppe til debatt. Jeg sa om lag det samme da, at vi ikke har et handlingsrom til å gjøre de endringene på egen kjø. Derfor må vi vente på at dette blir en del av EU-systemets rettsregler og også en del av EØS-avtalen.

Det jeg kan love, er at vi i hvert fall skal gjøre vårt for at vi skal være helt i synk med EU-systemet og i hvert fall ikke komme bakpå på noe som helst vis i dette spørsmålet. Jeg skjønner at dette er viktig for dem som kjører bil.

Spørsmål 7

Frank Edvard Sve (FrP) [11:36:25]: «Underteikna har ved fleire anledningar stilt spørsmål til samferdselsministeren om skilting på norske vegar. Dette gjeld spesielt slendrian med direkte slurv frå entreprenørar langs vegnettet, der skilt står både ulovleg og unøyaktig

og til tider er direkte trafikkarlege. Skilt for vegarbeid blir ikkje fjerna i helgar eller feriar, og blir ofte 'gløymde igjen', andre skilt er direkte uforståelege. Feil skilting kan vere trafikkarleg.

Har statsråden no snart tenkt å ta fatt i dette og gjere noko med dette?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:37:04]: Det er riktig at representanten Sve og jeg har hatt en runde om dette temaet tidligere.

Hovedformålet med midlertidig skilting ved veiarbeid er å ivareta sikkerheten til dem som arbeider der, og trafikanter som ferdes på og langs veien. Behovet for å skilte nedsatt fartsgrense og annen midlertidig skilting skal vurderes ut fra dette formålet. Bruk av slike skilt er underlagt strenge krav for å sikre at skiltene er leselige og forståelige og satt opp på en trygg måte.

Behovet for midlertidig skilting kan oppstå av flere grunner. Det kan være nødvendig av hensyn til det arbeidet som gjøres, som ofte medfører personell i veibanen og saktegående anleggstrafikk, eller på grunn av tilstanden på veien eller sideterrenget. Der midlertidig skilting er begrunnet i tilstanden på veien, kan årsaken eksempelvis være at rekkverk mangler eller er skadet, noe som gjør at opprinnelig fartsgrense ikke lenger er forsvarlig. I slike tilfeller skal skiltene stå oppe selv om det ikke pågår synlig arbeid på veien, og de vil da heller ikke fjernes i helger eller i ferier.

I andre tilfeller skal skiltene stå oppe bare mens det pågår arbeid, og entreprenørene skal da sette opp og fjerne skilt i samsvar med godkjent plan for det. Dessverre blir ikke dette alltid fulgt opp av den enkelte entreprenør ute på veien.

Statens vegvesen har opplyst at både byggherrer og skiltmyndighet utfører jevnlig kontroll av at skilting utføres i samsvar med godkjent plan. De enkelte arbeidsområdene følger opp med entreprenør gjennom dialog og veiledning ute på det aktuelle anlegget. Mindre avvik blir pekt på og rettet opp med en gang.

Kontrollene Statens vegvesen gjør som skiltmyndighet, er fordelt på europa-, riks- og fylkesveiene, og Statens vegvesen opplyser at det i 2025 ble utført om lag 900 slike kontroller. Det er i tillegg satt i gang et arbeid med sikte på å utvikle digitale systemer for å effektivisere denne kontrollvirksomheten. Vegvesenet er altså allerede godt i gang med å utøve sin rolle som skiltmyndighet og utføre kontroll av skilt.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:39:07]: Eg ferdast dessverre ganske mykje på vegane. Eg køyrer ca. 1 100 kilometer i veka og ser veldig mykje rart. Både på E6 nordover, på rv. 15 osv. er det ganske mykje vegarbeid. For eksempel er det på Tretten eit par hundre meter der det har stått eit 50-skilt i ei 80-sone. Det var jo vegarbeid på

Tretten då dei bygde ny bru der, og vegen er altså akkurat like brei der som resten av vegen, men det er nedskilta frå 80 til 50 i 200 meter. Det er ganske så uforståeleg, og det har etter mitt skjønt ingenting med vegarbeid å gjere. Det same gjeld på rv. 15 lenger nord. Der har det vore akkurat det same opplegget. Dei mest farlege er jo desse skilta som vert sette igjen og gløymde. Når ein kjem på glatt føre og det plutselig i 110-sona står eit 70-skilt, skjønar alle kva som skjer med nye, moderne bilar.

Spørsmålet vidare er: Har Statens vegvesen tenkt å ha system som fangar opp dette betre? Det må vere folk i Statens vegvesen som ferdast på desse vegane og klarar å fange opp dette betre.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:40:10]: Ja, som jeg sa i det første svaret mitt, følger Statens vegvesen opp det med kontroller. Det brukes ganske store ressurser på kontroller, men vi kan jo ikke – og det tror jeg representanten er enig i – ha en ressursinnsats som gjør at man er overalt hele tiden, så det vil kunne oppstå situasjoner hvor dette ikke er i tråd med regelverket.

Nå vet ikke jeg om det eksempelet representanten Sve trekker fram, er sånn, men det kan noen ganger være forvirring knyttet til dette med at skiltene faktisk skal stå fordi det kan være en eller annen svakhet ved rekkverket, eller et eller annet som ikke nødvendigvis den allmenne trafikant vet om. Vi må også ta høyde for at det kan være tilfellet i noen av disse sammenhengene.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:40:51]: Eg hadde eit spørsmål tidlegare til statsråden angående det med digital skilting, som er veldig fornuftig med omsyn til anleggsarbeid som går i veka, men der det er opphald i helgane. I dagens verd ville det vore ei enkel sak med digital skilting å gå frå å nedskilte til 50-60-70 og opp att til 80 når det ikkje er anleggsarbeid.

Det var eit positivt svar frå statsråden, eigentleg. Eg har fått veldig mange meldingar om at dette er noko ein burde vurdere. Er dette noko statsråden vil sjå litt nærare på? Digital skilting vil ta vekk ganske mykje av utfordringa innanfor skilting på veldig mange område.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:41:29]: Det vil i alle fall være enklere for anleggsentreprenørene å håndtere daglige endringer i skilting i forbindelse med arbeidstid og arbeidstidsopphør, men dette vil jo også ha en kostnadsside, og det er noe som må vurderes inn i de enkelte anbudsprosesser. Om staten skal ha dette som et generelt krav p.t., er jeg ikke så sikker på, men at vi går i den retningen, tror jeg representanten har rett i.

Spørsmål 8

Kristian August Eilertsen (FrP) [11:42:10]: «Situasjonen ved Tromsø lufthavn Langnes er uholdbar. Det er svært stor trafikk ved flyplassen, og veksten i internasjonale flyvninger er enorm. Flyplassen er lønnsom og tjener penger for Avinor. Det er egentlig en suksesshistorie, men det presser dagens infrastruktur til bristepunktet.

Hva vil statsråden gjøre for å sikre at Tromsø lufthavn har tilstrekkelig beredskap og kapasitet, særlig i sikkerhetskontrollen, bagasjehåndteringen og nødvendig bemanning, til å håndtere både den store trafikken og værutfordringer?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård (A) [11:42:42]: Tromsø har de siste årene hatt en veldig sterk vekst i vinterturismen. Dette er positivt for regionen og bidrar til verdiskaping og utvikling i hele Nord-Norge.

Avinor er organisert som et heleid statlig aksjeselskap. Avinor har ansvaret for et landsomfattende nett av 45 lufthavner, og virksomheten skal være selvfinansierende. I tråd med aksjeloven må Avinor derfor prioritere investeringer på Tromsø lufthavn opp mot nødvendige investeringer i selskapets øvrige virksomhet.

For å bedre kapasiteten på Tromsø lufthavn har Avinor begynt et arbeid med å planlegge en utvidelse av terminalen med 400–500 m². I tillegg arbeider Avinor med å få til en bedre fordeling av trafikken. Det kan også være aktuelt å legge begrensninger på trafikken i trafikkprogrammet for neste vinter. Parallelt investerer Avinor nær 1 mrd. kr utenom terminalen, bl.a. i flere flyoppstillingsplasser. Disse investeringene vil pågå fram til 2027.

Avinor åpnet som kjent en ny og utvidet terminal ved Tromsø lufthavn i 2024. Terminalen ble dimensjonert for om lag 2,7 millioner passasjerer årlig. Turisttrafikken til Tromsø har økt raskere enn det var mulig å forutse da den nye terminalen ble planlagt. I 2025 har Tromsø lufthavn hatt et samlet passasjertall som har ligget over terminalens dimensjonerende kapasitet. Kapasitetsutfordringene oppstår først og fremst i vinterseongen, når mange fly opererer samtidig og trafikken konsentreres på få dager og tider, samtidig med at det er krevende værforhold.

Avinor har de siste årene styrket bemanningen betydelig på Tromsø lufthavn. Dette gjelder både innenfor plass-, brann- og redningstjenesten og i terminalen gjennom døgnbemanning innenfor tekniske tjenester. I tillegg er det satt inn deltidsbemanning for å veilede publikum. Sikkerhetskontrollen har gjennom hele jule- og nyttårstrafikken operert på maksimal kapasitet, og representanter for flyselskapene innenfor innsjekk og bagasjehåndtering har tidvis hatt bemanningsutfordringer som har ført til driftsforstyrrelser. Dette er noe

Avinor følger opp overfor de aktuelle flyselskapene. Avinor arbeider med langsiktige planer som kan gi en kapasitet på 3,5 millioner passasjerer, men Avinor er som sagt selvfinansierende og har per i dag ikke økonomiske rammer til å gjennomføre den type investeringer.

Kristian August Eilertsen (FrP) [11:45:08]: Jeg takker statsråden for svaret. Det inneholder en del positive elementer.

Lange køer, manglende informasjon, svikt i bagasjehåndteringen og i ytterste konsekvens at reisende mister flyavganger sine, skjer altfor ofte ved Tromsø lufthavn, Langnes. Fremskrittspartiet aksepterer ikke at dette får bli den nye normalen ved flyplassen, for Tromsø lufthavn er kritisk infrastruktur i Nord-Norge. Veldig mange ruter, særlig på kortbanenettet, går videre fra Tromsø lufthavn. Det er også en veldig viktig flyplass for pasienter i hele Nord-Norge som skal til behandling eller har legetime ved UNN Tromsø.

Spørsmålet til statsråden er: Vil han sørge for at Avinor gjennomfører de nødvendige tiltakene han beskrev i sitt første svar, så raskt som overhodet mulig, for å bedre infrastrukturen og bedre passasjerflyten ved Tromsø lufthavn, Langnes?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:46:01]: Representanten og jeg er enige om at her må noe gjøres, og derfor er det hyggelig at noe allerede pågår, og at man har påbegynt planlegging av utviding av kapasiteten. Det nevnes også et tiltak som ikke er åpenbart populært, og det er å begrense rutetrafikken og ikke ta inn flere, eller i hvert fall håndtere den. Det ville sikkert turistnæringen være negativ til, men ut fra det jeg hører representanten si, tipper jeg han er enig med meg i at de primærbehovene lufthavnen har, vil være det aller, aller viktigste. I valget mellom en overbelastet lufthavn som kanskje ikke klarer å levere, eller å si nei til noen fly, får man gjøre de vurderingene. Dette er tiltak man kan gjøre.

Det er på ingen måte optimalt. Det optimale hadde vært at flyplassen sto der med den kapasiteten den hadde behov for, akkurat nå. Det klarer vi ikke å levere på, så da må vi gjøre det beste vi kan ut av situasjonen.

Kristian August Eilertsen (FrP) [11:46:51]: Statsråden svarer ikke på om han er villig til å presse på for at dette skal skje raskt. Han beskrev veldig mange fornuftige og positive tiltak, både på utsiden av terminalen og i selve terminalen. Spørsmålet er: Hvor raskt kan man få disse tiltakene på plass? Vi har ikke mulighet til å vente tre, fire, fem år. Tromsø lufthavn er som sagt en pengemaskin for Avinor, og man burde være villig til å investere penger på en flyplass som genererer inntekter for Avinor-systemet.

I forlengelsen av det, siden man snakker om selve trafikken til flyplassen: Man har jo et par andre flyplasser ikke så langt unna, bl.a. Bardufoss lufthavn og Alta lufthavn, som man kan rute noe av trafikken til, og man kan også gjøre noen rutejusteringer. Vil statsråden vurdere, ganske snart, hvordan kapasiteten ved Bardufoss lufthavn og Alta lufthavn kan ses i sammenheng med kapasiteten ved Tromsø lufthavn og utnyttes bedre?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:47:49]: For det første sa jeg i mitt svar at det nå legges opp til å bruke 1 mrd. kr de to nærmeste årene til å håndtere flyoppstillingsplasser. Det er raskt, det skal i gang nå.

Med Avinor-systemet er jo den grunnleggende tenkingen rundt den modellen at det er en selvfinansierende enhet hvor vi finansierer de ulønnsomme lufthavnene med inntektsstrømmene fra de lønnsomme. Det er ikke noen carte blanche i systemet sånn at hvis man går i pluss, kommer alle investeringene til en. Da ville Gardermoen hatt veldig god tilgang på investeringsmidler hele tiden.

Representanten kjenner nok til at luftfarten har vært i en krevende situasjon etter pandemien. Vi er ennå ikke tilbake på de trafikktallene som var før pandemien, og det har svekket inntektsmodellen i Avinor. Det er en del av bildet som gjør at det ikke bare er å knipse i gang nye investeringsprosjekter. Det ville i så fall være å velte kostnadene over på luftfarten.

Spørsmål 9

Bård Hoksrud (FrP) [11:49:07]: «Ifølge oppslag i forskningsmagasinet Apollon 8. januar 2026 kan flere hundre personer ha mistet førerretten på sviktende grunnlag som følge av en uegnet synstest som staten gjør bruk av og har benyttet i en tiårs-periode. Ifølge oppslaget kan det ta inntil to år før dagens testsystem blir erstattet, og i denne perioden vil mange kunne bli fratatt førerkortet uten grunn.

Kan statsråden redegjøre for hva regjeringen vil gjøre for å unngå at enda flere mister førerkortet uten grunn frem til gjeldende ordning for synstest blir erstattet?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:49:43]: Spørsmålet berører både helse- og omsorgsministerens og mitt ansvarsområde, og jeg svarer derfor i samråd med helse- og omsorgsministeren.

Jeg vil først understreke at arbeidet med å endre dagens praksis og testing av synsfeltutfall har høy prioritet, og det tas sikte på å iverksette nødvendige endringer i førerkortveilederen så raskt som mulig. På oppdrag fra

Helse- og omsorgsdepartementet arbeider Helsedirektoratet nå med de nødvendige endringene.

Det vurderes nå å erstatte den kritiserte testen – Esterman-metoden – med en test som nylig er spesifikt utviklet for å vurdere helsekravene til førerkort. Den testen heter European Driving Test, EDT. I tillegg vurderes det å åpne for noe større tillatt synsfeltutfall enn i dag. Dette vil innebære at det i større grad avdekkes om inneholderen oppfyller kravene til synsfelt. Det vil også kunne innebære at enkelte som i dag ikke oppfyller helsekravene, kan beholde førerretten.

Helsedirektoratet er nå i dialog med aktuelle fagmiljøer for innspill, før det gjennomføres offentlig høring av foreslåtte endringer. En utfordring for hvor raskt den nye testen kan gjøres tilgjengelig, er at den ifølge Helsedirektoratet ikke kan brukes på alle synsfeltapparater, og at endringen derfor vil forutsette investering i nytt utstyr.

En synsfeltundersøkelse har i seg selv også noen begrensninger med hensyn til å avdekke praktisk kjøreevne. Parallelt vil det derfor utredes om kjørevurdering i større grad enn i dag kan brukes som et supplement for personer med synsfeltutfall. Dette krever imidlertid en bredere vurdering av nødvendige tilpasninger, kostnader og risiko, og det vil måtte utredes i samarbeid med relevante instanser.

Det er foreløpig ikke mulig å angi et eksakt tidspunkt for når endringene i førerkortveilederen vil være på plass. Jeg vil imidlertid forsikre Stortinget om at dette arbeidet har høy prioritet, og at etatene jobber så raskt som mulig for å gjennomføre nødvendige endringer. Når endringene er på plass, vil også de som tidligere har mistet førerretten på grunn av synsfeltutfall, kunne få en ny vurdering ved bruk av ny test.

Bård Hoksrud (FrP) [11:51:44]: Nå sa statsråden – i hvert fall to ganger, tror jeg – at det har høy prioritet. Denne regjeringens definisjon av «høy prioritet» er jeg litt spent på, for dette er en sak de har holdt på med i over ett år. Det har vært satt ned ekspertutvalg, og Helsedirektoratet har sett på saken. Svenskene har valgt å gå bort fra å bruke denne metoden. Jeg har lyst å sitere en lege, Thea Melsen Sudmann, som beklager dette:

«Det smerter meg å gjennomføre denne testen på pasientene mine. Det å frata noen førerkortet på bakgrunn av en test som vi vet er dårlig egnet, opplever jeg som vanskelig, selv om dette er et krav i regelverket som jeg er forpliktet til å følge.»

Det er alvorlig at man sier dette. Det er flere hundre mennesker som har mistet førerkortet sitt uten grunn. Det har nesten vært som å slå kron og mynt om å få beholde eller miste førerkortet sitt.

Kan statsråden akseptere at flere hundre mennesker har mistet førerkortet på grunn av en test som ikke følger opp det den egentlig skal gjøre?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:52:47]: At trafikantene oppfyller nødvendige helsekrav, er åpenbart en forutsetning for trafikksikkerhet for oss alle. Som redegjort for er både helse- og omsorgsministeren og jeg oppmerksomme på at dagens testing av synsutfall kan være upresis. Vi vurderer derfor å erstatte den med en bedre test og om mulig utvide bruken av kjørevurdering. Ny kunnskap gir muligheter for nye og bedre tiltak for å sikre at trafikantene oppfyller de nødvendige helsekravene, og for å sikre at gjeldende regelverk, rutiner og praksis ikke skal gi feilaktig utslag.

Formålet med helsekravene – i dette tilfellet å sikre at trafikantene har nødvendig synsevne til å kjøre bil – må likevel også løpende ivaretas. Vi kan derfor ikke slutte å teste synsutfall i påvente av nytt regelverk. Det ville være en uakseptabel risiko for både sjåføren som testes, og ikke minst også for andre trafikanter.

Jeg kan også nevne at ifølge en opplysning jeg nå har fått, har Sverige nylig endret metode for synsfeltundersøkelser til Esterman-metoden. De har tidligere brukt en annen undersøkelse av sentralsynsfelt, som åpnet for å tillate et noe større utfall enn tidligere. Her er det tydeligvis flere land som er på leting etter det som er den beste metoden.

Bård Hoksrud (FrP) [11:53:52]: Det er nok flere land som er på leting etter den beste løsningen, men vi har et av de strengeste regelverkene i Europa. Vi er enige om dette med helsekravene, men når det viser seg at sannsynligvis to tredjedeler av dem som mister førerkortet, ikke skulle mistet det, gjør det noe med folks hverdag og livssituasjon. Det er svært utfordrende at staten bruker en ordning som er som russisk rulett, hvor det er tilfeldigheter som avgjør om man får fortsette å ha førerkortet eller ikke.

Statsråden må svare meg på «høy prioritet». Er det ett år, to år eller tre år? Hvor lang tid er «høy prioritet», og hva betyr det at man jobber raskt med saken? Jeg har stilt statsråden spørsmål om dette før, og jeg har stilt helseministeren spørsmål om dette før, så det er ikke en ny problemstilling. Man ser et direktorat som bruker veldig lang tid, og man opplever heller ikke at ekspertutvalget har hatt dialog med organisasjonene som er veldig opptatt av dette.

Vil man nå sørge for at dette blir gitt høy prioritet, og at det blir rask framdrift?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:54:56]: Jeg kan bekrefte at vi ønsker rask framdrift, og at det har høy prioritet.

Litt om hvordan dette har slått ut: Dette er bekymringsfullt, og det er derfor vi går inn i det. Helsedirektoratet opplyser at statistikken for årene 2018–2021 viser at omtrent 550 personer har mistet førerretten årlig fordi de ikke oppfylte helsekravene for syn. Denne kategorien omfatter alle krav til synsfunksjoner, ikke bare synsfelt. Hvor stor andel av disse som gjelder synsfeltutfall, er ikke spesifisert i direktoratets tall, men Helsedirektoratet opplyser at de ikke har noe grunnlag for å slå fast at noen har mistet førerretten ved en feil. De avgjørelsene som er tatt, skal være fattet etter gjeldende regelverk – men debatten går.

Presidenten [11:55:41]: Presidenten vil gjøre oppmerksom på at det kl. 12 skal være en nasjonal varslingsprøve. For at stortingsmøtet ikke skal forstyrres, bes alle i salen og alle på galleriet om å sette mobiltelefonen sin i flymodus eller slå den av. Det hjelper ikke å sette den i lydløsmodus. Presidenten anmoder alle om å gjøre det nå, fram til varslingsprøven er over, noen minutter over kl. 12.

Spørsmål 10

Amalie Gunnufsen (H) [11:56:13]: «Togsettene og jernbanen på Sørlandsbanen er i dårlig stand. Det har ført til en rekke forsinkelser og kanselleringer de siste årene. For pendlerne på Sørlandsbanen er situasjonen nå uholdbar.

Hvilke kortsiktige grep ser regjeringen at man kan gjøre for å sørge for bedre punktlighet?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:56:38]: Punktligheten på jernbanen er lavere enn målsettingen. Det er noe vi jobber for å bedre. Det er gledelig at tallene i Norge sett under ett var bedre enn i fjor, og at pilene peker i riktig retning.

Denne trenden vil regjeringen bygge videre på. Vi øker bevilgningene til drift, vedlikehold, fornyingsarbeid og mindre investeringer med 1 mrd. kr i statsbudsjettet for 2026. Da er det greit å ha med seg i betraktningen at vi økte med 3,2 mrd. kr for 2024, så det er altså 4,2 mrd. kr mer på relativt kort tid.

Vi kjøper nye tog. Vi tar grep for at sporene vi har, brukes på best mulig måte, f.eks. ved å ta Flytogets ruter i bruk som del av regiontogtilbudet fra desember 2027, og vi bygger nytt der vi må. Vi ser f.eks. effekter av investeringer vi har gjort i infrastruktur, som Blixtunnelen og dobbeltsporet mellom Bergen og Arna. Det er to eksempler på det.

På Sørlandsbanen har imidlertid togtilbudet de siste årene ikke vært så pålitelig som vi har ønsket. Her har det den siste tiden særlig vært utfordringer med togene,

og det har bidratt til at vi har hatt betydelig færre tog enn målsatt som kommer fram til planlagt tidspunkt, og det er for mange tog som innstilles.

Jernbanedirektoratet har jevnlig oppfølgingsmøter med operatøren av Sørlandsbanen, Go-Ahead Nordic, om utfordringene de har med togmateriell. Direktoratet rapporterer nå at det skal gjøres en rekke tiltak for å bedre situasjonen og for å få flere tog i trafikk. På litt lengre sikt skal det etter planen fases inn nye langdistansetog på Sørlandsbanen, fra 2028.

Når det gjelder den positive utviklingen Norge har sett under ett, er en av de viktigste årsakene til at punktligheten var bedre i 2025 enn i 2024, at regjeringen har satset stort på å ta vare på infrastruktur. Det er det viktigste vi kan gjøre, og det vil gjelde Sørlandsbanen som det vil gjelde andre banestrekninger.

Bane NOR prioriterer sin innsats for å vedlikeholde og fornye infrastrukturen etter hvor innsatsen gir mest effekt. På Sørlandsbanen prioriterte Bane NOR i 2025 bl.a. fornyelse av konktaktledningsanlegg, spor og sporvekslere. På Sørlandsbanen er også fornyelse av dreneringsanlegg for å få unna vann en prioritert og viktig oppgave.

Amalie Gunnufsen (H) [11:58:44]: Det er gledelig at ting går bedre i landet under ett, men det er jo en mager trøst for dem som er avhengige av Sørlandsbanen for å komme seg på jobb i tide. Totalt skulle det vært 5 860 togavganger på Sørlandsbanen i 2025. Per desember 2025 viste statistikken at det var 2 466 innstillinger. Det er aller mest krevende nettopp for dem som er avhengige av toget hver dag for å komme seg på jobb i tide.

I høst har det vært måneder der nær hvert fjerde tog har vært innstilt på grunn av feil på togsettet. Det er helt riktig som statsråden sier, at vi vil få nye tog sommeren 2028, men det er to og et halvt år til. Det er akkurat derfor mitt forrige spørsmål var hvilke kortsiktige grep statsråden ser at vi kan ta. Jeg vil gjerne stille et tilleggs-spørsmål: Om statsråden bodde i Hægebostad og jobbet i Kristiansand, hadde statsråden da – etter å ha hørt disse tallene – turt å togpendle?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:59:45]: Jeg nevnte i mitt svar at direktoratet nå rapporterer at det gjøres en rekke tiltak for å bedre situasjonen og få flere tog i trafikk. Det handler mest sannsynlig om å ha en vedlikeholdsinnsetning på togmateriellet for å få det til å fungere bedre.

Det er en kjensgjerning – det er i hvert fall min oppfatning – at det i Norge ble brukt for lang tid på å komme til konklusjonen om å kjøpe inn nytt togmateriell. Det burde vært gjort på et tidligere tidspunkt. Nå er de togene satt i bestilling, og de kommer fortløpende. Dessverre har det også vært forsinkelser på noen leveranser. Det

er veldig dårlige nyheter for togpassasjerene, samtidig som vi får håpe at de holder ut og ser at det kommer lys i den andre enden av tunnelen, og at det ikke er toget som kommer imot.

Amalie Gunnufsen (H) [12:00:34]: Som sagt var spørsmålet mitt nettopp om de kortsiktige tiltakene, for det er folk som på grunn av det fantastiske togtilbudet vi egentlig har på Sørlandsbanen, har valgt å bosette seg i små kommuner i Indre Agder, som vi ønsker at det skal flytte folk til, fordi de har muligheten til å ta Sørlandsbanen og jobbe i byene, men det er omtrent ikke et reelt alternativ lenger. Man ser allerede at trafikkgrunnlaget på Sørlandsbanen er fallende, og det er all grunn til å tro at det også har å gjøre med den manglende punktligheten og alle kanselleringene på toget.

Det er altså sånn at vi kjører rundt med over 25 år gamle tog på Sørlandsbanen. Det er et stort vedlikeholdsbehov, og noe av vedlikeholdet tas mens vi snakker sammen akkurat nå. Det gjør også at en rekke togavganger er kansellert som følge av vedlikeholdet som må tas.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:01:36]: Det er dessverre sånn at også det å fikse togsettene og ta dem ut av trafikk for vedlikehold gir innstillinger av togavganger. Det er også sånn at det å fikse infrastruktur og gjøre tiltak på banen betyr at vi må ha tid til å jobbe i sporet. Det kan føre til innstillinger. I jernbanesammenheng kan også det å fikse jernbanen ha konsekvenser for passasjerene. Det er ingen måte å komme rundt det på; det må allikevel fullt ut gjøres.

Spørsmål 11

Anne Grethe Hauan (FrP) [12:02:22]: Framstegspartiet har ved flere høve teke opp Kopstad godsterminal i denne salen, for det er ei viktig sak med stor betydning for beredskap og transport.

Presidenten [12:02:35]: Representanten bes om å forholde seg til det innsendte spørsmålet. Det er det som skal leses opp – ingenting annet.

Anne Grethe Hauan (FrP) [12:02:39]: Eg beklagar. «Kvifor tek ikkje regjeringa ansvar for å ferdigstilla den statlege infrastrukturen som trengst for å ta Kopstad godsterminal i bruk, når terminalen kan avlasta Alnabru, har klare beredskapsfordelar og openberr allmenn samfunnsnytte?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:02:57]: Det er på lang avstander og ved frakt av store volumer at godstransport på jernbane har sitt største fortrinn. I et nasjonalt

perspektiv vurderer Jernbanedirektoratet kapasitetsøkning på godsterminalene på Alnabru og Trondheim som de viktigste terminaltiltakene i Norge på mellomlang sikt. Dette er også prioritert av regjeringen i andre seksårsperiode i gjeldende Nasjonal transportplan.

Godsterminalen på Kopstad er et privat initiativ. Bane NOR har en støtteordning for virksomheter som vil bygge nye eller gjenåpne sidespor på jernbanenettet, og kan bidra med inntil 50 pst. av anleggskostnadene. I behandling av søknader til ordningen inngår bl.a. vurdering av om strekningen har tilstrekkelig kapasitet. Bane NOR er i gang med utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen og vil tilpasse jernbanen med et avgreningsspor til godsterminalen, slik at den kan koples på det nasjonale jernbanenettet.

Statens vegvesen har også hatt dialog med utbyggerne av godsterminal på Kopstad om påkobling til E18 og fordeling av kostnader. Statens vegvesens prinsipielle tilnærming til finansieringsbidrag ved slike saker er at de kan bidra med finansiering tilsvarende verdien dette tiltaket har for trafikantene på veinettet som Statens vegvesen er ansvarlig for. Prioritering av midler til dette prosjektet vil imidlertid være en årlig vurdering, og må sees opp mot andre veiprosjekter i Statens vegvesens portefølje, hvor modenhet og nytte for samfunnet rangeres høyt.

Anne Grethe Hauan (FrP) [12:04:32]: Me har sett fleire døme på at tog står, deriblant i dag. Kapasiteten sviktar, og mykje av godstransporten er samla i nokre få knutepunkt. Når det skjer, får det raskt store konsekvensar, ikkje berre for transport, men òg for forsyning og beredskap generelt. Kva vurderingar har regjeringa gjort av sårbarheita i dagens godssystem, og kvifor blir ikkje Kopstad brukt som eit konkret tiltak for å styrkja beredskapen, sjølv om det er privat?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:05:03]: Regjeringen, og for så vidt også Stortinget, har i forbindelse med Nasjonal transportplan gjort vurderinger av hva slags godsstrategi vi skal ha. Det er særlig pekt på Alnabru og Trondheim som viktige knutepunkter. Så er det i Nasjonal transportplan lagt opp til at vi skal gjøre kapasitetsøkninger, eller øke muligheten for å framføre gods, på strekningen Oslo–Trondheim og også Oslo–Narvik, og der er man allerede i gang med bl.a. kryssningsspor på Kongsvingerbanen. Det er denne godsstrategien som ligger til grunn i Nasjonal transportplan, og som vi forholder oss til.

Anne Grethe Hauan (FrP) [12:05:43]: Når staten gjev klarsignal til at prosjekt kan planleggjast vidare, set det i gang ganske store prosessar. Bedrifter og andre aktørar bruker tid, kompetanse og pengar på planlegging

og førebuing, i tillegg til at staten følgjer opp. Når sånne prosjekt blir ståande på vent over tid, utan tydelege avklaringar, har det ein kostnad, ikkje berre økonomisk, men òg i form av usikkerheit og svekt tillit. Har regjeringa vurdert kva det kostar, og kva signal det gjev, når prosjekt med tydeleg samfunnsnytte stoppar opp etter at aktørar har fått klarsignal til å gå vidare?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:06:19]: Dette prosjektet er jo et eksempel på at staten har ordninger for å bidra. De kan dekke 50 pst. av kostnadene på jernbanesiden, altså anleggskostnadene. Vegvesenet kan også være med og dekke kostnader på veisiden. Det er likevel sånn at det selv om vi har den typen ordninger, ikke vil oppstå nye penger til formålet. Det må prioriteres innenfor Statens vegvesens budsjetter.

Dette er ikke nødvendigvis tiltak som ligger på verken samferdselsministerens eller Stortingets bord. Dette er ofte mindre investeringer som ligger innenfor fullmakten til Statens vegvesen. De har mange prosjekter de skal prioritere mellom, og da kan f.eks. et ras- og skredsikringsprosjekt være vurdert viktigere enn dette – det vet ikke jeg. Det er den typen vurderinger Vegvesenet i så fall gjør.

Presidenten [12:07:08]: Vi går da til spørsmål 25.

Spørsmål 25

Presidenten [12:07:11]: Dette spørsmålet, fra representanten Haagen Poppe til forsknings- og høyere utdanningsministeren, er overført til samferdselsministeren som rette vedkommende.

Haagen Poppe (H) [12:07:21]: «Nylig gikk pilotskolen Pilot Flight Academy i Sandefjord konkurs. Samtidig melder norske og internasjonale selskaper om stor pilotmangel. Den andre store private pilotskolen i Norge, OSM Aviation Academy, sliter på sin side med myndighetspåførte begrensninger på antall flybevegelser, som gjør at man risikerer å måtte flytte til Sverige eller USA. Dette er kritisk for utdanningen av norske piloter.

Hva vil statsråden foreta seg for å sikre at det utdannes et tilstrekkelig antall piloter i Norge?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:07:56]: Spørsmålet er formulert slik at jeg som samferdselsminister er nærmere til å svare enn forsknings- og høyere utdanningsministeren.

Når det er sagt, er det slik at det generelle ansvaret for fagskoleutdanning og den særlige låneordningen i Lånekassen for studenter på flyskoler ligger til forsknings- og høyere utdanningsministeren. Jeg har ikke no-

tert meg at noen har knyttet disse finansieringsspørsmålene til konkurransen i Pilot Flight Academy.

I stedet tar spørsmålsstilleren opp den betydningen som myndighetspåførte begrensninger på antall flybevegelser har for flyskolen OSM på Gullknapp ved Arendal. Det antydes en mulig sammenheng mellom tilgangen til nok piloter i Norge og det at OSM vurderer å flytte driften til Sverige eller USA.

For det første: Jeg er enig i at vi må ha kunnskap om hvor mange piloter det norske samfunnet trenger i ulike roller til enhver tid. Derfor er jeg, helt uavhengig av konkurransen i Pilot Flight Academy, i ferd med å utlyse en kartlegging av det norske pilotbehovet de nærmeste 10–15 årene. En delproblemstilling er om kapasiteten ved norske flyskoler er avgjørende for tilgangen til nok piloter.

For det andre: Markedet for piloter er internasjonalt. Harmonisering av kravene til utdanningen, både i det indre markedet og globalt, bidrar til å gjøre dette markedet velfungerende. Den pilotmangelen som antydes i bakgrunnen for spørsmålet, tilsier at det internasjonale markedet for flyskoler bør være godt. Så gjenstår det å se om det skaper et tilbud som er godt nok til å dekke det norske behovet.

For det tredje: Saken til OSM på Gullknapp er sammensatt. Den omfatter både støybelastningen for naboene, de flysikkerhetsmessige sidene ved kvaliteten og omfanget av flysikringstjenesten og flyskolens evne til å finansiere den flysikringstjenesten den er avhengig av.

For det fjerde: Jeg ser at det i Agderposten antydes at flyplassen må få støtte til å etablere tårntjeneste. Nå får vi se hva den nevnte kartleggingen viser, men dersom det skulle vise seg at norsk flygerutdanning bør styrkes, er det også nødvendig å ta hensyn til hvordan vi skal sikre likebehandling av de private flyskolene.

Haagen Poppe (H) [12:10:04]: Det er signaler det gleder meg å høre.

Konkurransen i Sandefjord rammer nå omkring 174 studenter. Som statsråden nevner, er det ikke veldig mange andre som har dette utdanningstilbudet. Av andre er den desidert største OSM i Arendal, på Gullknapp, og i overkant av 80 av studentene fra Sandefjord har nå søkt seg inn der. Som statsråden sier, er problemet der at de ikke får lov til å operere i nærheten så hyppig som de ønsker seg, og som behovet tilsier, og man har et sterkt behov for en stedlig flytårntjeneste. Boeing har anslått et pilotbehov globalt de neste 20 årene på 674 000 nye piloter. Bare de norske anslår 100–200 piloter hvert eneste år. Vil det være aktuelt for statsråden å øke eller omfordele de ikke-statlige tilskuddene til flyplasser der man ser et vesentlig økt behov for flere flybevegelser, når det er et samfunnsbehov for opplæring?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:11:10]: Hvis representanten tenker på de midlene som Samferdselsdepartementet har og som overføres til fylkeskommunene, er jo det til å håndtere lufthavner som er private og har trafikk. Det er altså flyplasser med passasjerdrift de midlene går til, så det vil ikke være riktig å bruke den typen midler til det formålet.

Jeg tror jeg vil spole tilbake til det jeg sa i mitt opprinnelige svar, som var at vi nå går i gang med en kartlegging for å få oversikt over hva som kan være det aktuelle behovet for piloter i Norge. Det vil i hvert fall sette oss i stand til å ta denne diskusjonen på en enda bedre måte.

Luftfartstilsynet gjør nå sitt for å sørge for at man klarer å få til ganske smidige overganger for disse som har kommet i en veldig uheldig situasjon, og prøver å hjelpe til slik at de kommer inn i et utdanningsløp hos en annen aktør, når det er mulig. Det er selvfølgelig sikkert noen dilemmaer og problemstillinger knyttet til det, men vi må jo fra samfunnets side forsøke å hjelpe dem som har kommet i en veldig uheldig situasjon.

Haagen Poppe (H) [12:12:13]: Flyskolen OSM Aviation Academy forsyner i dag de norske flyselskapene med ca. 40–50 pst. av pilotene de har behov for, så det er et stort samfunnsmessig behov som dekkes av at man har en flyplass på Gullknapp. Den flyplassen har imidlertid ikke livets rett uten at man får opp flybevegelser, og for å få opp flybevegelser må man ha en stedlig flytårntjeneste. Som statsråden nevner, er ikke den ordningen vi har i dag, ment å gå til f.eks. å ivareta at man har behov for opplæring. Til sammenligning fikk f.eks. Notodden i 2025 en bevilgning på 19,3 mill. kr uten at det i det hele tatt var noen som helst form for kommersiell aktivitet der. Det er redusert til 10 mill. kr i inneværende år, og det er en erkjennelse, antar jeg, av at jeg har rett i det jeg sier. Er statsråden enig i at en flyplass som mottar statlig støtte basert på et aktivitetsnivå, bør fratras den når det ikke er aktivitet lenger, og vice versa når det er økt aktivitet?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:13:21]: Det er riktig at det er et signal fra staten til Notodden, eller primært fylkeskommunen, om at disse midlene primært skal gå til private lufthavner som har rutedrift, altså tilbud til passasjerene. Noen ganger kan man jo være «in between» eller imellom noe fordi man jobber med å etablere noe. Så det er jo ikke sånn at man mister pengene med en gang hvis man i en eller annen situasjon kommer uten rutetilbud, men hvis man over tid ikke klarer å levere på det, kan vi ikke bruke samfunnets ressurser på den måten.

Presidenten [12:13:57]: Da har utenriksministeren kommet, og vi kan gå tilbake til spørsmål 4.

Spørsmål 4

Arild Hermstad (MDG) [12:14:15]: «USAs nye utenrikspolitiske strategi legger premisser for hvordan Europa må endre seg i retning av USA under Trump. Strategien omtaler behovet for å 'gjenopprette Europas vestlige identitet' og styrke amerikansk makt, samtidig som den varsler at USA skal samarbeide med MAGA-allierte bevegelser i Europa.

Hva betyr denne utviklingen for Norges sikkerhet og utenrikspolitiske handlingsrom, og hvilke konkrete tiltak vil regjeringen iverksette for å sikre norske interesser i møte med denne utviklingen?»

Utenriksminister Espen Barth Eide [12:14:57]: La meg først bekrefte at det er flere ting i den nye sikkerhetsstrategien til USA vi ikke kjenner oss igjen i, og kanskje særlig beskrivelsen av tilstanden i Europa. Man snakker om et Europa som nærmest er i et slags sivilisatorisk sammenbrudd, på vei mot undergangen, med fokus på såkalt mangel på ytringsfrihet, altfor mye innvandring og en rekke andre ting vi kjenner igjen fra MAGA-bevegelsen i USA. Dette er strengt tatt ikke nye toner, vi hørte en del av det samme da visepresident Vance holdt tale til Sikkerhetskonferansen i München i fjor. På dette feltet er det viktig både å imøtegå påstandene og stå sammen med våre nærmeste i Europa om å slå fast at utviklingen i Europa som sådan, i europeiske land, er opp til demokratisk valgte myndigheter i de landene.

Det er også flere ting rundt oppfattelsen av multilateralt samarbeid vi ikke kjenner oss igjen i. Vi tror det er best for både store, mellomstore og små land at verden er styrt av noen felles regler, og da må man stå opp for dem konsistent hver gang de brytes. Vi tror også det er lurt å ta vare på og videreutvikle multilateralt samarbeid. På det feltet kjenner vi oss ikke igjen i og er uenig i beskrivelsen representanten Hermstad viser til.

Det er andre deler av denne nasjonale sikkerhetsstrategien vi er mer positive til, bl.a. understrekingen av at det transatlantiske samarbeidet fortsatt er viktig for Europa. Trump-administrasjonen, som mange tidligere administrasjoner, har vært opptatt av at Europa skal ta større del av ansvaret for sin egen sikkerhet. Det er vi enig i, og vi er jo både i Norge og i andre land i gang med å styrke både forsvar, sikkerhet og beredskap og ikke minst bygge sterkere bånd til Europa, forstått som både EU og også europeiske enkeltland og grupper av europeiske land, som de nordeuropeiske landene, NB8 – det nordisk-baltiske samarbeidet – osv.

Svaret på dette er fortsatt å investere i alliansen alle steder vi kan, men også styrke båndene til Europa, stå opp for prinsipper vi synes er viktige, og passe på at Nor-

ge har flere ben å stå på i sin sikkerhets- og utenrikspolitikk.

Arild Hermstad (MDG) [12:17:27]: Jeg takker for svaret.

Trump-administrasjonens sabelrasling overfor Grønland setter Europa og NATO-samarbeidet i en alvorlig skvis. Skulle det ende med at USA annekterer Grønland, vil det kunne bli et brudd på NATOs artikkel 1, som slår fast at partene skal avholde seg fra trusler om eller bruk av makt seg imellom. Den 5. januar i år uttalte også utenriksministeren til Aftenposten at ideen om NATO vil være brutt hvis USA annekterer Grønland. Dagen etter slo imidlertid forsvarsministeren fast i et intervju med Nettavisen at NATO-samarbeidet ikke kommer til å rakne.

Spørsmålet er: Deler utenriksministeren forsvarsministeren vurdering, eller fastholder han at ideen om NATO vil være brutt ved en amerikansk annektering av Grønland?

Utenriksminister Espen Barth Eide [12:18:19]: Det er absolutt ingen uenighet mellom forsvarsministeren og meg her. Vi kommer til å jobbe det vi kan for å ta vare på NATO og det transatlantiske fellesskapet, som er viktig for vår sikkerhet. Det er også riktig, som representanten Hermstad påpeker, at nettopp artikkel 1 i NATO-pakten slår fast både hvordan NATO-pakten er basert på FN-pakten, og hvordan man skal avstå fra bruk av makt og til og med trusler om bruk av makt også innad mellom medlemslandene. Det er det jeg viser til med ideen om NATO – det er rett og slett bare å redegjøre for hva NATO-pakten sier.

NATO er viktig for oss, og det er grunnen til at vi nå gjør det vi kan for å unngå at dette skal gå i en utvikling ingen ønsker seg, med veldig tydelig støtte til Kongeriket Danmarks suverenitet og respekt for at spørsmål mellom Grønland og Danmark innenfor riksfellesskapet må avklares av dem og dem alene, ingen andre. Jeg er veldig glad for at nesten alle de 31 medlemslandene i NATO som ikke er USA, også har kommet med tilsvarende støtteerklæringer ikke bare til Danmark, men også til prinsippet om nasjonal suverenitet.

Arild Hermstad (MDG) [12:19:26]: Takk igjen for svaret.

Jeg registrerer og er for så vidt også enig i at det er viktig at Norge ikke skal være det landet som gjør at NATO-pakten svekkes, og at vi også må fastholde at det er nødvendig å holde det gående så lenge som overhodet mulig. Likevel er det heller ingen tvil om at vi må ha åpne øyne for at det som nå skjer, er veldig alvorlig. Vi ser også at EU ser behovet for å styrke samarbeidet mellom landene. Forsvarskommissær Kubilius mener at

medlemslandene bør opprette en kraftfull stående europeisk militær styrke på 100 000 soldater. Det er ett ledd av dette. Jeg vet at regjeringen mener vi skal være tett på i dette samarbeidet, men det er jo begrenset hvor tett på man kan være når man ikke deltar i de demokratiske institusjonene som skal jobbe fram dette grunnlaget.

Spørsmålet er: Hvis NATO-alliansen svekkes til et nivå der den ikke lenger oppleves som en garanti for Norges sikkerhet, hva er regjeringens plan B for å trygge Norges suverenitet?

Utenriksminister Espen Barth Eide [12:20:33]: La meg først slå fast at NATO har 32 medlemsland. Det er ingen tvil om hvilket som er det største, nemlig USA, men det er altså 31 andre land. De har også forpliktelser overfor hverandre. Garantien er gjensidig mellom alle de 32 landene som er med. Selv i en helt hypotetisk situasjon hvor forholdet mellom USA og de andre landene ble dårligere, gjenstår resten av den forpliktelsen mellom de andre. Man har altså kommandostrukturer, protokoller, rutiner, erfaringer og øvelser som går langt utenpå det noen andre har når det gjelder kollektivt forsvar. Derfor er vårt kollektive forsvar solid forankret i NATO, og det vil det fortsatt være.

Likevel: Det er helt riktig at EU blir viktigere i sikkerhetspolitikken – ikke som et alternativ, men som en fordykning og forsterkning av samarbeidet mellom de europeiske landene. Der er det viktig at både Norge, Storbritannia og Island – altså NATO-land utenfor EU – har et tettest mulig samarbeid med dem om det som hører hjemme i EU, som den europeiske pilaren innenfor det brede transatlantiske samarbeidet.

Presidenten [12:21:35]: Vi går da til spørsmål 12.

Spørsmål 12

Presidenten [12:21:42]: Dette spørsmålet, fra representanten Trygve Slagsvold Vedum til energiministeren, vil bli besvart av klima- og miljøministeren på vegne av energiministeren, som er bortreist.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [12:21:52]: «I valgkampen skrev statsråden innlegg i Fædrelandsvennen der han lovet velgerne at 'Vårt partiprogram er helt tydelig på at de to eldste kablene til Danmark ikke skal erstattes, i motsetning til Høyre som ikke mener noe som helst'. Dette står i skarp kontrast til statsrådets uttalelser til elitene i EU. Den 21. november uttalte statsråden tvert imot at Norge ville utrede nye kabler.

Vil statsråden følge opp egne løfter til folket i Norge og instruere Statnett om å stanse arbeidet med fornying av utenlandskabler til Danmark?»

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:22:37]: Regjeringen har som mål å sikre rikelig og rimelig tilgang på kraft for norske bedrifter og husholdninger. Vi legger vekt på at kraftutveksling med andre land skal være til nytte for Norge og bidra til å sikre forsyningssikkerheten. Som en del av strømpakken regjeringen la fram i slutten av januar 2025, ble det slått tydelig fast at Statnett ikke skal starte planlegging av flere nye undersjøiske utenlandsforbindelser fram til 2029.

Vi har i mange tiår hatt kraftutveksling med Danmark, og de to eldste kablene ble satt i drift i 1976 og 1977 og nærmer seg den tekniske levetiden på om lag 50 år. De to kablene utgjør til sammen om lag 500 MW av en samlet utvekslingskapasitet mellom Norge og Danmark på 1 700 MW.

Kraftsituasjonen i Danmark er annerledes i dag enn for 50 år siden. Derfor er det viktig at Statnett utreder hva som skal skje med de to eldste kablene. Effekter av de ulike alternativene for kraftpris og utveksling er faktorer som vil inngå i disse utredningene.

Jeg merker meg at Statnett vektlegger at en eventuell reinvestering skal være til gjensidig nytte for Norge og Danmark, og at Statnett også skal vurdere nullalternativet, der kablene ikke erstattes. Det er hensyn som er svært viktige for regjeringen også.

Det er viktig å få belyst de ulike sidene ved en eventuell reinvestering i SK1 og SK2, altså Skagerrak 1 og Skagerrak 2, på en skikkelig måte. Det er også ryddig og forutsigbart overfor Danmark, som energiministeren også har vært inne på, og det er slik vi tradisjonelt har samarbeidet med våre naboland.

En eventuell konsesjonssøknad vil først komme etter at utredningen er ferdig. Statnett opplyser at det antageligvis først vil være i løpet av siste halvdel av 2027. Derfor er det per i dag ingenting på bordet vårt som vi kan si ja eller nei til. Dersom vi mottar en konsesjonssøknad, vil hensynet til forsyningssikkerhet og effekter for kraftprisene for norsk næringsliv og norske husholdninger være en sentral del av vår vurdering. Det er ikke aktuelt å gi konsesjon hvis det ikke er til gunst for det norske kraftsystemet.

Morten Stordalen hadde her overtatt presidentplassen.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [12:24:52]: Her åpner statsråden for at det er en mulighet for at de vil gi konsesjon. I Arbeiderpartiets partiprogram står det:

«Arbeiderpartiet vil ikke erstatte SK1 og SK2 til Danmark og ikke legge til rette for nye utenlandskabler, for å redusere prissmitten fra Europa.»

I Fædrelandsvennen, som jeg tidligere refererte fra, skriver statsråd Terje Aasland, fra Arbeiderpartiet:

«Vårt partiprogram er helt tydelig på at de to eldste kablene til Danmark ikke skal erstattes (...).»

Så det er helt tydelig, det er ingen forbehold – men her har regjeringen forbehold.

Hvorfor skal regjeringen og Statnett fortsette å utrede hvis man uansett ikke skal erstatte dem? Hva er grunnen til at regjeringen fortsetter dette arbeidet og ikke stopper det?

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:25:42]: For det første må jeg igjen få lov til å understreke at det nå ikke er noen konsesjonssøknad eller et ja eller nei til fornying av disse kablene vi egentlig diskuterer. Det vi diskuterer, er om regjeringen skal gå inn og pålegge Statnett å stoppe en utredning om hva som ville være tilfellet i tilfelle man reinvesterer i disse kablene, og hva som ville være tilfellet i tilfelle man velger ikke å reinvestere i disse kablene. Å få den kunnskapen og den informasjonen på bordet tror jeg er viktig for oss alle i alle tilfeller, også fordi det er viktig å forstå hvordan det ville påvirke norsk forsyningssikkerhet å miste de kablene man har i dag. Så for Arbeiderpartiet er partiprogrammet vårt veldig tydelig. Vi får ta stilling til en eventuell konsesjonssøknad den dagen den kommer, men å stanse en kunnskapsinnhenting tror jeg ikke er klokt.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [12:26:47]: Vi kunne lese i Nettavisen tidligere i uken at nettleien til norske kunder har gått kraftig opp på grunn av utenlandskabler. RME, Reguleringsmyndigheten for energi, statsråd-ens tidligere arbeidsgiver, var helt tydelig på at utenlandskablene hadde ført til økte kostnader for folk i Norge.

Statnett er regjeringens eget organ, så regjeringen kan gi beskjed til Statnett og si at utredningen bør stoppes, for det er kostbart. Mitt første spørsmål er: Hvor kostbart er det å fortsette utredningen?

Mitt neste punkt er: Hvis regjeringen absolutt vil ha en utredning, kunne man sagt at man skulle utrede med utgangspunkt i at man ikke skal fornye disse kablene. Det kunne vært bestillingen. Det som er bestillingen fra regjeringen nå, er stø kurs – utred slik at man kan fatte et vedtak om å bygge nye kabler. Hvis det står i Arbeiderpartiets partiprogram at man ikke skal bygge nye kabler, hvorfor skal man da ikke styre Statnett med et klart mål om at nye kabler ikke skal bygges? Det er bare én grunn til det, og det er at man vil holde muligheten åpen for å bygge enda flere utenlandskabler, som vil føre til større kostnader for det norske folk.

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:27:53]: Først må jeg korrigere representanten Vedum litt, for dette handler ikke om å bygge nye utenlandskabler. Det handler om hvorvidt man skal reinvestere i noen kabler som Norge allerede har. Som energiministeren har vært veldig tydelig på, er det uaktuelt å fornye disse kablene f.eks. i et tilfelle hvor det ikke tjener Norges interesser. Vi jobber for å gjennomføre det partiprogrammet vi har gått til valg på, på samme måte som jeg er sikker på at representanten Vedum hver eneste dag jobber for å gjennomføre mest mulig av det partiprogrammet han selv har gått til valg på.

Det å utrede ulike alternativer – og dette vet sikkert representanten, som er tidligere finansminister – er viktig og klokt. Da vet man hvilke beslutninger man står overfor. Man vet hvilke valg man tar, og man vet hvordan de to tilfellene man eventuelt skal velge mellom, påvirker forsyningssikkerheten vår. Det tror jeg er kunnskap det er klokt å få på bordet av hensyn til Norge og norske beslutninger.

Spørsmål 13

Hanne Beate Stenvaag (R) [12:29:10]: «Premieavviket i norske kommuner utgjør nå om lag 70 mrd. kr, noe som er forårsaket av at kommunenes pensjonsutgifter er underfinansiert av staten. Dette innebærer både at kommuneregnskapene gir innrykk av at økonomien er bedre enn den er, og at norske kommuners likviditet, betalingsevne, blir stadig verre.

Hvordan vurderer statsråden betydningen av premieavviket for norske kommuner generelt, og særlig med tanke på likviditetssituasjonen, og hva vil statsråden gjøre for å bedre situasjonen?»

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:29:42]: For at kommunene skal ha forutsigbare rammebetingelser, er det fastsatt egne regnskapsregler for pensjon i budsjett- og regnskapsforskriften for kommunene og fylkeskommunene. Reglene går ut på at de store svingningene i hva kommunene betaler i pensjonspremie, jevnes ut i kommunebudsjett og kommuneregnskap over tid. Dette gir kommunene mer stabile rammer for utarbeidelsen av sine budsjetter. Dette er viktig for kommunene, velferdstjenestene og innbyggerne fordi det bidrar til å redusere usikkerheten i kommunenes økonomi. Reglene innebærer at kommunene i sine budsjetter ikke skal legge inn det de faktisk betaler i pensjonspremiene, men en beregnet pensjonskostnad, som er mer stabil enn premiene.

Over tid har de betalte premiene vært høyere enn de beregnede kostnadene. Dette har resultert i en betydelig økning i det såkalte akkumulerte premieavviket og på-

virket kommunenes likviditet. Samtidig har det bidratt til at pensjonskostnadene har hatt lavere svingninger fra år til år. Det har dermed gitt sektoren mer stabile rammer sammenlignet med om kommunene hadde utgiftsført premier.

Inntektsveksten for kommunesektoren som foreslås i budsjettproposisjonen hvert år, har vært satt slik at den dekker den anslåtte økningen i pensjonskostnader. Skiftende regjeringer har fulgt opp Stortingets anmodning om å foreslå en vekst i kommunenes inntekter i de årlige budsjettforslagene som bl.a. fullt ut dekker demografi- og pensjonskostnader. På denne måten har den årlige veksten i pensjonskostnader, inkludert amortiseringskostnader, blitt ivaretatt i regjeringens forslag til kommuneoppbygg. Det er derfor ikke riktig å si at pensjonskostnadene er underfinansiert i budsjettoppbygget.

Ordningen har konsekvenser for kommunenes likviditet. Redusert likviditet er isolert sett en ulempe, siden dette medfører rentekostnader. Ulempen må samtidig veies opp mot fordelene det har for kommunene å ha stabile og forutsigbare rammer. Ordningen har, som ønsket, gitt kommunene en mer forutsigbar økonomi og et mer stabilt tjenestetilbud til innbyggerne. Regjeringen legger stor vekt på disse fordelene, tross ulempene med redusert likviditet. Det er også slik at rentekostnadene påvirker driftsresultatene i sektoren.

Regjeringen ser selvsagt hen til utviklingen og situasjonen i kommuneøkonomien i de årlige budsjettforslagene. Kommunal- og distriktsdepartementet varslet i kommuneproposisjonen for 2026 at det tas sikte på å gjøre gradvise justeringer i beregningsforutsetningene for pensjonskostnadene i årene framover, noe som er påbegynt i 2026. Målet er at pensjonskostnadene, gjennom forventningsrette anslag, over tid skal reflektere nivået på pensjonspremiene. Dette forventes isolert sett over tid å bidra til et redusert premieavvik og styrket likviditet. Departementet kommer tilbake til omtale av ordningen i kommuneproposisjonen til våren.

Hanne Beate Stenvaag (R) [12:32:57]: Det kan godt hende at ideen om å jevne ut over tid har noe for seg, men utfordringen er at dette akkumulerte premieavviket er blitt enormt – 70 mrd. kr er jo veldig mye penger. Når avviket er så stort og man skal hente det igjen og prøve å beregne pensjonskostnadene litt mer i overensstemmelse med det som blir realiteten, vil man likevel ikke bygge ned premieavviket, med mindre man overfinansierer pensjonskostnadene i årene framover for å veie opp for de 70 mrd. kr som per i dag er i det akkumulerte premieavviket. Er det å overfinansiere pensjonskostnadene i årene framover for å veie opp for dette akkumulerte avviket noe som ligger inne i planene?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:34:00]: Det akkumulerte premieavviket er for tiden 66 mrd. kr. Det er et høyt beløp, og det betyr at å ta ned dette premieavviket, som vi har signalisert i kommuneproposisjonen og er i gang med, vil ta noe tid. Derfor er det også fint at Arbeiderparti-regjeringen her i Stortinget samarbeider med partier som er opptatt av å ha orden i kommuneøkonomien og styrke den. Vi fikk på plass en historisk styrking i 2025, med 15 mrd. kr i vekst i frie inntekter, som ble fulgt opp med 8,35 mrd. kr i 2026. Dette er en stor jobb å komme i mål med, men vi har varslet at vi skal gjøre den, og vi er i gang.

Jeg tror jeg vil gjenta det jeg sa i mitt første svar: De ulempene som ligger her, må veies mot fordelene ved at kommunene har kunnet budsjettere stabilt over tid istedenfor å ha svingninger som ville kunnet påvirke velferdstilbudet til folk rundt omkring i norske kommuner fra år til år.

Hanne Beate Stenvaag (R) [12:35:06]: Jeg vil si meg uenig i at fordelene har vært større enn ulempene. Det har mye mer handlet om å skyve ulempene fram i tid. Situasjonen i dag er altså den at i Tromsø kommune, hvor man for noen år siden hadde en kassakreditt på kanskje 40–50 mill. kr, som man ikke engang brukte, måtte man i 2023 bruke hele 664 mill. kr i kassakreditt, og i budsjettet for 2026 er rammen økt til så mye som 900 mill. kr.

Opplysninger jeg har fått fra departementet, tilsier at kommunesektoren kanskje har så mye som 3 mrd. kr i ekstra utgifter på renteutgifter ved å måtte bruke ordningen med kassakreditt, og det er det samme som vi fikk til i nye frie midler til kommunesektoren i statsbudsjettet. Er ikke dette en ordning som det haster med å ta på alvor – og at man ikke bare sier at her har fordelene og ulempene veid hverandre opp?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:36:12]: Ja, det er en ordning som det er viktig å få på plass, det å få gjort noe med dette premieavviket. Det er nettopp derfor vår regjering har tatt det initiativet som ble tatt i kommuneproposisjonen, og som vi også følger opp i statsbudsjettet for 2026.

Når man snakker om rentekostnader, er det en viktig sak for alle oss som bor i Norge. Det er viktig for norske kommuner, og det er viktig for alle offentlige virksomheter og private virksomheter. Over alt det vi nå diskuterer, ligger behovet for å ha trygge og ansvarlige budsjetter, at vi styrer trygt og sørger for at prisveksten kan fortsette å gå ned, og at Norges Bank gjennom det kan se et grunnlag for å sette renta videre ned.

Spørsmål 14

Finn Krokeide (FrP) [12:37:11]: «Regjeringen vil overføre Gran kommune fra Innlandet til Akershus. Det vil de til tross for at innbyggerundersøkelsen om spørsmålet viste at et flertall av innbyggerne i Gran kommune ønsket å bli i Innlandet. Beregninger gjort av nettstedet Poll of polls – basert på gjeldende innbyggertall – viser at Nordland sannsynligvis mister et stortingsmandat til Akershus om Gran kommune overføres fra Innlandet til Akershus.

Hvorfor er det så viktig for denne regjeringen å trosse folkeviljen i Gran for å svekke Nordlands representasjon på Stortinget?»

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:37:43]: Endring av fylkestilhørighet for enkeltkommuner er krevende saker som har konsekvenser også utenfor den aktuelle kommunen. Dette er også tilfellet med søknaden om endret fylkestilhørighet for Gran kommune. Fordelene for Gran kommune, og for nabokommunene Lunner og Jevnaker, må veies opp mot ulemper for Innlandet fylke og den regionale balansen.

Regjeringen har besluttet at det skal fremmes en proposisjon for Stortinget med forslag om at Gran kommune bytter fylkestilhørighet fra Innlandet til Akershus fylke. Sju av ti innbyggere svarte i innbyggerundersøkelsen at det er viktig eller litt viktig at Gran, Lunner og Jevnaker kommuner tilhører samme fylke. Regjeringen har lagt vekt på fordelene det vil være for disse hadelandskommunene å samles i ett fylke.

Endring av fylkestilhørighet for enkeltkommuner innebærer konsekvenser for valgdistriktsgrensene. Det igjen kan ha betydning for mandatfordelingen, rett og slett fordi ett valgdistrikt blir større og ett blir mindre. En konsekvens av å flytte Gran kommune til Akershus fylke vil være at kommunen flyttes fra Oppland valgdistrikt til Akershus valgdistrikt. Mandatfordelingen gjøres for hele landet, og flytting av innbyggere og areal mellom valgdistrikter vil påvirke hele beregningen. Valgdistrikter som ikke er direkte berørt av endringen, kan derfor likevel ende opp med flere eller færre mandater som følge av at en kommune bytter fylke.

Den neste mandatfordelingen skal gjøres våren 2028 på bakgrunn av oppdaterte innbyggertall og areal per 1. januar 2028. Dersom Stortinget vedtar endret fylkestilhørighet for Gran kommune, vil det bli tatt hensyn til i mandatberegningen som skal gjøres før stortingsvalget i 2029. Det er ikke i dag mulig å si sikkert hvordan en endring i valgdistriktsgrensene vil slå ut i mandatfordelingen mellom valgdistriktene, ettersom også befolkningsutviklingen i de ulike distriktene vil ha betydning.

Finn Krokeide (FrP) [12:39:51]: Det er veldig klart og tydelig at Arbeiderpartiet ikke vil forholde seg til hva innbyggerne i Gran kommune vil og mener om overføringen av kommunen deres til Akershus. Måten prosessen med søknaden om fylkesbytte har blitt håndtert på i Gran kommune, bærer også sterkt preg av nettopp det. Den eneste innbyggerundersøkelsen om spørsmålet viste at 51 pst. av granasokningene ville bli i Innlandet, og kun 42 pst. ønsket at kommunen skulle overføres til Akershus.

Statsråden kan vel ikke være uenig i at den manglende folkelige forankringen for å overføre Gran kommunen til Akershus er et demokratisk problem og en demokratisk svakhet ved regjeringens standpunkt – om å overføre Gran kommune til Akershus.

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:40:32]: Hvis vi skal bruke en innbyggerundersøkelse som grunnlag for en debatt, synes jeg det er viktig at vi gjengir innbyggerundersøkelsen korrekt. Det er slik at sju av ti svarte at det er viktig eller litt viktig at Gran, Lunner og Jevnaker kommuner tilhører samme fylke. Vi vet nå hvilket fylke de to andre kommunene er i, så det er styrende. Så er det slik at 49 pst. ønsker at Gran fortsatt skal tilhøre Innlandet, og 45 pst. ønsker at Gran skal tilhøre Akershus. Det var utgangspunktet da undersøkelsen var foretatt.

Så registrerer jeg at Fremskrittspartiet er opptatt av distriktsrepresentasjon, men hadde Fremskrittspartiet fått gjennomslag for sitt forslag om å fjerne arealtillegget i valgloven, er det ganske mange fylker som hadde kommet dårligere ut – Hedmark hadde mistet én representant, Troms hadde mistet én, Nord-Trøndelag hadde mistet én, Sogn og Fjordane hadde mistet én, Nordland hadde mistet én og Finnmark hadde mistet to. Så jeg tenker at mitt gode råd til Fremskrittspartiet er at man ser gjennom hele politikken sin før man kritiserer enkeltbeslutninger – det ville hatt langt større effekter om den politikken hadde blitt gjennomført.

Finn Krokeide (FrP) [12:41:44]: Da skal jeg gi et godt råd til statsråden, og det er å sette seg inn i Sentios innbyggerundersøkelse, for da ville han sett at de tallene jeg presenterer her, er de Sentio mener er de korrekte.

Men over til noe annet: Etter et initiativ fra Nannestad kommune om å se på muligheten for kommunesammenslåing på Øvre Romerike, uttaler Arbeiderpartiordføreren i Lunner til lokalmedia at han heller vil samle Hadeland til én kommune. Da spørsmålet om kommunesammenslåing på Hadeland var oppe til folkeavstemning i 2015, var tallenes tale ganske klar blant innbyggerne i regionen – de ønsket ikke noen storkommune på Hadeland. Som vi ser av prosessen med fylkesbyt-

te, betyr ikke folkeviljen noe når Arbeiderpartiet vil gjøre strukturelle endringer på Hadeland. Mitt spørsmål er derfor: Hvor viktig har hensynet til en sammenlåing av kommunene Gran, Lunner, Jevnaker og Nitte-dal vært for regjeringens beslutning om å overføre Gran kommune til Akershus – i strid med folkeviljen?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:42:41]: Det har for meg ikke hatt noen betydning. Når det gjelder spørsmål om kommunesammenslåing, og også de spørsmålene som vi her diskuterer, legger jeg stor vekt på hva kommunestyrets holdning er. Så er det det enkelte kommunestyre og den enkelte kommune som gjennomfører sine innbyggerundersøkelser, og som må bruke dem som grunnlag i de prosessene de har.

Kommunal- og distriktsdepartementet velger å støtte opp om prosesser der kommuner ser på muligheten for å slå seg sammen hvis kommunene mener det er rett vei å gå. Vi gir tilskudd til kommunene for å få gjort innbyggerundersøkelser og for å gjøre nødvendige utredninger. Vi har lagt til grunn en frivillig linje, i sterk kontrast til den kommunereformen som Høyre og Fremskrittspartiet hadde, der man valgte å bruke tvangsmidler for å tegne opp et nytt kommunekart. Så kommunestyrenes ønsker og vedtak, som er de formelle vedtakene i en kommune, betyr mye for meg og for regjeringen, og jeg tror det er en klok linje å legge seg på.

Spørsmål 15

Fra representanten Stig Atle Abrahamsen til kommunal- og distriktsministeren:

«Det er et stort behov for å bygge flere omsorgsboliger for eldre samtidig som norske kommuner står i en svært krevende økonomi. Prosjekter hvor private utbyggere bygger mens kommunen har en avtale om tilvisning av boliger, er et godt virkemiddel for å få forgang i utbyggingen. Dette er et stort ønske i mange kommuner, som f. eks Askøy. Regjeringen har dessverre gjennom Husbankens tildelingsbrev for 2025 satt en stopper for tilskudd til slike prosjekter.

I lys av mangelen på boliger – vil statsråden endre dette for 2026?»

Presidenten [12:43:45]: Dette spørsmålet er trukket.

Spørsmål 16

Presidenten [12:43:46]: Dette spørsmålet, fra representanten Bengt Fasteraune til kommunal- og distriktsministeren, er overført til klima- og miljøministeren som rette vedkommende.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:44:15]: «Regjeringen varsler nå at den vil innføre EUs reviderte avløpsdirektiv. Menon Economics har estimert at direktivet vil koste Norge over 30 mrd. kr, og peker på 142 kommuner som vil bli rammet av regelverket. Senterpartiet har gjentatte ganger bedt regjeringen om å være åpen om hvilke kommuner som blir berørt.

Hvorfor velger regjeringen å holde denne informasjonen tilbake?»

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:44:45]: Jeg får innlede med å si at det reviderte avløpsdirektivet er et viktig og nyttig miljøregelverk som inneholder krav til rensing av avløpsvann som skal sikre bedre vannkvalitet og bedre helse for folk i Norge. Vi har fortløpende vurdert hvilke konsekvenser det reviderte avløpsdirektivet vil ha for oss, og Norge har gjort et betydelig påvirkningsarbeid. Det er bl.a. gitt lengre frister i det endelige direktivet. Regjeringen jobber for norske interesser i arbeidet med revidert avløpsdirektiv, sånn at hensynet til norske kommuner og norske innbyggere skal ivaretas på en best mulig måte.

Representanten viser til at 142 kommuner vil bli berørt av EUs reviderte avløpsdirektiv og spør hvorfor regjeringen ikke offentliggjør en sånn liste nå. Jeg vil gjøre det veldig klart at vi per i dag, på det tidspunktet vi er nå, ikke har en endelig oversikt over hvilke tettbebyggelser, kommuner og renseanlegg som vil bli omfattet av strengere krav og økte kostnader som følge av det reviderte avløpsdirektivet.

Bakgrunnen for at det ikke er hensiktsmessig med en liste på nåværende tidspunkt, er at regjeringen arbeider med å avklare handlingsrommet i oppfølgingen av revidert avløpsdirektiv. Et sentralt spørsmål i det arbeidet er f.eks. hvilke tettbebyggelser som faktisk vil omfattes av regelverket. Her er den norske definisjonen av tettbebyggelse særlig relevant. Det arbeidet vil være helt sentralt for hvilke kommuner som blir omfattet av nye krav og ikke. En liste utarbeidet med dagens forutsetninger vil derfor ikke gi et riktig eller relevant bilde av konsekvensene for oss. Når resultatene imidlertid er klare og kvalitetssikret, vil Miljødirektoratet publisere en digital oversikt som kommer til å bli åpent tilgjengelig for alle.

Når regjeringen har kommet lenger i arbeidet med å avklare handlingsrommet og hvilke tettbebyggelser som faktisk omfattes av regelverket, vil vi legge fram en oversikt over hvem som blir berørt. Det mener jeg er viktig, både for å kunne gi kommunene nødvendig forutsigbarhet og for at det skal kunne gjennomføres mer presise og treffsikre kost-nytte-vurderinger. En liste basert på dagens situasjon og uavklarte forutsetninger vil ikke gi

noen av delene. Tvert imot tror jeg det vil skape mer usikkerhet rundt dette regelverket.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:47:10]: Akkurat rundt dette regelverket er det én ting som er sikkert, og det er at det er mye usikkerhet.

Siden statsråden av en eller annen grunn ikke har villet svare om hvilke kommuner dette vil gjelde – han har delvis svart på det nå – har vi i Senterpartiets stortingsgruppe bl.a. søkt innsyn hos statsrådets eget departement og Miljødirektoratet. I svar på innsynsbegjæring sommeren 2025 opplyste embetsverket i Klima- og miljødepartementet følgende: Miljødirektoratet planlegger å lage en nettbasert oversikt over alle avløpsanlegg og en vurdering av om de omfattes av revidert avløpsdirektiv eller ikke. Oversikten – og dette er viktig – vil bli publisert på direktoratets nettsider, og denne oversikten vil være offentlig tilgjengelig for alle. Det planlegges for at publisering av oversikten vil skje i løpet av 2025.

Nå som 2025 har blitt 2026 – når vil denne oversikten som embetsverket i statsrådets eget departement har varslet, bli offentlig?

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:48:18]: Som representanten også poengterer, skal altså Miljødirektoratet publisere en sånn digital oversikt. Det nevnte jeg i mitt svar i stad i tillegg, og det mener jeg er bra og viktig for å sørge for at flest mulig kan få innsikt i hvordan regelverket vil treffe for dem.

Likevel: Det er nå vi skal i gang med en del av samtalene vi f.eks. skal ha med EU om hvordan vi skal implementere dette regelverket i Norge. At vi starter med å ha de samtalene for å få en så god oversikt som mulig, mener jeg er en viktig og relevant måte å jobbe med det på. Det vil også gi mer klarhet i hvordan dette regelverket vil treffe for ulike kommuner. Jeg kommer til å jobbe for at det blir så bra som mulig, både for at vi skal få så mye miljønytte ut av dette regelverket som mulig, og også for at dette ikke skal bli dyrere for små og store tettsteder rundt omkring i hele Norge enn det som strengt tatt er nødvendig.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:49:17]: EUs reviderte avløpsdirektiv vil åpenbart medføre store konsekvenser for kommuner og innbyggere i hele landet. Det er både økonomiske konsekvenser og også rent tekniske konsekvenser, som statsråden selv har vært inne på, som er en del av usikkerheten i disse prosjektene. Det er også de tekniske løsningene.

Da har jeg et konkret spørsmål: Dersom Ap-regjeringen ikke hadde blitt tvunget inn i EU-folden og gitt lovnader til EU om at Norge skal sette fart på godkjenning og innføring av diverse EU-direktiver, ville statsråd-

en fremmet tilsvarende nasjonale forskrifter og direktiver med samme krav og føringer som vi faktisk blir tvunget til i dag?

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:50:08]: Det er et litt rart spørsmål representanten stiller, for enten vi liker det eller ikke – og noen liker det, noen liker det ikke – er Norge en del av EØS-avtalen. Jeg mener den avtalen er bra for Norge, bra for norsk næringsliv. Når jeg nå ser på konsekvensanalysen av hva det f.eks. har kostet britene å tre ut på den måten de har gjort, er jeg usikker på om alternativet er bedre.

Det er riktig at det rammeverket vi har med EU, gjør at vi må gjennomføre noe regelverk sammen med EU, og revidert avløpsdirektiv er et eksempel på det. Representanten har ikke engang nevnt at de kostnadene det har å rense bedre, også selvfølgelig har mange nyttevirkinger for oss som samfunn. Oslofjorden er det beste eksempelet, men det er også flere gode eksempler på fjorder, f.eks. på Vestlandet, som vil nyte godt av at man renser bedre og rydder bedre opp enn det man klarer i dag. Vi skal sørge for at vi maksimerer de nyttevirkningene så godt som mulig, til en så lav kostnad som det er mulig å gjennomføre dette regelverket med.

Spørsmål 17

Bjørn Larsen (FrP) [12:51:19]: «Reguleringsplan for gondol i Mosjøen har ligget uavklart hos Kommunal- og distriktsdepartementet i flere år. Fylkeskommunen og statsforvalteren har godkjent planen, men Sametingets innsigelser og saksbehandlingstiden er i ferd med å strupe prosjektet. I Helgelendingen 8. januar 2025 sto det at Arbeiderpartiets daværende parlamentariske leder Bjørnar Skjæran skulle følge opp saken, slik at den fikk fremdrift og det utfallet 'vi' ønsker. Valgåret har kommet og gått, og Skjæran har blitt statsråd for området.

Har statsråden en plan om å få saken til snarlig avklaring med utfallet 'vi' ønsker?»

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:51:57]: Kommunene er planmyndighet og har hovedansvaret for en helhetlig og bærekraftig arealforvaltning. Kommuneplanens arealdel er det viktigste verktøyet for å gjøre en samlet vurdering av arealbruken i kommunen, mens reguleringsplaner fastsetter rammene for konkrete prosjekter.

Innsigelsesinstituttet er en sikkerhetsventil for å sikre nasjonale og viktige regionale interesser i arealforvaltningen. Statlige og regionale myndigheter kan fremme innsigelse til planer som kommer i konflikt med nasjonale eller viktige regionale interesser. Sametinget

kan fremme innsigelse når planene er av vesentlig betydning for samisk kultur eller næringsutøvelse.

Nord Gondol AS ønsker å bygge en gondol fra Møsjøen til toppen av Øyfjellet, som er et populært turmål. Ved toppstasjonen er det planlagt serveringstilbud og overnattingsenheter. Vefsn kommune mener at gondolen vil være et positivt tiltak for lokalsamfunnet og styrke grunnlaget for turistnæringen. Sametinget har fremmet innsigelse til reguleringsplanen for tiltaket. De er bekymret for konsekvensene for reindriften i området, og mener at kommunen ikke kan godkjenne nye tiltak før det er avklart hvordan Øyfjellet vindkraftverk påvirker reinflytting og reindriften.

Det stemmer at statsforvalteren og fylkeskommunen har trukket sine innsigelser til reguleringsplanen. Begge la vekt på at den planlagte bilveien til toppstasjonen er endret til en midlertidig anleggsvei som skal tilbakeføres til natur når anlegget er bygget. Statsforvalteren la også vekt på at det ikke er planlagt avbøtende tiltak for flytting av rein gjennom Øyfjellet vindkraftverk mellom vindkraftverket og Stortuva.

Innsigelsessaker som kommer til Kommunal- og distriktsdepartementet for endelig avgjørelse, må behandles grundig og bygge på et godt kunnskapsgrunnlag. Ved behandlingen av reguleringsplanen for Nord Gondol må vi forsikre oss om at vi har nok kunnskap om reindriften bruk av Øyfjellet, og hvordan aktivitet og ferdsel fra den planlagte gondolen kan påvirke denne. Departementet har hatt flere konsultasjoner med Jillen-Njaarke reinbeitedistrikt, og vi har dialog med Landbruks- og matdepartementet som overordnet myndighet for reindriftssaker.

Jeg ønsker å finne en løsning som kan gjøre det mulig å realisere gondolen i tråd med ønsket fra Vefsn kommune. Det forutsetter imidlertid at vi kan finne fram til effektive avbøtende tiltak som gjør at reindriftsinteressene ivaretas. Dessverre er vi ikke i mål med det ennå, men jeg kommer til å gjøre det jeg kan for å få avgjort saken så raskt som mulig.

Bjørn Larsen (FrP) [12:54:30]: Ministeren sier at Vefsn kommune er positive til dette næringstiltaket, og så vidt jeg husker, var også representanten Skjæran i valgkampen positiv til dette som et næringstiltak. Konsultasjoner er gjennomført, og da er spørsmålet: Hva er det som gjenstår? Når det gjelder det man snakker om her, er det en flyttelei som går gjennom et område som ligger bra langt unna Øyfjellet stasjon, der gondolen skal lande. Hva konkret kan statsråden si om hva som gjenstår for at departementet kan fatte et endelig vedtak, og hvorfor er det ikke allerede gjort når konsultasjonsplikten allerede er oppfylt? Og kan vi regne med å få et svar på dette før sommeren, gjerne med et årstall?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:55:22]: Som jeg sa i mitt første svar, er det sånn at de sakene som havner på departementets bord – det var 13 innsigelsessaker i 2025; det er mange år siden det har vært så få – er de sakene som er aller, aller mest krevende. I den saken vi diskuterer i dag, må vi være sikre på at aktivitet og ferdsel fra gondol ikke påfører reindriften i området store ulemper. Det tar tid å avklare det. Jeg mener at jeg var veldig tydelig i mitt svar på hva som er mitt ønske, og det har ikke endret seg etter valget, men det å få fram effektive avbøtende tiltak har vært et krevende arbeid som vi ikke er helt ferdig med. Jeg vil selvsagt avgjøre saken så snart det er praktisk mulig.

Bjørn Larsen (FrP) [12:56:16]: Tiltakshaveren opplever at Sametinget underveis har fått anledning til å fremme nye momenter som ikke var en del av den opprinnelige innsigelsen, og at dette i praksis har vært brukt som en omkamp om allerede avklarte og faglig vurderte forhold – men la nå det ligge.

Situasjonen her er at Landbruks- og matdepartementet har uttalt seg negativt i saken gjennom sitt direktorat. Samtidig krever staten via Statskog leie av en grunn fra tiltakshaver, mens saken fortsatt er uavklart. Med andre ord: Jo lenger man drar ut saken i departementet, jo mer leie får Statskog inn på dette området som man da ikke får lov å ta i bruk.

Mener statsråden at dette er en ryddig rolleforståelse fra statens side, og ser statsråden at dette kan oppfattes som en urimelig og belastende dobbeltrolle, der staten er både beslutningstaker og økonomisk motpart?

Statsråd Bjørnar Skjæran [12:57:08]: Det har ikke i det hele tatt påvirket den saksbehandlingen vi har gjort i departementet. I arealsaker som berører samiske rettighetshavere, f.eks. reindriften, har vi en særlig forpliktelse til å ta oss den nødvendige tid i konsultasjon med de samene som saken gjelder. Denne prosessen har vi forpliktet oss til bl.a. gjennom ILO-konvensjon nr. 169, om urfolk, som ble enstemmig vedtatt i Stortinget i sin tid. Vi har også en menneskerettslig forpliktelse til å sørge for at resultatet i saken ikke fratrar samene retten til å fortsette å utøve sin kultur. Denne forpliktelsen er forankret i FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter, artikkel 27.

Det er dette som er bakgrunnen for at dette tar tid. Jeg håper at vi innen rimelig kort tid kan ta en beslutning i denne saken. Jeg vil også berømme alle i Vefsn for engasjementet for å utvikle Vefsn og arbeidslivet og verdiskapingen der videre, også representanten Bjørn Larsen.

Spørsmål 18

Hanne Beate Stenvaag (R) [12:58:32]: «19. desember kom nyheten om at regjeringen vil innføre EUs avløpsdirektiv, som kan gi en milliardregning til kommuner i hele landet, med krav om avansert rensing også fra små lokalsamfunn. Regjeringen sier samtidig at de ønsker nasjonale tilpasninger, men sier ikke at tilpasningene er en forutsetning for at regjeringen faktisk skal legge fram en sak for Stortinget og be om samtykke til innføring.

Er eventuelle nasjonale tilpasninger en forutsetning for at regjeringen går for innføring, eller vil man innføre direktivet uansett?»

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [12:59:05]: Det reviderte avløpsdirektivet har som formål å beskytte mennesker og miljø mot utslipp av dårlig rensed avløpsvann. Kravene skal i større grad forbedre vannkvaliteten og forhindre dårlig miljøtilstand. I tillegg vil kravene bidra til å redusere utslipp av bakterier, virus, mikroplast og miljøgifter samt rester fra bruk av legemidler og kosmetikk.

Norge har et stort vedlikeholdsetterslep på avløpsområdet. Forurensningssituasjonen i f.eks. Oslofjorden er alvorlig, og den viser hvilke alvorlige konsekvenser bl.a. dårlig avløpsrensing kan få. Det er også gjort bekymringsfulle målinger i flere norske fjorder.

Moderne avløpsrensing er helt avgjørende for miljøet vårt og for helsen vår, og det er allerede behov for betydelige investeringer framover for å få på plass god nok rensing. De nye reglene fra EU peker ut en tydelig vei for hvordan vi skal redusere utslipp og sikre renere vann i hele landet vårt.

Revidert avløpsdirektiv er en revisjon av avløpsdirektivet fra 1991 og er omfattet av EØS-avtalen. Derfor er vi forpliktet til å innlemme og gjennomføre direktivet i Norge. Det handler om å ha like spilleregler i det indre markedet som vi er – og ønsker å være – en del av.

Vi har imidlertid gjort et betydelig påvirkningsarbeid under revisjonen av avløpsdirektivet. Blant annet er tidsfristene for å oppfylle visse krav i revidert avløpsdirektiv blitt lengre. Regjeringen jobber nå for å ivareta norske interesser i innlemmelses- og gjennomføringsfasen, og som en del av dette arbeidet vil vi se på det nasjonale handlingsrommet i direktivet og arbeide f.eks. for lengre tidsfrister for Norge.

Representantens spørsmål er noe vi må komme tilbake til på et senere tidspunkt. Vi er nå i gang med dialogen med de andre EØS- og EFTA-landene for å få en felles forståelse oss imellom, og vi vil så starte dialogen med EU. Jeg tar selv sikte på å reise til Brussel i mars for å diskutere saken og norske utfordringer med EU-kommisjonen.

Jeg viser til at regjeringen har varslet at den vil legge fram en samtykkeproposisjon for Stortinget. Fram til det er vårt fokus at norske interesser skal ivaretas på en så god måte som mulig i arbeidet med revidert avløpsdirektiv, innenfor de rammene som EØS-avtalen setter, og at vi skal få så god miljøeffekt som mulig for folk i Norge til en så lav kostnad som mulig.

Hanne Beate Stenvaag (R) [13:01:33]: Takk for svaret, og takk for forsikringer om at det jobbes videre med å få så gode tilpasninger som mulig.

Jeg tror folk flest forstår at det er ganske store forskjeller på bosetting i Norge – langs en lang kyst og med en lav befolkning – og tett befolkning mange andre steder i Europa. La det ikke være noen tvil om at vi i Rødt også er for avløpsrensing, ikke minst i områder hvor det er behov for det, som f.eks. i Oslofjorden, men slik vi ser det, er ikke disse kravene tilpasset en norsk virkelighet. De vil ikke minst kunne påføre norske kommuner enorme utgifter, som jo vil komme til husholdningene. Er dette en bekymring som statsråden deler?

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:02:28]: Jeg er naturligvis bekymret for at store kostnader som husholdningene må bære, kan både svekke legitimiteten til et viktig miljøregelverk i seg selv og samtidig utfordre folks betalingsvne for de tjenestene som de får. Derfor kommer jeg alltid til å være opptatt av at når vi gjennomfører slikt regelverk, skal det ikke bli en krone dyrere enn det trenger å bli, og vi skal hele veien ha et blikk på at husholdningene der ute faktisk kan være med og bære de kostnadene.

Samtidig vil jeg korrigere noe av det representanten sier. Jeg tror verken jeg eller representanten er de beste til å beskrive miljøvirkeligheten rundt omkring langs den norske kysten. Det er riktig at Norge er annerledes enn en del andre land i Europa, men så vidt jeg er kjent med, er det f.eks. rapporter fra Irland, som har relativt lik resipient som oss, som viser at også strengere krav til rensing for mindre tett bebyggelse en del steder vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt og vil ha miljømessig god effekt.

Hanne Beate Stenvaag (R) [13:03:32]: Det er jo et stort paradoks med direktivet at vi stiller svært strenge regler til utslipp fra husholdninger, men at det ikke finnes noen tilsvarende regler f.eks. for oppdrettsnæringen. En oppdrettskonsesjon, som vi har mange av, på rett over 3 000 tonn produsert laks hvert år slipper ut like mye organisk avfall som Tromsø bys kloakkproduksjon hvert år, ifølge Naturvernforbundet. Vil regjeringen vurdere strengere utslippsregler også for oppdrettskongene, eller er det bare vanlige folk som skal få en ekstraregning?

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:04:04]: Det er selvfølgelig sånn at det er summen av belastning som skaper den utfordringen som vi står i en del steder. Når vi ser på f.eks. Oslofjorden, er det ingen tvil om at det å få på plass bedre rensing av avløp er helt kritisk for å snu situasjonen, men det alene vil ikke være nok. Hvis vi ikke samtidig klarer å fortsette en del av de grepene som vi har tatt overfor landbruket, og jobbe sammen med dem for å få til omstilling – f.eks. noe av det vi har gjort knyttet til fiskeri og det å få bukt med nedbygging i strandsonen – vet vi av erfaringene fra Oslofjorden at vi ikke kommer til å komme i mål. Det må selvfølgelig også prege diskusjonen vår i andre deler av landet hvor vi har utfordringer. Det må også, særlig i de delene av landet hvor det drives relativt mye oppdrett, være en del av diskusjonen der. Det er vi selvfølgelig åpne for, for det nytter lite å rense hvis en har andre påvirkningskilder som i sum gir en så stor belastning at tilstanden for f.eks. fjorder går feil vei.

Spørsmål 19

Geir Inge Lien (Sp) [13:05:20]: «Regjeringen varsler nå at den vil innføre EUs reviderte avløpsdirektiv. Stortinget har ikke fått informasjon om hvor mye det vil koste, konsekvensene det får, eller hvem som vil få pålegg om nye krav.

Kan statsråden gi meg en oversikt over hvilke tettsteder i Møre og Romsdal som vil bli rammet, og hvilken miljøeffekt disse påleggene vil gi?»

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:05:49]: Det er en glede å se at avløpsdirektivet skaper stort engasjement blant Stortingets representanter.

Innledningsvis er det greit å vise til mine svar på spørsmålene nr. 16 og 18, som jeg har gitt allerede, knyttet til at moderne avløpsrensing er viktig for miljøet og helsen vår.

Kravene i revidert avløpsdirektiv er basert på ny kunnskap. De vil bidra til bedre miljøtilstand og også til å redusere utslipp av en del viktige kilder, som jeg nevnte i stad. Vi jobber, som jeg har vært tydelig på, for å ivareta norske interesser i arbeidet med det reviderte avløpsdirektivet.

Nå jobber vi grundig med å vurdere det nasjonale handlingsrommet, slik at vi finner så gode løsninger som mulig for norske kommuner og norske aktører, og arbeider f.eks. med tilpasninger som gir lengre tidsfrister for Norge.

Resultatet av det arbeidet er egentlig det som vil bestemme hvordan økonomien og kostnadene i regelverket vi skal gjennomføre, vil se ut, og også kostnadene for kommuner og innbyggere i Møre og Romsdal f.eks. Det

vil selvfølgelig også kunne få betydning for hvilke tettbebyggelser som omfattes av kravene. Det er grunnen til at vi ikke i dag har en endelig oversikt over hvilke tettbebyggelser i Møre og Romsdal som vil bli omfattet av nye krav.

Når regjeringen har kommet lenger i arbeidet med å avklare handlingsrommet, hvilke tettbebyggelser som faktisk omfattes av regelverket, vil vi dele en slik nasjonal oversikt. Og før vi fremmer en samtykkeproposisjon til Stortinget, for det er Stortinget som skal ta stilling til dette, vil jeg være opptatt av at vi har den kunnskapen og informasjonen på plass.

Norge har et stort vedlikeholdsetterslep på avløpsområdet, og uavhengig av nye krav er det behov for store investeringer for å oppgradere avløpsrensaneanlegg og ledningsnett. Det er nødvendige kostnader for å ivareta miljøet, for helsen vår og for å overholde våre eksisterende EØS-rettslige forpliktelser.

Vedlikeholdsetterslepet gjør at det er litt vanskelig å estimere kostnadene etter revidert direktiv alene, men den største kostnaden for Norge knytter seg til sekundærrensing, og den er foreløpig anslått til totalt 30 mrd. kr–50 mrd. kr. Det er stor variasjon mellom kommunene i hvordan kravene til sekundærrensing vil slå ut for avløpsgebyrer. Det avhenger bl.a. av hvilke valg kommunen gjør, og hvordan det står til i kommunen fra før.

Miljødirektoratet har fått utarbeidet en modell som vil være viktig for å vurdere kostnadskonsekvenser og mulige tilpasninger til norske forhold, og den kommer vi til å utvikle i tråd med ny informasjon, slik at vi kan ha så god oversikt og så god kunnskap som mulig.

Jeg understreker at regjeringen jobber for løsninger som tar best mulig hensyn til norske forhold, kommunenes gjennomføringsevne og folks lommebok. Regjeringen vil opplyse Stortinget nærmere om dette i forbindelse med Stortingets behandling av saken.

Geir Inge Lien (Sp) [13:08:42]: Eg takkar for svaret.

Det er ein del usikkerheit her. Mellom 30 mrd. kr og 50 mrd. kr er store summar. Meiner statsråden det er rett at millionbyen Hamburg og Haram kommune i Møre og Romsdal med sine 9 000 innbyggjarar skal ha like reinsekraft til avløp?

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:09:07]: Nei, det mener jeg i utgangspunktet ikke er riktig, men av og til når jeg hører enkelte som er skeptiske til det nye direktivet, framstår det som om absolutt alle som kommer over minimumsgrensen for tettsted, har akkurat de samme kravene etter det reviderte avløpsdirektivet. Det er ikke riktig. Det er en av grunnene som gjør det viktig å jobbe med hvordan vi skal gjennomføre dette direktivet i Norge.

Det betydelig flere vil få krav om etter det nye direktivet, handler særlig om sekundærrensing. Men det er flere typer rensegrader, og det er flere ulike krav man vil bli stilt overfor avhengig av hvor stort et tettsted er. Det gjør i praksis at Hamar og Hamburg ikke vil ha de samme pliktene og de samme kravene etter det nye, reviderte avløpsdirektivet.

Geir Inge Lien (Sp) [13:10:05]: Det gjaldt Haram kommune i Møre og Romsdal.

Kva slags kostnadsauke kan innbyggjarar og næringsliv i Møre og Romsdal forvente seg om dette reviderte avløpsdirektivet vert innført?

Statsråd Andreas Bjelland Eriksen [13:10:21]: Det avhenger, som jeg har nevnt, av hvordan man gjennomfører disse kravene, hvordan man definerer tettbebyggelse f.eks. og hvilke steder i Norge som ville bli stilt overfor ulike plikter. Men avløpsrensing framover i Norge og i Møre og Romsdal og Haram kommune kommer til å bli dyrere enn det det er i dag, fordi vi har et stort etterslep å ta igjen, og fordi vi har betydelige investeringer som vi burde ha gjort før, men som vi dessverre har utsatt over lang tid. Det er et faktum som vi må forberede oss på uansett innføring av revidert avløpsdirektiv eller ikke.

Vi må både forberede husholdningene på at vi er nødt til å gjennomføre disse investeringene, og også forberede oss ved å sørge for at vi gjennomgår alle deler av regelverket som vi kan, slik at vi kan få gjort det på en så billig måte som mulig, så gebyrene ikke øker en krone mer enn det som faktisk trengs.

Spørsmål 20

Fra representanten Geir Pollestad til klima- og miljøministeren:

«Regjeringen varsler nå at den vil innføre EUs reviderte avløpsdirektiv. Stortinget har ikke fått informasjon om hvor mye det vil koste, konsekvensene det får, og hvem som vil få pålegg om nye krav.

Kan statsråden gi en oversikt over hvilke tettsteder i Rogaland som vil bli rammet, og hvilken miljøeffekt disse påleggene vil gi?»

Spørsmål 21

Fra representanten Trine Fagervik til klima- og miljøministeren:

«Regjeringen varsler nå at den vil innføre EUs reviderte avløpsdirektiv. Stortinget har ikke fått informasjon om hvor mye det vil koste, konsekvensene det får, og hvem som vil få pålegg om nye krav.

Kan statsråden gi en oversikt over hvilke tettsteder i Nordland som vil bli rammet, og hvilken miljøeffekt disse påleggene vil gi?»

Presidenten [13:11:21]: Spørsmålene nr. 20 og 21 er trukket.

Spørsmål 22

Guri Melby (V) [13:11:38]: «USAs trusler mot grønlandsk alliert territorium bryter ned tilliten til vår sikkerhetsgaranti. Verden kan raskt bli akutt farlig, og vi må styrke Forsvaret. Jeg er bekymret for at samtidig som dette skjer, har vi store styringsproblemer i forsvarssektoren: Forsvarsbygg skjuler overskridelser i hundremillionersklassen, Forsvarsmateriell graderer informasjon om budsjettsprekker, og statsråden ber Stortinget om tilnærmet hastebehandling av milliardinvesteringer.

Hvilke konkrete grep tar statsråden for å styrke styringen og tryggheten nå, når det virkelig trengs?»

Statsråd Tore Onshuus Sandvik [13:12:20]: Jeg deler representanten Melbys bekymring knyttet til den sikkerhetspolitiske situasjonen i stort. Verden har på kort tid blitt farligere og mer uforutsigbar. Det er krig i Europa. Konkurransen mellom stormakter er tiltakende, og det er store spenninger i det transatlantiske forholdet.

Norge må raskt øke Forsvarets egeevne for å ivareta nasjonal og alliert handlefrihet. Den militære kapasiteten må styrkes.

Vi er i ferd med å gjennomføre en historisk satsing på Forsvaret. Forsvarssektoren var for fragmentert, og det var for lite tillit og myndighet til ledere i Forsvaret. Vi har tatt grep. Forsvarssektoren er på god vei til å gjennomføre en sektorreform for å forbedre planlegging, styring og gjennomføring innenfor flere av sektorens ansvarsområder. Reformen legger til rette for raskere beslutningsprosesser, høyere gjennomføringstempo og økt effektivitet i gjennomføringen av langtidsplanen.

Forsvarssektoren forvalter i dag i underkant av 2 000 rammeavtaler med en samlet økonomisk verdi på om lag 365 mrd. kr. Forsvarssektoren er en betydelig of-fentlig innkjøper, og sektoren skal anskaffe enda mer de nærmeste årene enn i dag. Det er derfor avgjørende at sektoren lykkes i å gjøre dette på en så effektiv måte som mulig, i tråd med regelverket på området.

Det er funnet overforbruk knyttet til tolv rammeavtals verdi og/eller varighet. Jeg tar det på alvor, og Forsvarsdepartementet følger tett opp overfor etatene.

La meg oppklare eventuelle misforståelser: Dette var ikke overskridelser av tildelte budsjettmidler, men

overforbruk på en rammeavtales verdi og/eller varighet. Det er alvorlig i seg selv, men det er ikke det samme som overskridelser av etatens tildelte budsjettmidler.

Gjennom sektorreformen legger vi om departementets styring fra detaljstyring til resultatstyring. Vi gir lederne i forsvarssektoren den handlefriheten og myndigheten de trenger for å bedre forsvarsevnen. Formålet er å få mest mulig effekt ut av midlene.

Tillit er ikke det samme som å slippe opp kontroll, men det innebærer at vi skal styre på riktig nivå. Dersom det ut fra risiko og vesentlighet er behov for forsterket oppfølging av etatene i forsvarssektoren på et spesifikt felt, er departementet på – da setter vi inn tiltak.

Guri Melby (V) [13:14:59]: Takk for svaret.

Vi deler målsettingen om at vi skal få mest mulig beredskap og mest mulig sikkerhet ut av hver eneste krone vi investerer. Da må vi også være sikre på at pengene går dit de skal, og dit Stortinget har bestemt. Statsråden har selv kalt det svært alvorlig at overskridelsene i Forsvarsbygg ble holdt skjult for statsråden, men så vidt jeg kjenner til, har ikke statsråden sagt noe om hva han konkret skal gjøre med det, utover det som allerede er varslet, sånn som det med sektorreformen i Forsvaret, som jo er et arbeid som har pågått over lengre tid, og at fokus skal være på bedre samhandling.

Statsråden sa at det kan være behov for en sterkere etatsstyring dersom man ser at det trengs. Spørsmålet mitt er: Ser man nå et behov for nettopp det, eller er det andre grep statsråden har tatt siden han ble kjent med at Forsvarsbygg tilbakeholder informasjon om budsjettoverskridelser? Hva har man tenkt å gjøre den neste måneden?

Statsråd Tore Onshuus Sandvik [13:15:58]: La meg igjen understreke at det ikke er budsjettoverskridelser, men overskridelser av rammeavtalens verdi og/eller varighet som er foretatt. Riksrevisjonen dokumenterte status for oppfølging av kontroll av rammeavtaler i forsvarssektoren i en rapport fra oktober 2024. Forsvarsdepartementet og etatene i forsvarssektoren har tatt mange grep for å forbedre arbeidet med rammeavtaler, som jeg redegjorde for i brev til Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité for en ukes tid siden. I saken om overforbruk har Forsvarsdepartementet bedt etatene redegjøre for hvordan en skal få dekket sitt behov på en måte som er i tråd med anskaffelsesregelverket. Forsvarsbygg skal i tillegg redegjøre for hvilken internkontroll og hvilke styringstiltak som iverksettes for å legge til rette for etterlevelse av anskaffelsesregelverket og fullmakter, samt pålitelig rapportering til departementet. Det er 2 000 rammeavtaler, og feil kan forekomme, men det er nettopp det departementet nå følger tettere opp.

Guri Melby (V) [13:16:58]: Jeg vil gjerne benytte det siste spørsmålet til å løfte blikket litt. USA har vært bærebjelken i norsk sikkerhet siden 1945. Gjennom både Marshallhjelpen, NATO, atomparaplyen, evnen til å forsterke nordflanken, forhåndslagre i Trøndelag, felles øvelser og kapasiteter som F-35, f.eks., har USA vært med på holde avskrekkingen troverdig og linjen over Atlanterhavet åpen, så betydningen av USA for norsk sikkerhet og forsvar kan vi ikke komme utenom. Nå er det en reell mulighet for at USA vil ta Grønland. Akkurat hva det betyr, vet vi ikke, men vi mener at vi likevel må diskutere det. Utenriksministeren har sagt at da vil ideen om NATO være død, så Alvoret i situasjonen kan egentlig ikke overdrives. Mitt spørsmål er om statsråden har bedt forsvarssektoren gjøre noen som helst endringer eller justeringer i norsk forsvarspolitikken siden den siste runden med Grønland-trusler startet for omtrent to uker siden.

Statsråd Tore Onshuus Sandvik [13:17:55]: La meg først understreke at Norge står helt og fullt bak Kongeriket Danmark i denne saken. Vi er også tydelige overfor USA når det gjelder hva vi mener om det, men vi har også over lengre tid jobbet innenfor NATO for å få økt fokus på tilstedeværelse, situasjonsforståelse og bygging av sikkerhet i Arktis. Vi mener vi nå må justere opp det arbeidet. Det jobbes nå tett sammen med NATO for å øke tilstedeværelsen i Arktis, for å imøtekomme også de bekymringene USA legger til grunn for sikkerheten i Arktis. For Norge er dette viktig også ut fra Norges egen sikkerhetspolitiske situasjon. Økt alliert tilstedeværelse i Arktis, bedre situasjonsforståelse og det å kunne avskrekke Russland i Arktis har blitt viktigere. Når polisen smelter, øker også tilstedeværelsen i Arktis av nasjoner som vi ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med. Derfor er det nødvendig å styrke den sikkerheten. Det er den linjen Norge ligger på, og vi samarbeider i det daglige fortsatt meget tett operativt med USA for å ivareta den sikkerheten.

Spørsmål 23

Presidenten [13:19:05]: Dette spørsmålet, fra representanten Julie E. Stuestøl til justis- og beredskapsministeren, er overført til arbeids- og inkluderingsministeren som rette vedkommende.

Julie E. Stuestøl (MDG) [13:19:18]: «Oslo Economics har gjennomgått UDIs tilbakekallspraksis på oppdrag fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet og påpekt at terskelen er hevet for å anse tilbakekall som uforholdsmessig, i strid med lovgivers vilje. På tross av alvorlige funn som avdekker en praksis som gir store

menneskelige konsekvenser, er Justis- og beredskapsdepartementets styringssignaler til UDI i tildelingsbrev for 2026 identiske med styringssignalene i 2025 når det gjelder saker om tilbakekall.

Når kan Stortinget forvente at regjeringen rydder opp, slik at UDIs praksis samsvarer med lovgivers vilje?»

Statsråd Kjersti Stenseng [13:19:56]: UDI er i tildelingsbrevet gitt overordnede føringer om hvilke saker i tilbakekallsporteføljen deres innsats særlig skal rettes inn mot. Styringssignalene er forankret i Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

Oslo Economics har helt riktig på oppdrag fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet utredet effektene av lovendringen fra 2020 om tilbakekall av statsborgerskap på grunn av uriktige opplysninger. Utredningen viste at det i visse tilfeller ikke er samsvar mellom utlendingsforvaltningens praksis og lovgivers intensjon, og at det er et behov for føringer fra departementet om hvordan enkelte krav skal forstås.

Departementet har hatt dialog med UDI om disse funnene. Visse funn har jeg også sett behov for å følge opp gjennom endringer i instruksene til UDI om tolkningen av statsborgerlovens bestemmelser om tilbakekall. Dette gjelder UDIs praktisering av vesentlighetskravet, vurderingen av momentet alvorlig kriminalitet i forholdsmessighetsvurderingen og forutsetningen om at barns statsborgerskap kun kan tilbakekalles dersom barnet ikke har sterk tilknytning til Norge.

Jeg har den 12. januar 2026 sørget for at instruksene til UDI om tolkningen av statsborgerloven er revidert på disse punktene, for å sikre at regelverket praktiseres i tråd med Stortingets intensjoner.

Julie E. Stuestøl (MDG) [13:21:24]: Jeg er glad for at statsråden omsider tar på alvor at rapporten fra Oslo Economics peker på flere avvik mellom lovgiverviljen i Stortinget i 2019 og forvaltningspraksis. Jeg er også glad for at regjeringen derfor omsider gir en ny instruks til UDI.

Samtidig er den nye instruksene veldig streng. I denne instruksene oppstilles det en hovedregel hvor uriktige opplysninger om flere identiteter i utgangspunktet fører til tilbakekall. Forbeholdet med forholdsmessighetsvurderingen settes med andre ord til side, og forhold som langvarig statsløshet vil ikke beskytte individet fra å miste statsborgerskapet sitt. Den reviderte instruksene framstår derfor strengere enn det som var lovgiverviljen bak endringen av statsborgerloven i 2019. Instruksene er også strengere enn det Høyesterett har vært i sin forståelse av forholdsmessighetsvurderingen i en dom fra fjor.

Jeg spør: Føler statsråden seg trygg på at denne nye instruksene er i tråd med Stortingets vilje som lovgiver i 2019?

Statsråd Kjersti Stenseng [13:22:26]: Når vi nå har tatt rapporten fra Oslo Economics og det arbeidet de har gjort, på alvor, gått gjennom det og også sett behovet for den revideringen i instruksene som ble gjort den 12. januar, er det for at vi skal forsikre oss – så langt som mulig – om at instruksene følger opp det som er Stortingets intensjon. Jeg er ganske trygg på at det arbeidet skal være med og presisere og sørge for at Stortingets vilje blir fulgt opp.

Julie E. Stuestøl (MDG) [13:23:01]: Jeg er ikke helt beroliget. Jeg er derimot svært urolig over alle eksemplene på mangelfulle forholdsmessighetsvurderinger som har vært gjort i det siste.

En kvinne i 20-årene som gjør en så god jobb med integrering av flyktninger at hun var med på å ta imot Bosettings- og integreringsprisen på vegne av Moss kommune i fjor, har fått vedtak om tilbakekall og utvisning til et land der hun som følge av etnisitet og sivilstatus vil være i en svært sårbar situasjon. Familie, venner og kollegaer fortviler og forstår ikke hvorfor dette skjer.

En mann i 30-årene som siden han kom alene som ungdom til Norge fra Irak, har tatt høyere utdanning og ønsker å fortsette å betale tilbake til samfunnet gjennom den faste jobben som landskapsarkitekt, leve livet med samboer og etablere familie, sendes til arbeidsledighet og utrygghet i Irak, der han kun har vært én gang siden han flyktet som tenåring.

Feilen som vektlegges som vesentlig av UDI i begge saker, er fødselsår oppgitt da de kom som barn for henholdsvis 11 og 18 år siden. Hva gjør statsråden for å forsikre seg om at igangsatte saker og saker hvor det allerede er fattet vedtak, gjennomføres i tråd med riktig forståelse av regelverket?

Statsråd Kjersti Stenseng [13:24:09]: UDI har bekräftet at de i vedtak og retningslinjer har benyttet formuleringer som gir et inntrykk av en hevet terskel for når et tilbakekall av statsborgerskap er å anse som uforholdsmessig. UDI opplyser også til oss at de formuleringene i praksis ikke har hevet terskelen for å anse tilbakekall som uforholdsmessig.

UDIs vedtak i tilbakekallsaker kan påklages til UNE, og klagesaker skal behandles i nemndsmøte i UNE. Det gis også fritt rettsråd uten behovsprøving ved forvaltningsbehandling. Det betyr at personer får dekket utgifter dersom det er ønske om eller behov for å ta en sak til domstolen. I den praksisen UNE har gjennomført, opplyser de også til oss at de ikke har hevet terskelen for å

anse tilbakekall som uforholdsmessig, i strid med lovgivers vilje.

Spørsmål 24

Monica Molvær (H) [13:25:20]: «I frontaledebatten lovet regjeringen en kompetansereform. I statsbudsjettet som nå har fått flertall, fremstår imidlertid satsingen på arbeidslivsrettede kompetanseordninger som bransjeprogram, Kompetansepluss og andre tiltak for livslang læring som nærmest fraværende. Næringslivet melder samtidig om alvorlig kompetansemangel.

Hvordan forklarer statsråden gapet mellom lovnad og satsing?»

Statsråd Sigrun Aasland [13:25:48]: Mangelen på arbeidskraft med rett kompetanse er en av de største utfordringene vi står overfor. Derfor har regjeringen startet et større arbeid for å styrke kompetansen i arbeidslivet. Kompetansereformen skal understøtte Regjeringens plan for Norge og er en av mine hovedprioriteringer framover. Regjeringen skal fortsette å styrke fagskolene, sikre flere veier inn i utdanning og etablere forpliktende trepartssamarbeid for livslang læring.

Vi er godt i gang med dette arbeidet. Vi satser på fagskoler og har bevilget midler til totalt 2 900 nye studie-plasser siden vi tiltrådte. Å øke fagskolenes status er viktig. Der hvor økende kompetansekrav i arbeidslivet gjør det nødvendig, skal fagskolene kunne utvikle utdanninger med mer komplekst læringsutbytte enn man får i dag. Arbeidet med å utvikle en yrkesfaglig søyle i det nasjonale kvalifikasjonsrammeverket er også godt i gang.

Vi har også styrket bransjeprogrammene, senest i 2026-budsjettet, der vi opprettet et nytt bransje-program for ansatte i SFO. Desentraliserte og fleksible studietilbud ved universiteter og høyskoler er også betydelig styrket de siste årene.

Så vet vi at mangelen på tid og økonomiske forpliktelser gjør at flere ikke deltar i kompetanseutvikling. Vi vet også at tilgangen på livslang læring er skjevt fordelt. Derfor tester vi nå en ny ordning i industrien, der vi sammen med frontfaget dekker kostnadene for at ansatte deltar på kurs.

Vi må sørge for at det finnes gode ordninger for å finansiere utdanning. Siden regjeringen tiltrådte, har vi økt studiestøtten med over 40 000 kr. Vi har også satt ned et offentlig utvalg for å få en helhetlig gjennomgang av utdanningsstøtten. Et av oppdragene de særlig har fått, er å vurdere hvordan utdanningsstøtten framover bedre kan ivareta behovet for livslang læring, få flere typer studenter og gi mulighet til å studere gjennom hele livet.

Framover skal regjeringen jobbe for å sikre flere veier inn og gjennom utdanningssystemet. Utdanningene kan bli mer fleksible og tilpasset folk som er i jobb, og vi skal sørge for at tilgangen på kompetansepåfyll er god for alle.

Monica Molvær (H) [13:28:10]: Jeg takker for svaret og er glad for satsingen som er gjort, spesielt på fagskoler. Her er det mange gode intensjoner, men det som betyr noe, er det som faktisk løser utfordringene vi står i. Når vi ser at ordninger som skulle gjøre det enklere for folk å stå lenger i jobb, bytte spor underveis og fylle på kompetanse, ikke er prioritert høyt nok i budsjettet, har vi en stor utfordring framfor oss, og det haster for næringslivet.

Hva slags konsekvenser tror statsråden det har for norsk næringsliv når man ikke får tak i nok kompetanse?

Statsråd Sigrun Aasland [13:28:40]: Jeg takker for spørsmålet og deler representantens uro for tilgang på arbeidskraft og tilgang på kompetent arbeidskraft. Nettopp derfor er det så viktig å sørge for at tilgangen er god i hele landet både på fagskolenivå og på universiteter og høyskoler. Derfor er det viktig å ha gode bransje-program i samarbeid med partene i arbeidslivet, og derfor er det også viktig å sørge for at tilgang på kompetansepåfyll er bedre for dem som har kort utdanning og ofte de laveste lønnsnivåene.

Piloten vi gjennomfører nå, sammen med Norsk Industri og Fellesforbundet, skal gi viktig lærdom for hvordan vi kan komme enda tettere på arbeidslivet og gi relevant kompetansepåfyll. Vi har de siste årene også styrket bransjeprogrammene med 45 mill. kr i statsbudsjettene for 2025 og 2026.

Monica Molvær (H) [13:29:33]: Jeg takker for svaret.

Kompetansepolitikk kan nesten ikke ses isolert. Når skattepolitikken svekker norsk eierskap og gjør det mindre attraktivt å investere i Norge, mister vi også verdifull kompetanse. Færre folk, kompetanse som forsvinner, og større behov for arbeidsinnvandring har noe å si for sammensettingen og for beredskapen. Mener statsråden at vi kan tette kompetansegapet uten å se kompetansepolitikk, skattepolitikk og beredskap i sammenheng, og hvordan skal regjeringen sikre at kritisk kompetanse faktisk blir værende i Norge?

Statsråd Sigrun Aasland [13:30:10]: En klok kvinne sa at alt henger sammen, og det er jeg enig med representanten i at det gjør. Beredskapssituasjonen vi står i nå, vil også gi oss nye kompetansebehov.

Denne regjeringen er alltid opptatt av å sørge for at vi har et godt, effektivt og rettferdig skattesystem. Derfor er jeg glad for at representantens parti har sagt ja til å delta i den nye skattekommisjonen. Jeg tror imidlertid at veien fra eierbeskatning til kompetansepåfyll i representantens spørsmål er noe uklar.

Presidenten [13:30:48]: Spørsmål 25 er behandlet tidligere.

Den ordinære spørretimen er omme.

Sak nr. 3 [13:30:49]

Referat

Presidenten [13:30:50]: Det foreligger ikke noe referat.

Dermed er dagens kart ferdig behandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 13.31.

