

**Møte torsdag den 9. januar 2014 kl. 10**

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 34):

1. Interpellasjon fra representanten Line Henriette Hjemdal til landbruks- og matministeren:

«Det er bred enighet om at jordvern er avgjørende for å sikre fremtidens jordbruk og matproduksjon. Det bygges ned mer matjord enn de målene som er bestemt. Den kraftigste nedbyggingen skjer i de regionene som forvalter landets beste matjord. Det er ingen grunn til å anta at denne trenden vil snu, da det er i disse regionene at også utbyggingspresset øker mest. Det er gjentatte ganger slått fast at matjord må vernes mot ytterligere nedbygging for å nå målet om økt matproduksjon med hensikt å øke selvforsyningsgraden.

Hva vil statsråden foreta seg for å sikre at vi når de fastsatte omdisponeringsmålene?»

2. Interpellasjon fra representanten Kjell-Idar Juvik til samferdselsministeren:

«Et økende antall trailere skaper stor bekymring og utfordrer trafikksikkerheten på vintervegene våre, mange av disse er utenlandske trailere. Det er gjennomført skjerpene krav til dekk, kjettinger og økte kontroller. Men dette ser vi ikke er tilstrekkelig. Dårlige dekk, manglende kjetting, uegnede kjøretøy, mangel på kunnskap og for få kontroller skaper farlige situasjoner i trafikken. Den siste måneden har vi sett mange eksempler på dette, ikke minst på vegene i Nordland. Dette kan ikke fortsette slik. Dette kan sees i sammenheng med en sterk økning av utenlandske transportører på norske veier, som også gir et press mot lønns- og arbeidsvilkårene for norske transportører. Vi har også sett flere tilfeller av sosial dumping i bransjen. Arbeiderpartiet lanserte flere tiltak i sommer som vil bøte på problemet.

Hva gjør statsråden for å forhindre at tunge kjøretøy utgjør en trafikkrisiko på norske vinterveier?»

3. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant  
Jørgen Sønstebo*

**Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant Jørgen Sønstebo døde 29. juni 2013 – 91 år gammel. Han representerte Telemark Kristelig Folkeparti på Stortinget fra 1973 til 1985.

Jørgen Sønstebo ble født 13. februar 1922 i Bø i Telemark. Etter krigen gikk han inn i politi- og lensmannsetaten. Han begynte som lensmannsbetjent i Hjartdal og arbeidet ved flere lensmannskontor frem til han ble ansatt som lensmann i Kviteseid i 1971, en stilling han gikk tilbake til etter tiden på Stortinget.

Samme år som han ble valgt inn på Stortinget, overtok han farsgården i Bø. Etter at han gikk av med pensjon i 1989, drev Sønstebo egen auksjonsforretning, noe som

passer godt i det bildet mange har av «gammellensmannen».

Med Sønstebos bakgrunn falt det naturlig at han i alle sine tre perioder på Stortinget var medlem i justiskomiteen. I sin siste periode var han komiteens nestleder. Sønstebo var også medlem av kontrollkomiteen og fullmaktskomiteen i løpet av stortingskarrieren. Som medlem av NATOs parlamentariske forsamling deltok han i Stortingets internasjonale arbeid. I tillegg markerte han seg sterkt som en klar motstander av norsk medlemskap i EF.

Jørgen Sønstebo gjorde en betydelig lokalpolitisk innsats. Han ble valgt inn i kommunestyret i Gjerpen i 1959 og var kommunestyremedlem i Skien og i Kviteseid i en rekke perioder. I Kviteseid var han også medlem av formannskapet i mange år. Etter at Sønstebo trakk seg fra Stortinget, konsentrerte han seg om lokalpolitikk og var aktiv kommunepolitiker frem til 1995.

Sønstebo var aktiv innen Kristelig Folkepartis organisasjonsarbeid som fylkesleder, kasserer og fylkesstyremedlem i Telemark Kristelig Folkeparti og som lokallagsleder i flere Kristelig Folkeparti-lag. Tillitsverv i den lokale pinsemenigheten fant han også tid til. Han var æresmedlem i Telemark Kristelig Folkeparti og deltok aktivt på fylkesårsmøter. Da Telemark Kristelig Folkeparti feiret jubileum for noen år siden, skrev han en liten partihistorie – en historie han selv var en viktig del av.

Han mottok deltakermedaljen i 1945 og fikk Kongens fortjenestemedalje i sølv i 1989.

Vi minnes Jørgen Sønstebo for hans virke i Stortinget og lyser fred over hans minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

**Presidenten:** Fra representanten Audun Lysbakken foreligger søknad om foreldrepermisjon i tiden fra og med 13. januar til og med 7. februar.

Denne søknaden foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Hordaland fylke, Gina Knutson *Barstad*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget i tiden fra og med 3. februar til og med 7. februar, på grunn av fødselspermisjon.

Denne søknaden foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Vararepresentantene for Hordaland fylke, Gina Knutson *Barstad* og Einar *Horvei*, foreslås innkalt for å møte i permisjonstiden. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:05:10]

*Interpellasjon fra representanten Line Henriette Hjemdal til landbruks- og matministeren:*

«Det er bred enighet om at jordvern er avgjørende for å sikre fremtidens jordbruk og matproduksjon. Det bygges ned mer matjord enn de målene som er bestemt. Den kraftigste nedbyggingen skjer i de regionene som forval-

*ter landets beste matjord. Det er ingen grunn til å anta at denne trenden vil snu, da det er i disse regionene at også utbyggingspresset øker mest. Det er gjentatte ganger slått fast at matjorda må vernes mot ytterligere nedbygging for å nå målet om økt matproduksjon med hensikt å øke selvforsyningsgraden.*

*Hva vil statsråden foreta seg for å sikre at vi når de fastsatte omdisponeringsmålene?»*

**Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:06:17]:** Landbruksministeren har vært en aktiv landbruks- og matminister denne høsten og har i sine første måneder kommet med budskap som av næringen har blitt mottatt med både glede og bekymring.

Mitt ønske med å løfte denne debatten er bl.a. å gi statsråden en anledning til å utdype et av områdene der den varslede politikken fra regjeringen har blitt møtt med uro i næringen, nemlig jordvern. Samtidig gir denne interpellasjonsdebatten Stortinget en arena til å gi uttrykk for sitt standpunkt rundt et tema som ikke bare er viktig for oss, men som også er viktig og avgjørende for framtidige generasjoner.

Et av de første budskapene som landbruks- og matministeren kom med, var et ønske om dialog med næringen og forutsigbarhet for landbruket – et godt budskap for en ny statsråd. Det siste om forutsigbarhet er et godt gjenkjennelig budskap fra samarbeidsavtalen mellom regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti og Venstre.

I tillegg til dette har statsråden vært tydelig på at det er et mål å øke selvforsyningsgraden og få til økt matproduksjon. Dette er ambisiøse mål som det er bred enighet om i Stortinget. Et enstemmig storting uttrykte – i forbindelse med statsbudsjettet – støtte til målene om økt selvforsyningsgrad og økt matproduksjon.

Når landbruks- og matministeren og Stortinget har lansert slike ambisiøse mål, må det få konsekvenser for politikutviklingen. For å nå målene om økt matproduksjon og økt selvforsyningsgrad kreves det større bevissthet om ivaretagelse av norske interesser. Den største forutsetningen for landbruk er naturlig nok bruk av land.

Her er vi i kjernen av debatten. Jordbruksarealet i Norge minker. Under 3 pst. av Norges totalareal er dyrket jord. På verdensbasis er 10,7 pst. av totalarealet dyrket jord. Vi ligger vesentlig lavere enn land vi kan sammenlikne oss med, og er blant de landene med lavest prosentandel i Europa.

De siste ti årene har 680 000 dekar fulldyrket mark blitt borte til andre formål. Ifølge SSB ble det rapportert en samlet irreversibel godkjent omdisponering av 330 000 dekar dyrket jord etter plan- og bygningsloven og jordloven i Norge i perioden fra 1976 til 2012. Det er ca. så lenge som både statsråden og jeg har levd. Dette er store tall, men hvor mye er det egentlig? 330 000 dekar tilsvarer det tettstedsarealene i kommunene Oslo, Bergen og Trondheim til sammen utgjør. I 2012 ble det i alt omdisponert 11 200 dekar dyrket og dyrkbar jord til andre formål enn landbruk.

De siste månedene har det kommet avklaringer i flere store saker knyttet til omdisponering. Blant annet har regjeringen åpnet for omdisponering av 70 dekar i Vest-

by for bygging av ny IKEA på Delijordet, omdisponering av 1 050 dekar i Sør-Trøndelag for byutvikling av Trondheim samt omdisponering i Os kommune. Disse sakene løfter en debatt om hva som skal ha forkjørsrett i saker der ulike samfunnshensyn står opp mot hverandre. Debatten handler ikke om å forby omdisponering. Det er av og til tvingende nødvendig å tillate omdisponering av matjord for å sikre andre viktige og vitale samfunnsinteresser. Men ut fra resultatene av politikken må vi med jevne mellomrom spørre oss hvem som skal ha hvilken adgang til å omdisponere i hvilket omfang.

Det er dessverre slik at matjord er den beste jorden å bygge på for både infrastruktur og nybygg, da jorden ofte allerede er plan. Derfor blir stadig samfunnsinteresser satt opp mot hverandre, og dyrket mark er gjerne tape- ren. La meg sitere fra Landbruks- og matdepartementets brev til Miljøverndepartementet av 25. november 2013 om Delijordet:

«... har LMD kommet til at vi nå anbefaler at lokale næringsinteresser får prioritet foran nasjonale interesser i å ivareta matjord».

Departementet sier sågar at den jorden vi her snakker om, er «svært verdifull dyrket mark».

Vi vet at nedbygging av matjord er en irreversibel prosess. Matjord som har blitt bygd ned, kan sjelden tas i bruk igjen til matproduksjon. Det vi snakker om her, er jorder som består av fruktbare jord- og/eller moldlag på åkrer og enger, og som er grunnlaget for matproduksjon. Vi vet at dannelsen av noen få centimeter med matjord kan ta fra flere hundre til tusenvis av år. Dette er kunnskap som en regjering som heiser kunnskapsfanen høyt, bør legge seg på minne, og denne kunnskapen bør få betydning når vedtak skal fattes.

Jorden er et av de viktigste premissene for norsk landbruk. Norsk landbruk er blant verdens mest innovative og nyskapende og er en av næringene med størst produktivtetsvekst. I tillegg er det en gjensidig avhengighet mellom jordbruket og næringsmiddelindustrien. Matindustrien er blant landets største industrigrener både i verdiskapning og sysselsetting. Den sysselsetter om lag 48 000 personer, noe som utgjør om lag hver femte ansatt i industrien. Den består av over 2 000 bedrifter, med stor geografisk spredning, og er dermed en viktig bidragsyter til sysselsetting i hele landet. Verdiskapningen er stor, og produksjonsverdien i matindustrien var i 2012 på hele 170 mrd. kr.

Nettopp denne industrien er avhengig av et levedyktig norsk landbruk. Derfor kreves det en aktiv, god og forutsigbar politikk for å sikre vekst og økt verdiskapning. For å bedre, eller i hvert fall opprettholde, norsk landbruks konkurransekraft er det avgjørende at vi verner om det viktigste driftsgrunnlaget for norsk matproduksjon, nemlig jorden.

Landbruket har hatt en produktivtetsvekst på 6 pst., kontra 1,5 pst. i andre næringer. Det er imponerende, og det skyldes hardt arbeid, kloke hoder og innovasjon. Samtidig skades produktiviteten i landbruket når de mest lønnsomme arealene tas ut av drift. Selv med en rasjonalisering i landbruket er det en feilslått politikk først å legge ned de mest effektive og lønnsomme delene av landbruket.

Det er ikke alltid bare samfunnsinteressene som står

opp mot hverandre i spørsmål om omdisponering. Det kan også være nasjonale interesser mot lokale interesser. Landbruks- og matministeren har valgt å støtte seg til lokale prosesser og har gitt uttrykk for at hun ønsker et sterkere lokaldemokrati. Vi i Kristelig Folkeparti er også varme tilhengere av lokaldemokratiet og ønsker at det i beslutninger som har lokal interesse, skal tilstrebes gode lokale prosesser. Men i noen saker, der det nasjonale fellesskaps interesser står i strid med lokale interesser, kan det være avgjørende med nasjonale retningslinjer og nasjonal styring. Slik jeg og Kristelig Folkeparti ser det, kan dette gjelde områder som miljø, klima, store infrastrukturprosjekter, strandsoneproblematikk og liknende. Vi mener det også må gjelde jordvern. Omdisponering av matjord handler ikke bare om lokale beslutninger der en setter etablering av ny næring, infrastruktur eller byutvikling opp mot landbruk. Det handler også om ivaretagelse av driftsgrunnlaget for neste generasjoners matproduksjon. For meg handler dette litt om å være visjonær politiker – og samtidig realpolitiker – som verdsetter jordens verdi.

Det er ikke bare i Norge diskusjonen om matjord går. Den går også i EU. Europakommisjonen har de siste årene kommet med rapporter som viser at det er viktig å ta vare på matjorden vår.

I 2004, for ti år siden, fastsatte Bondevik II-regjeringen nye omdisponeringsmål, som innebar at vi ikke skal omdisponere mer enn 5 700 dekar. Vi nærmer oss målet, men vi trenger en statsråd som står opp hver eneste dag med dette fokuset, hvis vi skal nå målet vårt. Derfor er mitt spørsmål: I de sakene som nå har vært oppe i media – Trondheim og Vestby – har statsråden sagt at det gis ingen blankofullmakt til norske kommuner om å bygge ned god matjord. Da blir mitt spørsmål til statsråden: Hvilke virkemidler vil statsråden bruke for å sikre at vi når omdisponeringsmålet som er satt?

**Statsråd Sylvi Listhaug [10:16:32]:** Innledningsvis ønsker jeg å takke for interpellasjonen. Representanten Hjemdal retter oppmerksomheten på en viktig sak.

Jeg registrerer at jordvernsspørsmålet har fått betydelig oppmerksomhet siden jeg tiltrådte som statsråd. Det har nok sammenheng med de to innsigelsesakene som ikke var avgjort av den forrige regjeringen på grunn av intern uenighet, og som derfor måtte sluttbehandles av denne regjeringen.

Både Vestby-saken og Trondheim-saken fikk betydelig oppmerksomhet i årets valgkamp. Jeg har som statsråd hele tiden vært tydelig på at klarsignal i disse sakene var valgkamplofter fra både Høyre og Fremskrittspartiet, og sånn sett i realiteten avklart fra vår side før jeg tiltrådte statsrådsposten. For meg har det vært viktig å følge opp løftene fra valgkampen. Jeg har samtidig signalisert klart at min anbefaling i disse to sakene på ingen måte innebærer noen blankofullmakt til norske kommuner om å bygge ned matjord.

I vår politiske plattform sier vi at vi vil ta vare på god matjord, men balansere mot storsamfunnets behov. Vi ønsker også å arbeide for en høyest mulig selvforsyning av mat ut fra beredskapshensyn.

Også i et internasjonalt perspektiv er dette en viktig sak. Vi blir stadig flere mennesker, og flyttestrømmene fortsetter å gå fra bygdene til byer og tettsteder, både her hjemme og ute. Det gir press på dyrket mark. Vi har altså de samme utfordringene nasjonalt som globalt. Til tross for dette har det aldri vært produsert mer mat enn de siste årene nasjonalt og internasjonalt.

Hovedformålet med landbrukspolitikken skal være en kostnadseffektiv landbruksproduksjon. Dette er noe næringskomiteen også har kommentert i sin innstilling til budsjettet, Innst. 8 S for 2013–2014:

«Komiteen viser til at det er bred enighet om at norsk landbruk skal ha fokus på økt matproduksjon med intensjon om økt selvforsyning. Dette har blitt trukket frem av både den rød-grønne regjeringen og Solberg-regjeringen.»

Det står videre:

«Komiteen viser til at en voksende befolkning, økt omdisponering og færre bruk resulterer i at det nå må produseres mer per bruk og dekar dyrket mark.»

Alle disse målene tilsier at det er viktig med god arealplanlegging for i størst mulig grad å verne matjord.

Jeg mener også det er viktig å rette oppmerksomheten mot selve utnyttningen av jordbruksarealene. Vi må sørge for høyest mulig produksjon på de arealene vi har til disposisjon. På mine rundreiser i landet den siste tiden har jeg fått klare meldinger om at den høye andelen leiejord er en hemsko i så henseende. En stadig større del av det som produseres, produseres på leiejord. Ikke alle er interessert i å forvalte den jorda som leies, like godt som den de eier. Det er jo sånn at det er vanlig ikke å vaske leiebilen – man tar ikke så godt vare på det man ikke eier selv. Grøfting og drenering blir bedre ivaretatt på den jorda man eier, og det har også vært en tendens til at arealet skrumper ved bortleie, mens det øker når eieren driver selv.

Derfor mener jeg at vi er nødt til å gjøre noe med regelverket, f.eks. når det gjelder fradelingsbestemmelsene i jordloven. Det er viktig både å ta vare på mest mulig matjord og samtidig se på muligheten for at den jorda som faktisk finnes, blir av bedre kvalitet, for å øke produksjonen.

Selv om utgangspunktet er et ønske om å holde omdisponeringstallene lave, mener jeg at en nullvisjon er helt urealistisk på dette området. Fordi mye av den dyrkede marka befinner seg der utbyggingspresset er størst, vil det i disse områdene være mange andre samfunnsinteresser som trenger arealer. Denne regjeringen er som sagt opptatt av å balansere jordvernet mot andre samfunns hensyn. Også under den rød-grønne regjeringen foregikk det en betydelig omdisponering av dyrket mark – f.eks. godkjente den forrige regjeringen en omdisponering av 400 dekar matjord i Trondheim til næringsareal, slik at bl.a. REMA 1000 kunne bygge nytt sentrallager. Dette stiller kritikken mot at IKEA får bygge på 70 dekar, i et underlig lys.

Plan- og bygningsloven er det viktigste virkemiddelet vi har i dag for å forvalte arealene og ta vare på matjorda. Først og fremst mener jeg det blir viktig å få kommunene til å gjøre en god jobb med sine arealplaner. Denne regjeringen har stor tro på lokaldemokrati-

et og mener det er lokalt man kjenner sine utfordringer best.

Det er viktig at kommunene har gode fagmiljøer og høy kompetanse. Da vil de også være i stand til å utarbeide kvalitativt gode arealplaner. Dette vet vi er en utfordring i noen kommuner.

Også av hensyn til jordvernet trenger Norge større og mer robuste kommuner. En kommunereform er et av de viktigste grepene for å få til en bedre arealplanlegging. Jeg er derfor glad for at regjeringen er i gang med å planlegge en kommunereform. I store kommuner vil det være mulig å vurdere store arealer under ett, og det vil være flere områder tilgjengelig med sikte på utbygging. I store kommuner vil det også være mulig å bygge opp store og gode fagmiljøer.

Etter min vurdering er kommunene en nøkkelfaktor i arbeidet med å ivareta dyrket mark. Jeg vil derfor ta et initiativ overfor KS med sikte på en dialog om hvordan dyrket mark kan ivaretas i kommuneplanleggingen på en enda bedre måte enn i dag.

Denne regjeringen er opptatt av å bygge landet. Dette gjelder både veier, jernbane og boliger. Vi ønsker ikke at offentlige reguleringer unødvendig skal forsinke eller fordyre dette. Innsigelser fra mange ulike statlige myndigheter kan være en utfordring i så måte. Derfor er jeg opptatt av at nasjonale hensyn, som vern av matjord, klargjøres tidlig i planprosessen. Jeg ønsker å bidra til økt bevissthet om betydningen av å komme tidlig på banen. Greier vi dette når det gjelder vern av matjord, tror jeg det kan være et godt bidrag til å holde omdisponeringen nede.

Denne regjeringen ønsker et sterkt jordvern. Samtidig har samfunnet et ansvar for å legge til rette for at det kan bygges boliger. Et av de store temaene de siste årene har vært høye boligpriser i og rundt de store byene og tettstedene. Dette er en konsekvens av at det bygges for få boliger i forhold til etterspørselen. Derfor må det legges til rette for at det kan bygges flere boliger i pressområder, men det bør også bygges tettere og høyere.

Samfunnet har også behov for en utbygging av jernbane og veier framover, og det nye politiske flertallet har ambisiøse planer på dette området. Dette vil også i noen grad føre til behov for å bygge ned matjord. Samfunnet har behov for å legge til rette for næringsareal, som gjør det mulig å bygge opp nye arbeidsplasser.

Det viktigste grepet for å holde nedbyggingen av matjord på et så lavt nivå som mulig er å gjennomføre en kommunereform som gir større og mer robuste kommuner. På denne måten får en sett større arealer i sammenheng. I dag konkurrerer nabokommuner om å tiltrekke seg innbyggere og næringsliv. Større kommuner kan også gjøre det lettere å tiltrekke seg arealplanleggingskompetanse og bygge opp gode fagmiljøer.

For meg som landbruks- og matminister er det avgjørende å sikre ressursgrunnlaget for matproduksjonen. Derfor er jordvern viktig.

**Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:24:49]:** Jeg vil takke statsråden for hyggelige ord om at dette er en viktig debatt.

Det er stor enighet i både storting og regjering om at vi skal øke matproduksjonen. Jeg vil si at en av de to viktigste innsatsfaktorene for økt matproduksjon er nettopp det vi nå diskuterer: et strengt jordvern. Den andre viktige innsatsfaktoren er at vi har noen som ønsker å være bonde i dag og bonde i morgen – og at noen også i neste generasjon vil være bonde.

Det å ha et stort og sterkt fokus på jordvern er avgjørende hvis vi skal nå vår ambisiøse målsetting om 1 pst. økning de neste 20 årene.

Det er heller ingen i denne sal som noen gang har tatt til orde for en nullvisjon med tanke på omdisponering, men det er et samlet, stort, flertall for at vi ikke skal omdisponere mer enn 5 700 dekar. Vi har altså en stor jobb å gjøre for bare å nå det omdisponeringsmålet. Så en nullvisjon er ikke realistisk, men vi bør holde på omdisponeringsmålet.

Også jeg er enig i at man i kommunene skal ha mer kunnskap når det gjelder det å planlegge godt, og at man skal tenke stort også om dette. Men jeg blir nok litt urolig når statsråden, landbruks- og matministeren, som er ansvarlig for dette området, peker på kommunereformen, og at en kommunereform er det viktigste tiltaket for å bevare matjord. Jeg tror det er andre tiltak som er enda viktigere enn den påtenkte kommunereformen på akkurat dette området. Men det er bra at statsråden vil ta initiativ overfor KS når det gjelder et møte – det er en bra ting.

Når statsråden snakker om utnyttelse av arealet og så går over til leiejord, er det en problematikk som statsråden har vært opptatt av. Jeg er like mye opptatt av hvilke tiltak statsråden vil legge på bordet i forbindelse med at vi utnytter arealet som i dag allerede er der, på en bedre måte. Vi vet at det hele tiden må nye tiltak til her – og bedre støtteordninger, kanskje – for at arealet blir utnyttet best mulig. Statsrådets viktigste oppgave for å ta vare på matjord tror jeg er å sørge for at arealet blir drenert, og at arealet blir brukt, men tiltak som statsråden og hennes departement sitter på, er langt viktigere enn dem kommunalministeren – og regjeringen, på et eller annet tidspunkt senere – skal legge til rette for senere gjennom en kommunereform.

Jeg utfordrer her på hvilke tiltak du vil komme med på dette området.

**M a r i t N y b a k k** hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Presidenten vil minne representanten Line Henriette Hjemdal om at all tale skal rettes til presidenten.

**Statsråd Sylvi Listhaug [10:28:09]:** Jeg er helt enig med representanten Hjemdal i at det å ha omdisponeringsmål er viktig. Det er også viktig å gjøre alt vi kan for å nå dem.

Jeg er helt enig i at det er viktig å være en visjonær politiker, men samtidig er det slik at for å få resultater må en også fokusere på realpolitikken. Det er klart at den utbyggingen som f.eks. står foran oss nå på jernbanesiden – som både jeg og representanten Hjemdal er helt enige om behovet for, og der det nye politiske flertallet har lagt inn langt

mer ressurser og har en langt mer ambisiøs målsetting – vil bety at presset på matjorda øker.

Det at vi er en befolkning i vekst, er også noe som vi må ta inn over oss som realpolitikere. Jeg mener at vi skal gjøre alt vi kan for at de nye boligene, for at det nye næringsarealet og for at jernbane- og veiutbyggingen innenfor forsvarlige rammer skal bygges på annen grunn enn matjord. Det må være en målsetting som vi må ha.

Når det gjelder kommunereform, mener jeg den er et kjempeviktig grep. Det vet jeg fra i hvert fall der jeg kommer fra på Vestlandet. Der er det veldig små kommuner som konkurrerer om de samme innbyggerne og om de samme bedriftene, for å få dem til å etablere seg der, og dermed driver arealplanlegging over et totalt sett lite område, som kanskje ikke er det gunstigste. Vi ser det også på Romerike – Lillestrøm som sentrum har massevis av kommuner rundt seg – hvis en hadde gjort grep, ville en kunne ha utnyttet arealet på en bedre måte. Vi vet at i en del kommuner mangler de arealplanleggere, de mangler kompetanse til å gjøre dette viktige arbeidet. Å få større kommuner gjør det enklere å bygge opp fagmiljø, og det er enklere å få tak i arbeidskraft som har den rette kompetansen.

Så er jeg også helt enig med representanten Hjemdal i at det å utnytte jorda bedre er kjempeviktig. Der har vi viktig arbeid innenfor forskning. Bioforsk er en veldig viktig aktør på dette området, og for så vidt også Skog og landskap, men Bioforsk er de som utvikler nye kornsorter, ser på hvordan vi kan få økt produksjon på de arealene vi har, ser på det genetiske materialet og gjør en stor jobb med tanke på at vi nettopp har lyktes så langt med å få økt produksjon på mindre areal.

**Knut Storberget (A) [10:31:15]:** Aller først vil jeg takke interpellanten for å reise en slik interpellasjon. Det er det Stortinget er til for, nettopp å drøfte denne type utrolig viktige spørsmål på generell basis. Enhver representant for ethvert parti i denne sal vet at hvis man begir seg inn i enkeltsaker rundt omkring i det ganske land når det gjelder omdisponering, vil vi antakelig ikke oppnå de målsettingene som Stortinget tidligere også har uttrykt er ønskelig når det gjelder jordvernet. Enkeltsakene må vi la dem som skal håndtere dem, få håndtere.

Det er helt åpenbart etter min mening at vi også i framtida vil stå overfor situasjoner hvor matjord vil bli omdisponert, fordi det er kryssende hensyn. Det innrømmer også vi fra Arbeiderpartiet glatt. Men det betyr ikke at man bør forsterke innsatsen for å forhindre at vi nå får en omvendt kurs med hensyn til omdisponering enn det vi faktisk har sett i løpet av de siste årene. Dette er et av de mest verdifulle godene vi står overfor. Dyrka og dyrkbar mark utgjør omtrent 3 pst. av landarealet i Norge. Likevel vet vi at vi i løpet av de siste 50 år har hatt en omdisponering på nærmere 1 mill. dekar, slik at det har vært en tid i Norge hvor man har valgt å prioritere veldig hardt når det gjelder spørsmålet om det å ta vare på matjorda. I så måte er det gledelig å se at man har en mulighet til å snu en sånn utvikling i en annen retning. I perioden fra 2005 til 2011 – ikke helt tilfeldig valgt – ble det i gjennomsnitt omdisponert ca. 7 500 dekar dyrka mark. Vi vet at tallene i tidligere perioder var

betydelig høyere, nærmest det dobbelte. Det var en omdisponering fra mellom 11 000 til 14 000 dekar i perioden 1999 til 2004.

Grunnen til at jeg tar opp disse tallene, er at det er mulig å snu denne utviklinga, og en slik trend som vi har sett i løpet av de siste årene, bør landbruksministeren bidra til fortsetter. Det er det jeg oppfatter er kjernen i interpellasjonen, og det som bekymrer meg, er at statsråden ikke svarer på det interpellanten spør om. Jeg er glad for at statsråden, og det skal hun ha honnør for, sier at hun ikke har gitt noen blankofullmakt når det gjelder dette. Jeg er også av den oppfatning at politisk har det ikke vært uttalt fra denne sal at man skulle ha noen nullvisjon – så vi er enige om det – samtidig som man ikke gir blankofullmakt, det er veldig viktig. Men jeg oppfatter landbruksministerens rolle i en regjering som å være den personen som er pådriveren for at man fortsetter den positive utviklinga som den rød-grønne regjeringa faktisk klarte å få i stand, at omdisponeringa blir mindre og mindre år for år. Det er oppgaven, og når man da blir spurt om hva slags type virkemiddel man har inn mot dette, opplever jeg at statsråden ikke svarer på det, utover rene betraktninger om at det er viktig å ta vare på matjorda.

Jeg vil utfordre statsråden til på slutten av debatten nettopp å være mer konkret. Hva kan man tenke seg? Er det aktuelt å tenke i de baner som den rød-grønne regjeringa tenkte i, at man faktisk brukte planinstrumentet mye tydeligere, enten det gjaldt Nasjonal transportplan, kommuneplaner, de signaler som kommer fra departementet, lovgivning eller andre typer virkemidler, for å forhindre at vi nå får en annen kurs i omdisponeringa enn det vi har sett i løpet av de siste årene? Da trenger vi mer enn det vi hørte fra statsråden i sted etter min mening.

Jeg stiller meg tvilende til om større kommuner alene vil være svaret for å ta vare på matjorda i Norge. Det er jeg meget spent på om vil være tilfellet, og jeg er redd for at hvis regjeringa baserer sin matjordpolitikk på bare det ene tiltaket at man skal ha større kommuner, vil den positive utviklinga vi har sett når det gjelder det å ta vare på matjorda i løpet av de siste årene, snu. Så her trenger vi en statsråd som er mer på banen og er mer konkret enn det vi har hørt så langt i debatten.

**Gunnar Gundersen (H) [10:36:20]:** Til siste taler vil jeg si at jeg synes statsråden svarte meget godt. Jeg synes bevisstheten rundt dette er ganske høy rundt omkring i samfunnet, og den stiger. Det tror jeg er hovedgrunnen bak de trendene som også Storberget pekte på, og jeg synes som sagt at statsråden allerede har gitt ganske gode svar.

Jordvernproblematikken dreier seg egentlig om å ta vare på det produksjonsgrunnlaget vi har for mat. Det er en ganske sammensatt problemstilling, men det er en problemstilling med veldig god målsetting, for det dreier seg om evighetsperspektivet opp mot samfunnets mer kortsiktige behov. Det er klart at det bør være gjenstand for politisk debatt, og de fleste av oss opplever vel som sagt at bevisstheten rundt dette øker. Regjeringserklæringen er veldig klar, der står det:

«Ta vare på god matjord, men balansere jordvernet

mot storsamfunnets behov. Regjeringen vil foreta en gjennomgang av leiejordsproblematikken og agronomien i norsk landbruk med tanke på bedre avkastning på eksisterende arealer.»

Man peker altså på, som jeg sa, at dette er en mer sammensatt problemstilling.

Jeg synes at jordverndiskusjonen har lett for å bli veldig spisset. Som jeg sier, for det første er det ikke en veldig dramatisk utvikling i Norge. Siden 1992 og fram til i dag er det 3 pst. av arealet som har gått ut av produksjon, men det skyldes ikke bare nedbygging, det skyldes også nedlegging. Da står vi med en gang overfor to problemstillinger. Den ene er at i deler av landet er aktiviteten rett og slett for lav til at man klarer å opprettholde det arealet man har. Folk flytter derfra, og arealet blir ikke utnyttet. I andre deler av landet er aktiviteten så høy at man faktisk må omdisponere arealer.

Derfor mener jeg at leiejordsproblematikken er uhyre viktig, som statsråden påpekte. Jeg vil si det litt populistisk, at man vasker ikke leiebilen når man leverer den fra seg. Det sier noe om holdningen til det å leie kontra å eie, og jeg mener at et av de viktigste grepene i en næring som åpenbart har store behov for omstrukturering på eierskaps-siden, vil være å løse opp i begrensningene på eiendoms-markedet i landbruket. Det vil være en helt sentral løsning også på en del av det vi diskuterer her. Det går på å opprettholde en høyere produksjon på de arealene vi har, og som vi kommer til å skulle ha. Andre løsninger er f.eks. grøftetilskuddet, som Høyre har slåss for lenge. Vi vet at mye norsk jord er vassjuk og ikke produserer optimalt. Vi vet også at det er mulig å flytte matjord hvis man gjør det riktig. – Jeg ser at tidligere statsråd ikke er helt enig i det, men det er faktisk rapporter som har konkludert med at hvis du gjør det grundig og riktig og skiller de forskjellige matjordlagene, er det mulig. Det er mulig du ikke opprettholder full produksjon, men i hvert fall er det en løsning som bør vurderes. Jeg noterer meg at IKEA faktisk har tatt det initiativet selv. Det viser bare at bevisstheten ute er ganske stor rundt dette, og at mange ønsker å bidra.

Jeg tror også statsråden har et veldig godt poeng med kommunereform. Jeg tror at det å få større kommuner, få større kompetanse ute i kommunene, som vet hvordan man kan angripe denne problemstillingen, vil alle være tjent med. Så også der bør vi holde et høyt trykk på nettopp den type reformer.

Jeg synes debatten er viktig, og – som jeg sa – det er å veie evighetens perspektiv opp mot samfunnets mer kort-siktige behov. Selvfølgelig skal det være gjenstand for en nærmest kontinuerlig debatt. Men det er mange aspekter ved diskusjonen – og det er også mange veier til Rom. Så dette er nok sikkert ikke siste gang vi diskuterer dette. Men jeg synes statsråden ga gode svar, og bevisstheten i regjeringen er høy rundt akkurat disse problemstillingene.

**Morten Ørsal Johansen (FrP) [10:41:08]:** Jeg vil også takke interpellanten for å sette fokus på et viktig område som gjelder utviklingen av samfunnet og hvordan vi ønsker at samfunnet skal se ut i framtida.

La meg først slå fast, som også både statsråden og re-

presentanten Gunnar Gundersen har gjort: Denne regjeringen har klare ambisjoner for jordvernpolitikken. Vi har programfestet i den politiske plattformen veldig klart at vi ønsker å ta vare på god matjord. Vi er opptatt av beredskap og vil arbeide for høyest mulig selvforsyning. Men vi har også klare mål om å legge til rette for en kostnadseffektiv matproduksjon. Dette er viktig for denne regjeringen. Vi ønsker faktisk at vi skal ha et landbruk i Norge, vi ønsker at vi skal ha dyrkbar jord i Norge, vi ønsker at vi skal ha god matjord å kunne drive et landbruk på.

Men så er vi også klar over, som det har vært nevnt her, at samfunnet er i utvikling. Samfunnet utvikler seg stadig, og vi er avhengig av å kunne bygge ut områder både til infrastruktur, til boliger og til næringsformål. Dette må balanseres opp mot jordvernet.

Statsråden var inne på kommunesammenslåing og kommunereform. Som representanten Storberget var inne på, er ikke det den eneste løsningen – det er én av mange løsninger. Det er faktisk viktig å høre på hva en del kommuner sier. Det har vært klart uttrykt at det ikke er sikkert at de hadde brukt den jorda de gjorde oppe i Trondheim, hvis det hadde vært større kommuner. Det er også interessant å merke seg hva ordfører Hillestad i Re kommune sier, at da de fikk kommunesammenslåingen mellom Ramnes og Våler, var det viktig for jordvernet og arealforvaltningen. Jeg minner om at Re kommune er en senterpartistyrte kommune.

Som en har vært inne på, har denne interpellasjonen kommet opp bl.a. på grunn av de arealfordelingene som ble gjort både i Vestby og Trondheim. Det er viktig for denne regjeringen å ta vare på det lokale initiativet, som også representanten Storberget var inne på. Nå er denne regjeringen faktisk mer opptatt av det enn den forrige regjeringen. Den forrige regjeringen har jeg inntrykk av var mer opptatt av å vise at den var sjef. Denne regjeringen vil lytte til hva de lokale sier, selv om det i Trondheim var det lokale Arbeiderpartiet og SV som sa ja til kommuneplanen. Jeg synes det er viktig å ta med seg at vi også lytter til hva disse partiene sier lokalt, for det er tross alt en lokal avgjørelse.

Den rød-grønne regjeringen tillot i forbindelse med forrige kommuneplan i Trondheim en nedbygging av 400 dekar jord til næringsformål. Det var etter at det lokale initiativet var bestemt. Det er greit å ta med seg det også i betraktningen.

Interpellanten var opptatt av også de samfunnsmessige behov. Interpellanten skriver i sitt spørsmål:

«Den kraftigste nedbyggingen skjer i de regionene som forvalter landets beste matjord. Det er ingen grunn til å anta at denne trenden vil snu, da det er i disse regionene at også utbyggingspresset øker mest.»

Det er vi helt enig i. Og hun skriver:

«Det er gjentatte ganger slått fast at matjorda må vernes mot ytterligere nedbygging, for å nå målet om økt matproduksjon med hensikt å øke selvforsyningsgraden.»

I Nasjonal transportplan, som ble lagt fram av den rød-grønne regjeringen, legges det opp til å omdisponere ca. 600 dekar per år til vei og jernbane. Det er fristende, med et lite glimt i øyet, å spørre interpellanten, Line Henriette

Hjemdal, om hun vil motsette seg, og da stemme imot, at det benyttes matjord til å bygge dobbeltspor på jernbanen fram til Halden.

**Geir Pollestad (Sp) [10:45:43]:** Jeg vil takke representanten Hjemdal for interpellasjonen. Hun nevnte innledningsvis enkelte grep som statsråden har tatt, som har skapt glede i landbruksnæringen. Det er for meg litt uklart hvilke grep det er snakk om. Det er iallfall ikke snakk om de grepene hun har tatt for jordvernet.

Tilgang til arealer for å produsere mat er en knapphet. Det er snakk om en ikke-fornybar ressurs. Det gjør at vi må være restriktive med å bygge ned matjord.

Vi er i ferd med å nå målene som ble satt av Bondevik II-regjeringen, og som er videreført i landbruksmeldingen. Dette har skjedd fordi den forrige regjeringen hadde en fast og restriktiv politikk på mange områder som berørte jordvernet. Mange innsigelser ble fremmet av jordvern hensyn, og en kommuniserte en tydelig forventning til kommunene om å være restriktive.

Senterpartiet mener vi må ha mål som går utover dette, og vi mener vi må sette oss et nytt mål, på 3 000 dekar. Hvordan kan en nå et slikt mål? Senterpartiet ønsker å grunnlovfeste jordvernet. Jordvern må prioriteres tyngre i planprosesser. Blant annet er det behov for å gi jorda et sterkere vern enn utmark. Innholdet i de statlige planretningslinjene er viktig, og vi må styre veksten bedre. Utbygging av vei og jernbane er ett virkemiddel – og et statlig ansvar – for å styre veksten.

Det har blitt framstilt fra talerstolen fra enkelte representanter i Fremskrittspartiet som om det nærmest ikke er rom for noen omdisponering. Selv Senterpartiet ser at noe er det behov for, og med 3 000 dekar vil det fortsatt være rom for dobbeltspor til Halden.

Det er først når en kommer i situasjoner der en må bygge ned matjord, at kompensierende tiltak kan gjennomføres. Flytting av matjord kan virke attraktivt, men er altså kun et alternativ når det ikke er mulig å bevare matjorda og arealet, og det er omstridt om dette er et relevant og mulig tiltak.

Regjeringen skriver i plattformen at jordvern må balanseres mot storsamfunnets behov. Da er det nokså spesielt når en opplever at et svensk møbelutsalg trumfer hensynet til framtidig matproduksjon. Det er også interessant å registrere at IKEA selv tar jordvernet mer alvorlig enn regjeringen. Men det er garantert at våre etterkommere vil være mer opptatt av areal til å dyrke sin egen mat på enn et varehus for salg av møbler. Jeg vil utfordre landbruksministeren til å gi noen eksempler på storsamfunnets behov som er mindre viktige enn jordvern, når en vet at hensynet til IKEA var et av storsamfunnets behov som gikk foran hensynet til matproduksjon.

Kristelig Folkepartis engasjement er prisverdig, men partiet bærer også et betydelig ansvar for den politikken som føres av regjeringen. Jeg håper at vi framover kan få samlet et bredt flertall på Stortinget som er villig til å sette hensynet til framtidige generasjoner foran de kortsiktige profitt hensynene.

I forbindelse med de konkrete sakene som har vært om-

talt, registrerte jeg en statsråd som sa at vedtaket var gjort med tungt hjerte. Samtidig ser vi at partifellene feirer vedtaket med champagne. Da er det viktig å presisere at landet styres av vedtak. Framtiden skapes av vedtak, ikke krokodilletårer.

**Ola Elvestuen (V) [10:50:12]:** Jeg vil også først gjerne takke representanten Hjemdal for å ha reist interpellasjonen. Nå har Venstre et representantforslag liggende i Stortinget som også går på å få en helhetlig jordvernplan, så Stortinget vil få rikelig anledning til å diskutere dette temaet også senere.

Som flere har pekt på, utgjør dyrket mark kun 3 pst. av Norges areal. Siden den andre verdenskrigen har det vært omdisponert ca. 1,2 millioner dekar dyrket og dyrkbar mark i Norge. Det er et paradoks at mye av den dyrkede marka som er omdisponert, også er av den beste matjorda vi har, ganske enkelt fordi det var der den beste jorda var, man slo seg ned, og det er der den beste jorda er, de fleste også bor. Man har en utvikling hvor man får en fortetting, og hvor man får en byvekst og et endringspress. Det forsterker nettopp behovet for å ha en helhetlig jordvernplan og en tydelig nasjonal politikk på dette området. For dette er irreversible endringer. Når matjorda er bygget ned, er den borte. Det å flytte matjord er ingen løsning. Det er i beste fall en nødløsning. Det er mange problemer med å få det til å fungere. Diskusjonen om flytting av matjord må heller ikke bli et argument for å kunne bygge der det i dag er matjord. Det er kun noe som til en viss grad kan rette opp det som går i feil retning.

Alle er enige om at det er nødvendig å ha en god infrastruktur, og at vi må bygge ut jernbane og veier. Der er det dilemmaer i forhold til jordvern. Men samtidig er det sånn at når man skal gjøre enkeltvedtakene omkring jordvern, må ikke jordvern og den nasjonale politikken bare bli summen av enkeltsaker. Viktige nasjonale interesser kan gjøre at man må bygge ned matjord, men, som det også ble påpekt, IKEA er ikke en viktig nasjonal interesse. I disse sakene må man ha en tydelig politikk hvor det er de nasjonale interessene, med jordvern, som må gå foran.

Så henger jordvernet – nettopp fordi det er nedbygging i sentrale områder hvor det ofte er et press i forhold til vekst – nøye sammen med den storby- og bypolitikken som staten og regjeringen må føre. For det er klart at i forbindelse med dette, at man har en fortetting i de etablerte tettstedene og de etablerte byene, er det viktig at man har en utbygging av jernbanen, og hvis man fører en god politikk på det området, er det i liten grad nødvendig å omdisponere matjord for å få til mer boligbygging. Hvis man er tydelig på den politikken, at man klarer å holde stramme prosesser når det gjelder byutvikling, og når det gjelder etablering og utvikling av tettsteder omkring de jernbanestrekningene som man har, og omkring den kollektivtrafikken som man har, unngår man i veldig stor grad nedbygging av matjord.

Så jeg vil bare understreke på nytt at det er behov for en nasjonal jordvernplan. En kommunereform er viktig på mange områder, det kan også føre til at man får bedre overordnet planlegging lokalt, men at en kommunereform i seg selv skal være en løsning når det gjelder å ivareta mat-

jord, mener jeg er en illusjon. Det fritar oss ikke fra det nasjonale ansvaret og den nasjonale politikken som vi er nødt til å føre for å unngå at det bygges ned landbruks- og jordbruksarealer unødvendig i Norge.

**Rasmus Hansson (MDG) [10:54:51]:** Jeg vil slutte meg til dem som takker interpellanten og Kristelig Folkeparti for å ha tatt et veldig viktig initiativ. Miljøpartiet De Grønne deler åpenbart bekymringen for utviklingen av nedbygging av matjord i Norge. Norge har, som samtlige talere i denne debatten har påpekt, usedvanlig små arealer av den ressursen som jo er selve grunnlaget for menneskelig sivilisasjon. Samtlige partier og samtlige regjeringer har gjennom tiår etter tiår hatt som mål og forpliktelse å begrense nedbyggingen av matjord i Norge. Det er ingen politisk uenighet om nødvendigheten av å gjøre det. Derfor er det et stort paradoks, som det er veldig viktig å ta med seg i denne debatten, at mens det har vært målsettingen, og mens partier som har vært sterkt opptatt av jordvern i sitt politiske program, har sittet med regjeringsmakt, har nedbyggingen av matjord fortsatt nærmest uten stopp. Det er veldig bra at det har vært en oppbremsing i nedbyggingen de siste årene, men nedbyggingen fortsetter altså. Og enhver kan regne ut hva som vil være konsekvensene av at denne utviklingen fortsetter i mange flere tiår.

Effektivisering i landbruket er bra, diskusjoner om kommunereformer er bra, men ingen av disse tingene kan eller må brukes til å kamuflere det faktum at nedbyggingen av en mer eller mindre uerstattelig ressurs fortsetter. Og det er uforvarlig og uansvarlig av en nasjon som Norge på lang sikt å basere seg på stadig større import av den maten vi trenger, og å basere seg på en utvikling som gjør landbruket til en stadig mer presset og stadig vanskeligere næring å leve av for dem som er i den næringen.

Så skjønner alle at andre samfunnsmessige hensyn er vesentlige faktorer, men vi kan altså ikke holde opp å ta hensyn til det grunnfaktum at nedbyggingen fortsetter med den typen politiske målsettinger som er nå. Da er det interessant at både statsråden og nærmest samtlige representanter som har hatt ordet i denne debatten, distanserer seg fra en nullvisjon og slår fast at en nullvisjon for jordtap er urealistisk. Miljøpartiet De Grønne er uenig. Vi mener at det eneste mulige er en nullvisjon for jordtap. Det er ikke noe annet alternativ enn å gjøre det klart og forpliktende at matjordtapet i Norge skal stanse. Og da er det interessant, som mange allerede har påpekt, at IKEA, som selvfølgelig ikke burde få bygge i Vestby, i det minste har en langt mer offensiv og langt mer konkret jordvernpolitikk enn det både denne regjeringen har og det foregående regjeringer har hatt, fordi de har forpliktet seg til å erstatte i hvert fall matproduksjonen – jeg er ikke helt klar over om det innebærer arealet – som deres utbygging innebærer.

Som mange har påpekt, er det ikke enkelt å erstatte matjord, men det er heller ikke umulig å erstatte matjord. De virkemidlene vi nå må se på, er en nullvisjon, en reell nullvisjon for tap av matjord i Norge, kombinert med avgifter knyttet til de tilfellene hvor utbygging faktisk må skje, som øremerkes til ny matjord og krav om erstatningsareal.

Så har mange påpekt de store mulighetene som ligger

i mer fornuftig arealdisponering av alle de andre hensynene som er årsaken til at vi taper matjord. En nullvisjon for tap av matjord er ikke urealistisk. Det som er urealistisk, er en videreføring av en politikk som notorisk fører til at vi stadig taper mer matjord.

**Else-May Botten (A) [10:59:50]:** Det er et viktig tema interpellanten tar opp.

Samfunnsutviklingen er i stadig endring, sa representanten Ørsal Johansen fra Fremskrittspartiet. Når man tenker litt over det, var Norge for 100 år siden faktisk et fattig land. Bosettingen var helt annerledes, og vi levde av å produsere egen mat. Men så fikk vi industrialiseringen, vi flyttet inn mot byene, og vi fikk det presset som er med tanke på det. Det har gitt oss den utfordringen som vi faktisk står oppi i dag.

Hvorfor er det så farlig å ta denne dyrkbare jorda? Jo, for om vi skal ha en matproduksjon som matcher denne selvforsyningsgraden, som alle er enige om, trenger vi denne dyrkbare jorda, og vi trenger å utnytte den godt, som interpellanten sa. Men da trenger vi også å se på hva slags type dyrkbar jord vi har. Den er også forskjellig, så det er viktig å ta med det i debatten. Spesielt krevende er det å få tilstrekkelig dyrket mark som passer til å produsere korn, poteter og grønnsaker. Den gjentakende kollisjonen er at det trengs flere boliger i byene, samtidig som vi trenger å produsere mer mat til en økende befolkning. Det er derfor en svært viktig oppgave for oss som politikere å ta det ansvaret vi har knyttet til å finne løsninger som greier å ivareta begge deler.

Men er ikke også statsrådets løsning – at større kommuner skal bestemme selv – med på å bidra til at vi fra sentrale myndigheter fraskriver oss ansvaret og gir utfordringene til våre lokale representanter rundt omkring i kommunene? Det er vanskelig å være ordfører og stå oppi et press på boligmarkedet og samtidig ta dette nasjonale ansvaret for dyrket mark. Det er en krevende oppgave. Jeg tror at statsråden må være mye tydeligere og gi mye tydeligere signal om hva som skal være rettesnor for dem som står oppi det til hverdags.

Med landets begrensede areal for matproduksjon utgjør dyrket og dyrkbart areal 3 pst. av landets totale areal, som det ble sagt tidligere. Det viser at det er helt nødvendig med et sterkt jordvern. En helhetlig plan rundt framtidens jordvern, som har blitt tatt opp av Venstre, er en sak som er viktig å vurdere framover. De beste beslutningene gjøres ved å ha et kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag for å legge en sån type plan og legge rammene. Norsk institutt for skog og landskap gir nå ut et nytt kart som gir oversikt over hvor den dyrkbare jorda faktisk ligger. Det er et godt verktøy å bruke om regjeringen faktisk er opptatt av å ha kunnskapsbaserte vedtak.

Som representanten Storberget sa i sitt innlegg, har utviklingen etter 2005 med hensyn til om-disponering av dyrket jord vært på et betydelig lavere nivå sammenlignet med tidsperioden i forkant. I 2012 var det ifølge KOSTRA-tallene fra SSB om-disponert 6 567 dekar dyrket jord til andre formål enn landbruk. Det er den lavest registrerte om-disponeringen av dyrket jord siden registreringen startet i



1976. Det er altså 42 pst. lavere enn snittet for tiårsperioden før jordvernmålet ble satt for første gang, i 2004. Målet slik det er i dag, er å begrense omdisponeringen av dyrket jord til under 6 000 dekar per år. I tillegg er det vist til at man skal ta i bruk egne statlige planleggingslinjer for jordvern.

For å stramme inn på omdisponeringen ble det i forrige periode sendt ut brev til kommuner, fylkeskommuner og fylkesmenn der vektleggingen av et sterkt jordvern ble presisert. Fylkesmannen har fått innsigelsesmyndighet etter avvikling av fylkeslandbruksstyret. Vi i Arbeiderpartiet mener det er viktig at jordvernet er vektlagt i nasjonale forventninger til kommuner og fylker. Derfor ble det i den nye plan- og bygningsloven innført flere virkemidler for å styrke jordvernet. I Nasjonal transportplan fra 2009 ble hensynet til jordvern inkludert for første gang.

Som et resultat av en strengere jordvernpolitikk omdisponeres stadig mindre areal dyrket mark. Tiltakene har derfor virket, men det er fortsatt nødvendig med et sterkere jordvern. Så når statsrådets svar er større kommuner, blir mitt spørsmål til statsråden egentlig: Hva er beskjeden til de kommende større kommunene når det gjelder retningslinjer, virkemidler, mål og ansvarsområder? Hva skal de forholde seg til?

**Nils Aage Jegstad (H) [11:04:54]:** Jeg vil takke interpellanten for interpellasjonen. Det er en viktig interpellasjon. Jordvern er noe vi alle er opptatt av, og jeg har brukt mye av mitt politiske liv til å snakke om jordvern. Men jeg vil også takke statsråden for svarene, for jeg synes mange av de punktene hun nevner, er med på å trekke dette ned på et praktisk og godt nivå.

Det er ikke slik at vi kan se bort fra det som forfedrene våre har gjort. Ettersom jeg sitter i transport- og kommunikasjonskomiteen, synes jeg det var rimelig å ta ordet i denne saken, for det er vel ikke noe som har ført til så mye omdisponert dyrket mark som nettopp infrastrukturutbygging. Da man f.eks. bestemte seg for å legge landets hovedflyplass til Gardermoen, var det et enormt inngrep, ikke bare i naturområdet – med tanke på det store vannreservoaret som ligger under Gardermoen – men det var også et betydelig press på den dyrkede marka som ligger rundt hovedflyplassen. Men det var et samfunnsmessig vurdert tiltak som man ønsket å gjøre, ikke minst for å styrke næringslivet i de tilstøtende fylkene og kommunene.

Det andre er at vi faktisk har en infrastruktur som ligger der. Med det tempoet vi i Norge har for å bygge jernbane, tror jeg jeg ganske klart tør si at å tro at man i noe særlig omfang skal legge jernbane noe annet sted, ikke er tenkelig. Vi har også en klimautfordring som gjør at vi faktisk må prøve å få flere til å reise kollektivt. Da er jernbane et viktig element. Knutepunktene som i dag ligger langs jernbanesporene i Akershus og andre fylker, er sentrum for selve satsingen på kollektivtransport. Det presser arealene rundt disse gamle sentrene, som stort sett ligger i landbruksområder. Den avveiningen mellom infrastruktur, økt kollektivtransport og økt boligbygging rundt knutepunktene og jordvern er en avveining vi hele tiden må ta hensyn til, og som vi ikke kommer bort fra. Så kan man selvføl-

gelig lure på om IKEA er en nasjonal interesse, men samtidig er altså 70 dekar heller ikke noe stort i nasjonal sammenheng. Det er noe som heter lokalt selvstyre, som da til syvende og sist måtte telle her.

Det tredje er at når man snakker om dette, er det heller ikke helt uvesentlig å peke på at det er en interessekonflikt mellom vern og vern. Det er faktisk slik at markaloven beslaglegger et areal på 850 km<sup>2</sup> i Akershus. Det er like mye som de syv Follo-kommunene til sammen. Det er også et tankekors, for det som skjer, er at andre verneinteresser har en mye kraftigere lovbeskyttelse. I noen grad – jeg skal ikke overdrive det – presses utbyggingen ut på dyrket mark, fordi andre verneinteresser teller mer. Det er også et element i det hele.

Jeg tror også at dette med kommunestrukturen faktisk er et element. Da tenker jeg ikke i det store. Jeg mener at kommunestrukturen, å få bedre og færre kommuner, er viktigst rundt de store byene, hvor befolkningsveksten er størst og areal knappheten kommer til syne. Faktisk er de 850 km<sup>2</sup>-ene like stort som Follo. På det arealet har vi altså syv kommuner. Jeg er ikke et øyeblikk i tvil om – litt i tvil er jeg – at om de syv kommunene hadde vært én kommune, hadde man aldri funnet på å lokalisere IKEA til Vestby i det hele tatt. Man ville lagt det et helt annet sted, mer sentralt i Follo. Presset på dyrket mark er enormt, fordi vi har en sterk vekst, vi har behov for stadig nye boliger, og vi må bygge tettere.

Til slutt: Jeg tror heller ikke at dette med flytting av jord er grepet. Det kan fort bli en sovepute. Men én ting skal man ta inn over seg: Det er med på å øke prisen på dyrket mark. Hvis man har et krav om å måtte flytte og gjenvinne dyrket mark, vil det også bli en høyere inngangsbillett til å ta i bruk den dyrkede marka.

**Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:09:53]:** Vi har et 200-årsjubileum, og da har jeg lyst til å ta salen med meg inn i bildet bak meg, av Oscar Wergeland. Mange av oss har sittet og sett på det bildet i mange timer, og ikke alltid på taleren. Hvis man ser på bildet, ser man at vinduet bakerst i salen er åpent. Hva er det man gjør utenfor vinduet som er åpent? Man pløyer landet. Det er en hest der, og det pløyes. Symbolikken i bildet som Oscar Wergeland malte, var at nå var det en ny vår og nye tider. Den eneste handlingen i bildet, utenom den politiske, er at man dyrker den dyrkbare jorda. Symbolikken er videre Grunnlovens far som står og leser opp Grunnloven og snur seg og ser inn i vårt storting: Nå har vi lagt grunnlaget, vi har laget Grunnloven, og nå skal dere forvalte arven videre. Det eneste som er i bildet utenom politikken – det konstitusjonelle – er jord: grunnlaget for liv, grunnlaget for mat og grunnlaget for sivilisasjon, som Rasmus Hansson så klokt sa.

Sett ut fra de 200 årene: Hvilken generasjon politikere har hatt størst frihet og mest ressurser? Det er vi. I løpet av 200 år er det ikke noe storting som har hatt så store ressurser til å ta kloke valg, for vi tømmer en ikke-fornybar ressurs i et kjempetempo. Det varer noen år til, så vil den ressursen minke. Hva bruker vi den økonomiske handlefriheten til? Det er det valget vi som skal styre Norge de neste fire årene, har. Skal vi bruke handlefriheten vi har,

til å bygge ned en fornybar ressurs når vi pumper opp en ikke-fornybar? Eller skal vi bruke den friheten vi har, til å ruste landet bedre for kommende generasjoner?

Da må vi tenke litt internasjonalt. Hva er situasjonen internasjonalt? Tror vi det blir mer stabilitet i verdens matvareforsyning om 50–60 år, eller tror vi det blir mer ustabilitet? Alle fakta tilsier at det kommer til å bli mer ustabilitet. FN har anslått at det i 2050 skal være 9,3 milliarder mennesker i verden. Det er anslått at man må øke verdens matvareproduksjon med ca. 70 pst. innen 2050 på grunn av flere mennesker og på grunn av at flere begynner å spise mer som oss i Kina og i India. Det er en enorm utfordring.

Bakteppet for dette er at vi går inn i en tid med mer ustabil klima som gjør at det blir vanskeligere å produsere mat. Vi kommer til å bli flere mennesker, flere kommer til å spise bedre i Kina, India og den typen land, og klimaet blir mer ustabil. Konsekvensen av det er at det vi har sett de siste fem–seks årene, at det at det blir mer og mer ustabile matvarepriser, kommer til å bli forsterket – ikke det motsatte. Da er spørsmålet hva som er det kloke valget. Er det kloke valget å si at nå er vi inne i en fase der vi skal liberalisere jordbrukspolitikken og gjøre det lettere å bygge IKEA eller andre typer kjøpesentre? Eller vil vi gjøre det motsatte? Jeg er helt overbevist om at våre barn og barnebarn vil takke oss for hver gang vi tør å si nei til å bygge f.eks. nye kjøpesentre.

Beredskapspolitikk handler om å tørre å tenke det utenkelige. Akkurat nå er det utenkelig for oss at vi skal få problemer med matforsyningen, akkurat som det var utenkelig at det skulle skje et stort terrorangrep i Oslo sentrum. Men beredskap handler om å tørre å tenke det utenkelige. Bli det uro rundt maten, blir det uro rundt alt. Derfor er det forunderlig at statsråden bruker nesten all sin tid på å si at det er kommunene som skal ta alle hensyn når det gjelder jordvernet. Selvfølgelig er matsikkerhet et nasjonalt ansvar, og selvfølgelig bør statsråden i Landbruks- og matdepartementet være den fremste forsvarer av at vi skal kunne overlate det vi nå forvalter, i litt bedre stand enn da vi tok over. Da er det å ta vare på jorda den klokeste investering av alt.

For meg og Senterpartiet handler jordvernpolitikk ikke om at det er mer økonomisk gunstig å bygge ned jorder på kort sikt, men det handler om å tenke langsiktig, om beredskap og om hvilke behov det kan være i det norske samfunnet om 50, 60 eller 100 år. Vi vet at det kommer til å bli mer ustabilitet rundt matforsyning, og da bør vi ta vare på vår matjord og vår mulighet til å produsere mat, ikke bygge den ned. Dette handler om å tenke på hva som lønner seg i et generasjonsregnskap, ikke hva som lønner seg i et kvartalsregnskap. Derfor må vi samle oss i Stortinget og klare å stoppe det ønsket regjeringen har om å liberalisere den politikken.

**Anne Tingelstad Wøien (Sp) [11:15:03]:** For Senterpartiet har jordvern alltid vært viktig, og det skjønner man kanskje også i dag. Jeg tror det er mange senterpartister som er lei seg for å ha tapt saker lokalt i kommunestyre når det gjelder jordvern. Jeg vil derfor også takke interpellanten for at problemstillinga nok en gang reises i Stortinget – ikke minst basert på de siste forslagene fra regjeringa som vi allerede har hørt om.

Jeg har likevel lyst til å gjøre problemstillinga ytterligere aktualisert via en debatt vi hørte i går. I går var det en sak, som vi alle vet, om stortingsrepresentant Navarsetes engasjement for å få lagt nye E16 i tunnel forbi Lærdal. Både kommunestyret i Lærdal og fylkestinget i Sogn og Fjordane har anbefalt å bygge en tunnel, bl.a. for å spare den begrensede flekken med matjord som finnes i dalen. Det var interessant å høre på programmet Aktuelt på NRK i går. Der var det en debatt mellom representanten Kolberg og representanten Tetzschner, der sistnevnte var opprørt over at fagetatens forslag, altså Statens vegvesen, ble forkastet til fordel for et dyrere alternativ med tunnel. Saken er i seg sjøl sikkert av interesse, men det jeg syntes var virkelig interessant, var uttalelsene fra representanten Tetzschner, som sa at bygging av denne tunnelen var en feilinvestering. Jeg hørte altså representanten fra Høyre mente at å spare matjord i et land der vi produserer på under 2,8 pst. av landarealet, er feil. Det ble også av den samme representanten sagt at en tunnel, der vi altså sparer matjord, er en flott løsning.

Jeg er bekymret for denne tilnærminga, ikke minst på vegne av jordvernet. Vi er alle for at vi trenger bedre veier og bedre togtraseer enn vi har i dag. Jeg er derfor glad for at den rød-grønne regjeringa la strengere restriksjoner i Nasjonal transportplan og i andre statlige føringer som har vært nevnt her i dag, for å ta hensyn til matjord allerede ved planlegging av bl.a. veitraseer og jernbanetraseer. Jeg forventer at dette blir fulgt opp framover – uansett regjering.

Vi ser likevel at det mange steder – også i min egen hjemkommune, der det i disse dager går med store arealer med matjord – er veier planlagt for over ti år sida, som ikke bygges før nå. Det gjør vondt i sjela når man ser at de store arealene som legges under asfalt, legges der for godt. Omdisponering er for sjelden diskutert i en slik sammenheng. Jeg synes det som representanten Jegstad tok opp, var fornuftig i så måte. Driftsgrunnlaget for gardbrukerne forsvinner, og produksjonen av mat vil gå ned hvis man fortsetter sånn. Det er derfor veldig viktig at vi lærer av de feilene som er gjort tidligere, og tar mye større hensyn til matjord enn tidligere. I en tid der vi vet at store land kjøper opp arealer i andre land for å produsere mat til egen befolkning, er matjord viktigere enn noen gang, som representanten Slagsvold Vedum sa.

Dette Stortinget skal i denne perioden stemme over et grunnlovsforslag som er fremmet bl.a. av undertegnede. Dette forslaget har til hensikt å gi matjorda samme vernet i Grunnloven som viktige miljøhensyn har i dag. Da får vi kanskje en ny utfordring når det gjelder vern og vern, som nevnt tidligere. Men i dag har Norge kun 1,67 dekar fulldyrket mark per innbygger. Til sammenligning er det tilsvarende tallet 2 pst. på verdensbasis. Det er en knapp ressurs vi prater om.

Jeg er bekymret for framtidens matproduksjon, og etter gårdsdagens uttalelser i Aktuelt på NRK er jeg ytterligere bekymret. Etter min mening trenger vi flere folk i distriktene – ikke færre, som enkelte tidligere stortingsrepresentanter

ter har tatt til orde for. Vi trenger flere som er i nærkontakt med matjord og matproduksjon, og som ser og skjønner verdien av det å ta vare på jord.

Etter debatten i går er jeg bekymret over holdninga som enkelte partier ser ut til å ha til denne begrensede ressursen. Jeg håper jeg tar feil, og jeg håper at de holdningene jeg hørte i går, ikke er gjengs for alle representantene i regjeringspartiene. Vi har ikke stemt over grunnlovsforslaget ennå, så jeg håper det fortsatt er tid til å få tenkt seg grundig og godt om, og at også regjeringspartiene stemmer for et grunnlovsværn av matjorda.

**Line Henriette Hjemdal (KrF) [11:20:03]:** Takk for en god interpellasjonsdebatt og stor deltagelse. Det viser at engasjementet rundt vern av matjord er stort her i Stortinget. Takk for mange gode innlegg.

Problematikken rundt det å ta vare på matjord er sammensatt. Det er det ingen i denne debatten som har vært uenig i. Men det er også slik at den beste jorden er den som blir bygd ned først. Den beste matjorden er under sterkest press, både fordi den er best fordi den har vært dyrket lengst, og også fordi den kanskje beste jorden i de fleste tilfeller ligger rundt de store byene våre. Der er presset størst – på boligutbygging, på infrastruktur, på næringsutvikling. Til det må vi også si at rundt de store byene våre ligger noen av våre beste kornåkrer, og det dreier seg om matkorn.

Jeg har fått en utfordring fra representanten Ørsal Johansen når det gjelder intercityutbygging til Halden. Den er ganske enkel å kvittere ut: Jeg vil ha dobbeltspor og InterCity til Halden, og derfor må jeg være supertøff og veldig restriktiv i alle andre saker som gjelder jordvern. Hvis jeg skal kunne si ja til det, må jeg si nei til mye annet. Det har jeg ingen problemer med å si, og det har jeg gått til valg på. Så er også det sagt her.

Det jeg synes er urovekkende, er at regjeringen tenker å skyve det som burde vært et nasjonalt anliggende, over på kommunene og gi dem et større ansvar – slik jeg hører statsråden si – gjennom kommunereformen. Det er for meg urovekkende signaler og signaler jeg ber om at statsråden og regjeringen tenker nøye gjennom, for vi har veldig lite matjord som vi kan la gå til andre ting. Da må vi også ha en nasjonal politikk på det, det må være et nasjonalt anliggende, og det bør egentlig – som jeg sa i min innledning – være noe som en ansvarlig statsråd tenker på hver eneste dag når hun går til arbeid: Hva kan jeg gjøre i dag for å bevare matjord?

La meg gi noen innspill til hva hun kan tenke på: Man kan lage en hjemmel i jordloven om vern av matjord. Man kan stille krav om nydyrking av omdisponible arealer, eller man kan stille strengere krav når det gjelder prissetting av jord. Det er noen forslag som statsråden kan ta med seg inn i det arbeidet.

Jeg takker på slutten av denne interpellasjonsdebatten for godt engasjement. Dette er første gang i denne perioden, men ikke siste.

**Statsråd Sylvi Listhaug [11:23:14]:** Takk for en god debatt. Jeg må si at jeg ikke kjenner meg igjen i at jeg har

sendt urovekkende signaler. Tvert imot har jeg sendt signaler om at vi overfor kommunene kommer til å fokusere på at det skal legges stor vekt på ansvaret for matjorda. Jeg kommer som sagt til å jobbe med KS. Jeg ønsker å invitere til å møte ordførerne og ta opp dette temaet nettopp for å fastslå at det med ny regjering ikke er noen blankofullmakt til å bygge ned matjord. Det kommer selvfølgelig til å være et nasjonalt ansvar også videre å sørge for at vi har god og nødvendig matjord i landet.

Det er også grunn til å minne om at det bygges ned matjord, men at det samtidig også er sånn at det gis tillatelse til nydyrking – faktisk i større grad enn det som går til omdisponering. 11 000–12 000 dekar blir nydyrket hvert eneste år.

Jeg må bare innom representanten Pollestad, som sa at et svensk møbelhus trumfer jordvern. Da er det fristende å si at i den forrige stortingsperioden var det sånn at sentral-lageret til Rema 1000 i Trondheim trumfet jordvern. Det jeg regner med det handler om, er det at kommunene må ha muligheten til å drive næringsutvikling og til å utvikle seg, og det er hensyn man selvfølgelig må ta når man skal behandle denne typen saker.

Jeg synes også det er interessant å høre representanten Storberget. Jeg er glad for at Arbeiderpartiet fokuserer stort på jordvern. Vi vet at da de styrte alene på 1990-tallet, var nedbyggingstakten for dyrket mark over det dobbelte av det den er i dag.

Det var også spørsmål om vi vil gå inn for mer lover, regler og overstyring av kommunene. Denne regjeringen ønsker mindre statsstyring, ikke mer. Vi ønsker å legge til rette for at kommunene skal få økt makt, fordi vi har tro på lokalpolitikkerne våre. Men det er viktig at vi som politikere selvfølgelig sender signaler om hva som er politikken på nasjonalt hold.

Vi vet at den forrige regjeringen hadde en høring ute som hadde å gjøre med sterkere vern i jordloven. Det valgte man ikke å gå videre med. Man hadde altså åtte år på seg til å komme med slike bestemmelser dersom man mente det var viktig.

Jeg vil vise til at de fem kommunene som bygde ned mest jord i perioden 2005–2012, var Sola, Trondheim, Melhus, Sandnes og Fredrikstad. Felles for alle disse kommunene er at det er skikkelige pressområder – de er blant de største pressområdene i landet – så det er også viktig å ta med seg. Men jeg mener at en kan bli flinkere til å bygge høyere og tettere, og det kommer jeg til å fokusere på framover.

**Presidenten:** Da er sak nr. 1 ferdigbehandlet.

Sak n r. 2 [11:26:28]

*Interpellasjon fra representanten Kjell-Idar Juvik til samferdselsministeren:*

*«Et økende antall trailere skaper stor bekymring og utfordrer trafikksikkerheten på vintervegene våre, mange av disse er utenlandske trailere. Det er gjennomført skjerpende krav til dekk, kjettinger og økte kontroller. Men dette*

*ser vi ikke er tilstrekkelig. Dårlige dekk, manglende kjetting, uegnede kjøretøy, mangel på kunnskap og for få kontroller skaper farlige situasjoner i trafikken. Den siste måneden har vi sett mange eksempler på dette, ikke minst på vegene i Nordland. Dette kan ikke fortsette slik. Dette kan sees i sammenheng med en sterk økning av utenlandske transportører på norske veier, som også gir et press mot lønns- og arbeidsvilkårene for norske transportører. Vi har også sett flere tilfeller av sosial dumping i bransjen. Arbeiderpartiet lanserte flere tiltak i sommer som vil bøte på problemet.*

*Hva gjør statsråden for å forhindre at tunge kjøretøy utgjør en trafikkrisiko på norske vinterveier?»*

**Kjell-Idar Juvik (A) [11:28:00]:** «Trailere i vinterland» har jeg valgt å kalle dette.

Et økende antall trailere skaper store bekymringer og er et faremoment på vintervegene våre. Mange av disse er utenlandske trailere. Jeg frykter at enda flere ulykker kommer, og at det kun er et spørsmål om tid. Vi må forhindre at dette skjer på nytt.

Dårlige dekk, manglende kjetting, mangel på kunnskap, antall drivaksler, dårlige veger, dårlig vedlikeholdte veger, dårlig vær – ja, det er mange ting som skaper blokkeringer på norske vinterveger. I starten av denne vinteren har vi sett et økende problem, ikke minst i Nord-Norge, men vi har også sett det i andre deler av landet, som på Vestlandet.

Under den rød-grønne regjeringen ble det innført skjerpede krav til dekk, kjettinger og økte kontroller, men vi ser allerede nå at dette ikke er tilstrekkelig. Vi har i dag et framkommelighetsproblem på vintervegene. Men det største problemet er at trafikksikkerheten blir dårligere, og at alle som ferdes i trafikken, gjør det med større risiko. Vi kan ikke godta at flaks er det som skal redde oss fra en motgående, skliende trailer.

Vi ser også at det har vært fokusert stort på dette problemet fra mange hold, og spesielt fra den nordlige landsdelen. Det er sågar opprettet en egen Facebook-aksjonsgruppe – Folkeaksjonen mot drapstrailere – av Øystein Bentzen fra nabokommunen min, Rana. Det viser litt av det enorme engasjementet for saken. På tre dager fikk han 50 000 følgere på Facebook-siden sin, og han har nå over 80 000. Her kan man bli oppdatert på mye av det som skjer på norske vinterveger, men dessverre er mye av det negativt.

I november gikk UP-sjefen i Nordland, Knut Danielson, ut i NRK og i flere aviser. Der sa han bl.a. at han fryktet for andre vegfarendes liv, og at en større ulykke mellom et tungt kjøretøy og en personbil kunne være nært forestående.

Jeg forstår at folk er engstelige. Det er all grunn til å ta dette på alvor. Frykten er dessverre reell. Jeg har fått ferske tall for Nord-Norge fra Statens vegvesen for 2013, og der ser vi at det har vært ca. 420 stengninger forårsaket av trailere i 2013, fram til midten av november. Og tallet for desember, som jeg har fått i dag, viser at det var ytterligere 135 stengninger på de nordnorske vegene bare i desember. Av disse 420 var 250 utenlandske vogntog, så trailere fra utlandet forårsaket altså over 50 pst. av stengningene.

Dette viser også at det ikke bare er de utenlandske vogntogene det er problemer med, noe som også kontroller har vist, men det er ingen tvil om at det var en større andel av de utenlandske trailerne som fikk kjøreforbud, og at en større andel av dem forårsaket stengning. Og når vi nå ser at det er en økning av utenlandske vogntog i Norge, så er dette også et økende problem. Derfor må vi sammen – på tvers av partiene – iverksette både nye og skjerpede tiltak.

Arbeiderpartiet lanserte i sommer flere tiltak som vil være med på å bedre situasjonen. Felles for dem er at de må opp og ut i dagen. Alle konsekvenser – positive som negative – må komme på bordet slik at beslutninger kan fattes. Jo raskere vi gjør dette, desto raskere kan vi få endringer som gjør norske vinterveger tryggere. Derfor er både jeg og Arbeiderpartiet glad for at saken i dag diskuteres i Stortinget. Jeg registrerer også at ministeren er enig i disse problemene og tar dette på alvor.

Den forrige regjeringen gjennomførte flere tiltak for å bedre forholdene. Arbeiderpartiet lanserte også, som tidligere nevnt, i sommer ytterligere tiltak. Man satte også ned en arbeidsgruppe som nå er godt i gang med å se på kabotasjeproblematikken, som også er en viktig faktor i dette økende problemet. Det er gledelig at den nye regjeringen og ministeren viderefører denne gruppens arbeid.

De tiltakene mot sosial dumping i transportsektoren som Arbeiderpartiet lanserte i sommer, har fått bred tilslutning fra fagmiljøene og Transportarbeiderforbundet, og det er viktig at man jobber videre med dette og iverksetter nødvendige tiltak for å bedre situasjonen for framtida.

Noen av de tiltakene som Arbeiderpartiet mener vi må vurdere nærmere, er å innføre solidaransvar, slik at transportkjøperne er solidarisk ansvarlige for kostnader og for skikkelige forhold for sjåførene og kjøretøyene fra de selskapene de kjøper tjenester fra. Vi må stille krav til oppdragsgiverne om krav til transportørene, og her har jeg et godt eksempel fra Nordland: Nova Sea på Lovund tok initiativ og begynte selv å kontrollere sine transportører. Det har ført til at 15 oppdrettsbedrifter i Nord-Norge engasjerte seg i prosjektet Trygg Trailer i samarbeid med Statens vegvesen, som retter seg spesielt mot utenlandske vogntog.

Utvidede kontroll- og sanksjonsmuligheter, både ved grensepasseringer og ute på vegene, har vi sett bli iverksatt, og dette må styrkes. Vi må gi Vegvesenet og politiet muligheten til å holde igjen kjøretøy og forsterke samhandlingen mellom Vegvesenet og påtalemyndigheten, og her er det også viktig ikke å glemme dem som kommer med båt til Norge. Men man må også øke kravene til utstyr og kompetanse for vinterføre, som f.eks. krav til glattkjøringskurs, skikkelige vinterdekk – ikke på bare på bilen, men også på hengerne. Derfor er det et paradoks at det ikke ble krav om vinterdekk på hengerne da dette nå ble vedtatt for trailerne, spesielt når man hører begrunnelsen – om den da er riktig.

Samferdselsdepartementet kuttet krav til vinterdekk på tilhengere med begrunnelse i at det ikke var mulig å skaffe slike dekk, og det betyr at det i dag kjører vogntog med sommerdekk på hengerne. Kravet er bare at dekkene skal ha fem millimeter mønsterdybde. Dødsulykken som vi hadde på Hitra i desember, var et resultat av at en henger fikk sleng, og denne hengeren hadde sommerdekk.

Alle vi som kjører bil, forstår at det å kjøre på vinterføre med sommerdekk istedenfor vinterdekk, er en betydelig risikøkning, så det at man bruker benevnelsen «dødsmaskiner» på disse trailerne, er ikke så rart. Jeg mener også at man må se på forbudet som gjelder vogntog med toakslede trekkvogner vinterstid, noe som jeg også ser at UP-sjefen i Nordland kom med forslag om gjennom Rana Blad i går.

Man må også ha strengere regler for kabotasje. Vi ser at Finland har innført en snevrere tolkning av hva som utgjør en kabotasjeetur. Ifølge den finske definisjonen tillater et kabotasjeoppdrag kun én lasting og én lossing, og det vil etter denne forståelsen ikke være mulig å utføre flere oppdrag på samme kjøretur, slik det f.eks. foregår i Norge.

Det er også viktig å øke innsatsen mot transportkriminalitet. Økonomi er en viktig faktor i bransjen, og her er det all grunn til å rope et varsku. Slik det drives i dag, undergraver dette for næringen, som igjen betyr dårligere økonomi for transportbransjen, noe som fører til både dårligere sjåfører og utstyr.

Arbeiderpartiet vil være med og stå i front for å sikre skikkelige arbeids- og konkurransevilkår i transportbransjen. Sammen med partene i transportsektoren vil vi få til en skikkelig satsing for å bekjempe de uholdbare forholdene som vi ser utspiller seg i transportsektoren vår hver uke. Det er også viktig at regjeringen tar kampen mot sosial dumping på alvor i alle sektorer. Man må gjøre det man kan for å stoppe de useriøse og ulovlige aktørene.

Under den rød-grønne regjeringen ble det vedtatt å innføre obligatorisk bombrikke for kjøretøy over 3,5 tonn som ett tiltak. Stortingets vedtak er ennå ikke iverksatt, men vi forventer at dette blir gjort så fort som mulig. Med den raske gjennomføringskraften den blå-blå regjeringen skryter av, forventer jeg at dette har høy prioritet. Men vi vet også at mange bare kjører uten å betale. Det kan man forhindre ved å si at hvis en skal inn i landet, må en ha en viss sum forhåndsbetalt på brikkene.

Situasjonen i transportsektoren er svært alvorlig både for arbeidsvilkårene for sjåførene og for konkurransevilkårene for seriøse bedrifter, som står i fare for å bli utkonkurrert av useriøse aktører. De som underbetaler sine sjåfører og har dårlig utrustede bilder, truer sikkerheten på veiene våre. Det sier seg selv at et 50-tonns kjøretøy uten vinterdekk på norske veier er livsfarlig.

Derfor trenger vi en regjering som tar problemene på alvor – ikke en Høyre–Fremskrittsparti-regjering som har brukt de siste årene på å motarbeide innsatsen mot sosial dumping. Aldri har Høyre eller Fremskrittspartiet tatt opp et eneste forslag mot sosial dumping på egen hånd, men jeg forventer nå – med dere i regjering – at man tar dette på alvor og gjør noe med det.

Man bør også innføre et sentralt, nettbasert register for transportoppdrag, slik at det blir lettere for myndighetene å føre kontroll, noe som i dag er håpløst.

Så til slutt: Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg er under revisjon, og her bør også utenlandske trailere på norske vinterveger få en større og mer sentral plass. Det gjelder selvfølgelig også norske trailere.

I Arbeiderpartiet er vi klare til å innføre nye og skjer-

pede tiltak for å bedre vilkårene for transportbransjen og ikke minst for trafikkisikkerheten.

Jeg vil til slutt gjenta spørsmålet mitt fra interpellasjonsteksten, og jeg ser fram til svaret: Hva vil statsråden gjøre for å forhindre at tunge kjøretøy utgjør en trafikkrisiko på norske vinterveger?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:38:00]:** Både trafikkisikkerhet og fair konkurranse mellom aktørene – uavhengig av hvilket marked det er snakk om – er viktig både for meg og for denne regjeringen. Det viste vi også i budsjettet for 2014, der forliket i Stortinget medførte at en fikk en kraftig økning i vedlikeholdet av tunneler. Det handler om trafikkisikkerhet. Vi fikk en styrking av arbeidet med gang- og sykkelstier og den type ting.

Mye av mitt arbeid i de snart tre månedene den nye regjeringen har sittet, har også handlet om å få på plass ting som handler om trafikkisikkerhet, bedre framkommelighet og bedre konkurranse mellom aktørene i bransjen.

Nå må jeg først si at jeg var på en minnemarkering i Vestfold sist søndag, der en mintes de seks som omkom i Vestfold-trafikken. Det har dessverre vært en kraftig økning i antall omkomne sjåfører og passasjerer i året som har gått, over hele landet. Den jenta som holdt minnetalen, hadde mistet søsteren sin i en møteulykke da søsteren i tett tåke hadde kommet bare 20 centimeter over midtlinjen og møtt en trailer. Det ble et fatalt utfall.

Heldigvis har ikke statistikken vist noen markert endring når det gjelder trailerulykker. Det er ingen trøst at ulykkene ikke øker, men det viser at trafikkisikkerhetsbildet er mer komplisert enn bare å peke på trailere. Men en føler gjerne en spesiell utrygghet når en møter trailere på smale veier. Det gjorde i hvert fall jeg da jeg før jul besøkte Vegtilsynet for nettopp å diskutere veisikkerhet. Når en kjører E16 fra Bergen til Voss, er det ikke mye som skiller når en kjører en personbil og møter vogntog på vogntog som skal fra vest til øst eller motsatt.

Det setter noen perspektiver på hvor små marginer vi av og til opererer med, og som krever at sjåføren alltid er oppmerksom, og at små forhold i kjørebanelen kan skape alvorlige situasjoner.

Derfor er det viktig at vi jobber videre med å få trygge veier. En del steder må man se på trasévalg, noen plasser handler det om vedlikehold, og noen ganger handler det om begge deler.

Det er viktig at vi styrker arbeidet med å sørge for at vi har trygge kjøretøy her. Det gjelder både de norskregistrerte kjøretøyene og ikke minst den økende flommen av utenlandske kjøretøy.

Det er viktig at vi har trygge sjåfører, og at vi har folk som forstår hva slags kjøreforhold de beveger seg i, og som kjører etter forholdene på veien, og som vet hvordan de skal agere hvis de kommer ut for uforutsett vær – spesielt vinterstid. Der ser vi at det er store variasjoner.

Det er ikke bare utenlandske sjåfører som gjør galt, men også norske sjåfører. Det er primært utenlandske sjåfører man ser stå på tvers av veibanen vinterstid, fordi de ikke behersker kjøreforholdene, men det er dessverre en overrepresentasjon av norske sjåfører som ender opp med å

kjøre utenfor veien i ulykker. Her er det ikke slik at nordmenn er flinke, og utlendinger er bandittene. Dette handler om de seriøse kontra de useriøse aktørene, uavhengig av nasjonalitet. Det må vi også ha med oss.

Derfor er det også viktig at vi sørger for at det er en fair konkurranse her, og at det er de gode og dyktige transportselskapene som vinner oppdrag og overlever i konkurransen – ikke at de utkonkurreres av useriøse aktører, uavhengig av nasjonalitet, som jukser litt med kvaliteten på kjøretøyene, hvordan de laster bilen og hvordan de betaler sjåførene. Der er jeg helt enig med representanten Juvik: Vi må sørge for at det er de seriøse som jobber. Vi må sørge for at vi ikke får en rekke sjåførere til Norge som knapt nok har kjørt trailer før, men som plutselig, på grunn av EØS-regler og slikt, kan kjøre over hele Europa uten særlig kontrollvirksomhet og dermed slippe til på føreforhold som er helt annerledes enn det de gjerne er vant med fra Sør-Europa. Det arbeidet har vi allerede hatt mange møtepunkter på, med både bransjen og ulike etater, for å få en styrking av innsatsen.

Jeg er veldig glad for at representanten Juvik peker på gjennomføringskraft, for vi har allerede, i løpet av snart tre måneder, gjort mye. Vi tok tidlig initiativ til å møte bransjen, nettopp for å få deres virkelighetsbeskrivelse, for å se om alt det vi hadde hørt, stemte, og for å høre hva bransjen mente at burde gjøres av tiltak. Det er åpenbart at selv om det har blitt gjort litt – senest nå med innføringen av krav om vinterdekk og økt mønsterdybde – er det veldig mange ting som er ugjort, dessverre.

Vi har nå planlagt et møte mellom etatene, for vi ser at Utrykningspolitiet og Vegvesenet i ulike deler av landet gir ulike skildringer gjennom media av hva de tror de har lov til og ikke har lov til når det gjelder kjøreforbud, innkreving av bøter og den typen ting. Det er viktig at alle etatene i alle deler av Norge oppfatter regelverk og lovverk på samme måte og praktiserer det likt. Det er muligheter for å praktisere det strengere mange steder i landet enn det man har våget å gjøre lokalt. Da må vi sørge for at de får klar beskjed om å bruke lovverket og ikke bare rope på nye lover. Det er ikke alltid lovene som er problemet, men det kan være uklar informasjon utad. Det er også viktig for å ha en toveiskommunikasjon. Der det er småting i lovverket, vil vi selvsagt se på det og foreslå endringer som styrker etatenes mulighet til å utøve det på en god måte.

Jeg har allerede besøkt Vegtilsynet, nettopp for å få deres bilde av situasjonen, og både undertegnede og justisministeren har deltatt på flere kontroller sammen med politiet og Vegvesenet for å høre fra fagfolkene på dette feltet hvordan de opplever dette. Jeg opplever at vi har fryktelig flinke folk. En del av dem kan høre om det er noe galt med en bil bare ved at den kjører forbi. Det viser at det er mye erfaring som vi må bygge videre på, og vi må sørge for at Vegvesenet og Utrykningspolitiet er attraktive arbeidsplasser som holder på kompetansearbeidskraften sin.

Noe av det første regjeringen gjorde, var å øke bevilgningene til kontrollvirksomhet. Det var penger som kom inn fordi vi fikk et regjeringsskifte, og vi har sett en betydelig økning i aktivitetsnivået, både på Svinesund/Ørje og i Nord-Norge. Det er jeg veldig glad for.

Det jeg merket da jeg var på besøk hos Vegvesenet på Svinesund, var at én ting er kontrollvirksomheten, men spørsmålet er hvilke fullmakter de har når kontrollen er gjort, og de ser at bilen har mangler. Der er det åpenbart veldig mye som ikke har blitt gjort, og som vi kommer til å gi klare signaler om. Det handler om å praktisere kjøreforbud på biler som ikke er i god stand.

Så sier de: Jo, men noen biler skal bare til Oslo, og føret i dag er så godt at det ikke er noe problem å kjøre til Oslo. Det er for så vidt en praktisk og grei tilnærming, men problemet er at det ikke er etablert et system i dag som gjør at man sikrer seg at den bilen kjører rett tilbake fra Oslo og ut av landet. Slike system finnes ikke, og jeg spør meg hvorfor ikke. Selvsagt må vi innføre det, og det er vi i gang med.

Den bilen har i dag muligheten til å kjøre til Oslo og levere lasten, men så kan den begynne å ta kabotasjeoppdrag. Det er ikke helt i henhold til det man lovet på grensen, men det er mange som nok gjør det likevel, og plutselig er man på vei over en del fjelloverganger. Eneste sjansen for kontroll er hvis man blir tatt i rutinekontroll eller blir utsatt for en ulykke. Mange tar dessverre den sjansen.

Det å følge opp de midlertidige kjøretillatelsene som blir gitt, er viktig. Det sikrer at vi krever inn bøtene, slik at det faktisk blir en økonomisk belastning å komme til Norge og ikke ha alt i orden, i stedet for at man stikker av fra bøtene, som vi ser veldig ofte. Ifølge NRK, som har intervjuet en i Vegvesenet, skylder utenlandske trailere over 200 mill. kr i bøter og bompenger. Det sier litt om en unfair konkurransesituasjon, og det gjør jo at det blir enda vanskeligere for regjeringen og Stortinget å oppnå målet med å få mer gods over på kjøll og jernbane, fordi man får transportaktører på veiene som kan konkurrere ut dette, fordi de ikke betaler sin del av kostnadene.

Når det gjelder dekk og mønsterdybde, skal den forrige regjeringen ha æren for det. Men når representanten Juvik kritiserer at det ikke er påbud om vinterdekk på tilhengere, er det noe som ble fjernet av den samme regjeringen. Vi er i dialog med bransjen for å se hvordan vi kan innføre det på en god måte.

Vi er også bekymret når vi ser mye kaos på veiene over fjellet om vinteren. Derfor kommer vi ganske snart til å sette i gang en såkalt konseptvalgutredning, som ser på alle fjelloverganger i Norge, for å se på hvor man kan gjøre tiltak raskt for å bedre framkommeligheten, og hvor man må gjøre større investeringer som tar lengre tid. Vi må få et bilde av hvordan vi skal sette inn ressursene, for vi kan ikke ha det slik det har vært.

Vi må også enkelte steder se på viktige traséer, og under den forrige regjeringen ble det igangsatt en såkalt konseptvalgutredning for E16 mellom Bergen og Voss – den vestrekningen jeg nevnte. Jeg ser fram til at den utredningen blir ferdig i løpet av dette året, slik at vi kan gå videre for å se på helt nye traséer.

Vi må også se på truckstop. Vi må etablere flere truckstop. Der er vi i dialog med bransjen for å se hvordan man kommersielt kan få til dette, i stedet for at man hele tiden må vente på statlige bevilgninger.

Vi holder på med å innføre obligatorisk bombrikke på lastebiler, for det er en måte å sikre fair konkurranse mellom de ulike aktørene på, at utenlandske selskap ikke stikker av fra regningen, slik at norske sjåfører dermed må ta den. På en del traséer kan bompenger utgjøre tusenvis av kroner på ett strekk. Hvis man slipper å betale, utkonkurrerer man de norske aktørene med en gang, som man jo vet hvordan man skal kreve inn penger fra.

Det er høy trafikkvekst, et omfattende veinett og mange ulike vær- og føreforhold. Det gjør det utfordrende. Det vi kan sørge for, er at våre folk har evne og mulighet til å brøyte og holde ved like veiene, og at man finner og stopper de bilene som ikke skulle vært på veiene, fra å kjøre på dem.

**Kjell-Idar Juvik (A) [11:48:28]:** Jeg takker ministeren for svaret, og han viderefører for så vidt det jeg sa i innledningen min, nemlig at han viser at han tar tak i det økende problemet – ikke minst sett i et trafikkikkerhetsperspektiv, og det er vel det aller viktigste.

Ingen av oss liker selvfølgelig å få de nyhetene som vi fikk rett før jul, f.eks. den fra Hitra. Det kunne gått mye verre: Familiefaren kom rett fra barnehagen. Han hadde tre barn i bilen, men to av dem satte han av. Dessverre gikk det ikke bra med faren, men barnet klarte seg. Slike ulykker regner jeg med at ingen av oss ønsker å ha i framtida, og derfor er vi selvfølgelig enige om en nullvisjon og det å se på tiltakene.

Jeg ser også andre avisutklipp hvor man er skikkelig bekymret. Det er fagfolk, bl.a. sjåførskolere, som uttaler seg. Én sier bl.a. at de nye reglene for vogntog er livsfarlige. Da viser han til dekkreglene. Som jeg sa i mitt innlegg, kommer det kjøretøy på 40–50 tonn med sommerdekk på tilhengeren. Jeg tror ingen av oss som sitter her, kjører med tilhenger uten piggdekk, selv på en personbil. Vi lar den heller stå til det blir bart på veiene.

Jeg registrer også at ministeren er opptatt trafikkikkerhetsperspektivet, og han bruker som eksempel det de har klart å få til med tunellene. Jeg er ikke uenig i at det er viktig å ruste opp tunellene, men da blir det et lite paradoks når man samtidig vurderer å ta bort kanskje det viktigste trafikkikkerhetstiltaket når det gjelder tuneller, og det er gjennomsnittsmåling, som er innført med stort hell. Vi ser faktisk en reduksjon av trafikkulykkene i tunellene på 27 pst. Ministeren sa i går at han vurderte ikke å bygge det ut på flere nye strekninger. Det forbauser meg med tanke på den helhetlige trafikkikkerheten.

Jeg glad for at ministeren ser framover og registrerer de problemene som er. Han ser også framover når det gjelder hva vi skal få til. Arbeiderpartiet og jeg mener oppriktig at den debatten skal vi gå konstruktivt inn i for å se på ytterligere tiltak for å bedre denne situasjonen.

Det er også sånn at noen av de tiltakene som er nevnt her, krever samordning med de andre nabolandene våre. Et eksempel er det med kabotasje – ikke minst praktiseringen av kabotasjekjøring. Like ens bør det å få på plass vinterdekkpåbud på hengere være en kurant sak, men det må gå igjennom det også. Det er viktig nå i forbindelse trafikkikkerhetsplanen at man også løfter inn det med trailere.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:51:39]:** Dette er en viktig debatt. Man sier at det er kjekt at statsråden har registrert problemet – nei, vet du hva! Denne regjeringen som nå sitter, har i opposisjon pekt på problemet veldig lenge og krevd handling. Det har skjedd lite grann, men altfor lite. Nettopp derfor er jeg veldig glad for at vi nå har sjansen til å gjøre noe med problemene, og vi er altså godt i gang.

Jeg nevnte økt kontrollvirksomhet, jeg nevnte mange av de tiltakene vi nå igangsetter etter å ha møtt folk som jobber på veitrafikkstasjonene, og hvordan man følger opp problemene som de avdekker, men som man i dag føler seg maktesløs ovenfor.

Til tuneller: Det som har vært det store problemet med tuneller, er altså ikke trailersjåfører som råkjører, men det er trailere som kommer i brann. Det er derfor det er så viktig å sikre mot brann i tuneller. Derfor er det en prioritering framfor å sette opp fartsregulering. Men fart er selvsagt skadelig – når unge folk kjører altfor fort og mister kontroll på bilen.

Når det gjelder dekkreglene, må jeg minne om at forrige regjering hadde mulighet til å innføre vinterdekkpåbud på tilhengere, men det gjorde den ikke, tvert imot – og så kritiserer man nå dagens regjering for at det ikke er på plass. Vi jobber med det, men dessverre er det noen ting som tar lengre tid enn det vi ønsker. Det er ikke fordi vi ikke ser på det, men det er rett og slett fordi det er for mange prosesser som vi må forenkle. Det forenklingsarbeidet pågår også, men det tar tid.

Til samordning med utlandet: Da jeg var i Sverige i begynnelsen av desember, var nettopp trailerproblematikk en av de tingene vi tok opp. Vi ble enige om at vi på embetsnivå skal sette oss ned og se på hvordan vi kan samkjøre regelverket, og samkjøre kontrollvirksomhet og informasjon om mistenkelige trailere på tvers av grensene. Det arbeidet er altså igangsatt, men det var ikke noe som pågikk da vi tok over regjeringskontorene.

La meg ta opp det siste punktet, som jeg dessverre glemte: vinterførerkort. Det er strenge krav til sjåførene for å kunne kjøre trailer i Norge. Man må gå på mange kurs – glattkjøringskurs er ett av dem – for å vise at man behersker norske vær- og føreforhold. Men den enkelte utlending som kommer, trenger ikke å vise fram noe kunnskap om det. Man har gjennom media opplevd at utenlandske – primært østeuropeiske – sjåfører innrømmer at de kommer til Norge og kjører på vinterføre nærmest for første gang. De har ingen erfaring med å kjøre på vinterføre, ei heller med personbil. Det bekymrer meg. Derfor jobber vi med å stille krav om at skal man kjøre i Norge – du kan komme fra hvor du vil i verden – skal man vise at man har tatt kurs for å kunne beherske de kjøreforholdene som er vinterstid. Det er mulig vi får problemer med EU her, men den kampen er jeg villig til å ta, for dette er kjempeviktig. Det kan ikke være sånn at norske sjåfører skal ha strenge krav, mens det er fritt fram for utenlandske sjåfører. Igjen: Det betyr noe for konkurranseforholdet mellom aktørene. Jeg vil at vi skal ha de flinkeste sjåførene på norske veier, ikke bare dem som er billigst og uten kompetanse.

**Lise Christoffersen (A) [11:54:58]:** Jeg vil først av alt takke interpellanten for å ha reist en særdeles viktig debatt. Det regner jeg med at mange vil skrive under på, også utenfor denne salen.

Saken har, som interpellanten påpeker, flere sider. Vi som tilhører arbeids- og sosialkomiteen, har et spesielt ansvar for den delen av sakskomplekset som omhandler ryddige arbeidsforhold og konkurranse på like vilkår, der det absolutt ikke bør være slik at seriøse transportører, som tar sitt arbeidsgiver- og samfunnsansvar på alvor, må gi tapt for dem som utelukkende jakter profitt, koste hva det koste vil.

Dessverre ser vi at vi ikke er helt der vi bør være. Det gjelder flere bransjer, men det er spesielt alvorlig i transportbransjen, som vi diskuterer i dag, fordi dette i tillegg påvirker sikkerheten langs norske veier. Det har vi dessverre sett altfor mange eksempler på. Det handler rett og slett om liv og helse for den vanlige mann og kvinne som ferdes langs veien – til og fra daglige gjøremål som jobb, handling, levering og henting i barnehager og skoler. I baksetet sitter ofte det mest dyrebare vi har: barna våre.

Derfor er det positivt når det i Sundvolden-erklæringa heter at regjeringa vil «fortsette arbeidet mot sosial dumping», som ble igangsatt under den rød-grønne regjeringa. Solberg-regjeringa sier i klartekst at det er uakseptabelt at noen bransjer preges av sosial dumping og uakseptable lønns- og arbeidsvilkår, både for arbeidstakerne som rammes, og for konkurrerende bedrifter som følger loven. Arbeidsminister Robert Eriksson har på et spørsmål fra representanten Fredric Holen Bjørdal i oktober i fjor stadfestet disse løftene. Han sa også i klartekst at det er regjeringa som setter dagsordenen for dette arbeidet, og at det skal den gjøre gjennom målrettede tiltak som gjør det mulig å luke ut de useriøse aktørene og legge til rette for rettferdig konkurranse. Det er positivt.

Men i transportbransjen handler dette også om trafikk-sikkerhet. Da synes jeg det er litt bekymringsfullt når arbeidsministeren i det samme svaret understreker at han først vil evaluere de tiltakene mot sosial dumping som er iverksatt så langt, for deretter å vurdere eventuelle nye tiltak. Det er et gammelt uttrykk som sier at tid er penger. I de situasjonene vi diskuterer i dag, kan tid også være spørsmål om liv og død. Jeg håper derfor at samferdselsministeren kan være litt mer konkret enn sin kollega i svaret på spørsmålet fra interpellanten: Hva gjør statsråden for å følge opp den sittende regjeringens egen erklæring? Hvilke nye tiltak er på trappene? Når kommer de? Den rød-grønne regjeringa lanserte før valget handlingsplan nr. 3 mot sosial dumping, herunder forslaget om et eget treparts bransjeprogram for transportsektoren, foreløpig i sju konkrete punkter, herunder bl.a. solidaransvar, slik at transportkjøpere ikke bare kan kjøpe tjenester til en rimelig penge, lukke øynene og late som om de ikke vet. Solidaransvar er et punkt i tidligere handlingsplaner mot sosial dumping som Fremskrittspartiet har gått imot. Er det fortsatt Fremskrittspartiets holdning? Eller betyr regjeringserklæringa at man har skiftet standpunkt i en mer positiv retning? Hva mener regjeringa om hyppigere kontroller og utvidede sanksjonsmulig-

heter for Vegvesenet? Det har statsråden delvis vært inne på.

Vil vi få pålegg om vinterdekk for både trekkvogn og tilhenger? Ja, det har også statsråden vært inne på. Vil mulighetene for å avdekke kritikkverdige forhold bli styrket gjennom å innføre regionale verneombud for transportsektoren. Det har statsråden ikke sagt noe om. Spørsmålet er: Er regjeringspartiene fortsatt motstandere av å benytte den fordelene et landsdekkende nett av aktive og kompetente tillitsvalgte faktisk er når det gjelder å avdekke ulovlige forhold? Hva med strengere regler for kabotasje?

I en rekke medieoppslag det siste halve året har også politiet opplyst at det er et betydelig omfang av falske førerkort i omløp innen tungtransporten. Da snakker vi ikke bare om mangelfullt utstyr og brudd på hvilebestemmelser. Vi risikerer altså å møte inkompetente sjåfører i tillegg – ikke bare sjåfører som mangler glattkjøringskurs, men sjåfører som mangler kompetanse på tunge kjøretøyer i det store og hele. Spørsmålet mitt er: Vil statsråden bidra til at politiet får tilgang på bedre utstyr for kontroll av ektheten av førerkort?

Like viktig som å få bedre regler er det også å håndheve de reglene vi har og forhåpentligvis får. Altfor ofte ser vi eksempler på at brudd på reglene om kjøretid, hviletid og kabotasje blir henlagt. På den annen side fins det gode eksempler, bl.a. fra Lærdal og Voss, på at raske og konstante reaksjoner på lovbrudd samtidig også virker forebyggende. Det krever helt sikkert et tettere samarbeid mellom ulike sektormyndigheter. Statsråden var så vidt inne på at det er en dialog på gang i sitt svar. Så spørsmålet mitt er om statsråden også kan være litt mer konkret på hva han forventer av et slikt sektorovergripende samarbeid.

**Margunn Ebbesen (H) [12:00:15]:** Dårlig skodde utenlandske vogntog har vært en stor belastning på norske veier i mange, mange år. Det utgjør både en stor risiko for tap av menneskeliv og en stor utfordring for næringslivet som bruker norske veier og opplever at veier blir stengt i kortere eller lengre perioder på grunn av at utenlandske vogntog sperrer dem, og dermed også hindrer varene i å komme ut på markedet. I Nordland er disse varene gjerne fersk fisk som trenger rask tilgang til markedet.

Det er prisverdig at også Arbeiderpartiet engasjerer seg i denne saken nå. De har sittet med regjeringmakten i åtte år og kunne ha gjort mer enn de gjorde de årene. Men dette er en viktig sak uavhengig av hvilket parti som styrer. Det er viktig at vi engasjerer oss i lag for å få bedre forhold på norske vinterveier. Det å innføre krav om mønsterdybde på trekkvogner var et stykke på vei, men det var faktisk, som ministeren også sier, den forrige regjeringen som ikke sørget for at det også ble innført på hengere. Det er veldig beklagelig, for, som representanten Juvik sa, det er jo ofte hengerne som har sommerdekk, og som slenger ut i veibanen, og dessverre kan treffe biler og dermed medføre tap av menneskeliv.

Høyre er veldig fornøyd med at regjeringen som et hurtigtiltak sist høst tilførte midler, og iverksatte hyppigere tollkontroll langs grensene for å hindre dårlig skodde vogntog i å komme inn i landet. Videre er ikke



minst den økte satsingen på veibygging som denne regjeringen fattet et vedtak om sist høst, viktig. Bare i Nordland er etterslepet på fylkesveiene – de veiene som fylket overtok fra staten i 2010 – beregnet å utgjøre 7,8 mrd. kr. Derfor var den formidable satsingen som Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen gjennomførte ved budsjettet i desember, viktig. Bare gjennom økte bevilgninger og nye finansieringsformer kan vi raskere få bygd ut de nordnorske og norske veiene, og dermed også være med på et tiltak for å bedre forholdene også for utenlandske og norske trailere. Det er ikke tvil om at mer satsing på vei og bygging av vei er gode tiltak, men jeg tar også veldig gjerne imot de tiltakene som ministeren skisserte i sitt svar til interpellanten.

Ingerd Schou hadde her overtatt presidentplassen.

**Jenny Ellaug Følling (Sp) [12:03:04]:** Takk til interpellanten Juvik som tek opp dette viktige temaet. Vi er alle trafikantar, og vi forventar at vi kan ferdast trygt på vegane og komme heim til våre kjære. Difor er det viktig, som det vart diskutert, med trafikktryggingstiltak på vegane. Difor er det viktig at vi diskuterer køyretøy i forsvarleg stand, og at vi har trygge og opplagde sjåførar. På Vestlandet, der vi har smale vegar og fjellovergangar med bratte og glatte vegar, som i Nordland, er dette ei veldig viktig sak.

Vi ser at det vert avdekkja stadig fleire køyretøy, ofte av utanlandsk opphav, som er for dårleg skodde, og som ikkje overheld reglane om køyre- og kviletid. Dette får og kan få fatale fylgjer: Det er nokon som ikkje kjem heim til sine kjære. Difor er dette så viktig. Difor er det viktig at vi set inn målretta tiltak der det er høgst risiko, slik at vi greier å fange opp dei trailerane som ikkje er i forsvarleg stand, som utgjør ein fare for sikkerheita på vegane. Difor meiner Senterpartiet at ein må ha skjerpa krav til mønsterdjupne, krav om vinterdekk og auka kontrollverksemd som fangar opp risikoen – ved at vi har kontrollverksemd ved grensa og ved fjellovergangane, og at det ikkje går an å spekulere i og planlegge med omsyn til korleis desse kontrollane vert utførde.

Ein må òg jobbe inn mot EU for å få eit strengare regelverk når det gjeld moglegheitene til utanlandske transportørar for å drive transportverksemd i Noreg.

Ministeren har lista opp mange gode tiltak innan både trafikkisikkerheit og fair konkurranse. Det er viktig å skilje dei useriøse frå dei seriøse, og det er mange viktige trafikkisikkerheitstiltak, som eg nemnde. Eg ser fram til den konseptvalutgreinga som er nemnd, der ein ser på fjellovergangane – er det låglandslinje ein då tenker seg, for på ein måte å bøte på nokre av desse tiltaka – og truckstopp og vinterførarkort, ja, mange viktige tiltak som eg er glad for kjem opp. Dette vil vere svært viktig å gripe tak i raskt, for å få bukt med eit problem som betyr svært mykje for trafikkisikkerheita på dei norske vegane.

**Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:06:10]:** Først vil jeg også takke interpellanten for å ha tatt opp saken på en utmerket måte.

Det er klart at saken begynner med innledningen og med spørsmålet som går til statsråden med utgangspunkt i trafikkisikkerhetsproblematikken, nemlig det at det er mange trailere som sperrer veien. Mange av dem har utenlandske eiere eller sjåførar. Det er altfor mye dårlig kunnskap om kjøring, og dermed utgjør trailerne en trafikkisikkerhetsrisiko. Det handler om utstyr, og det handler om kunnskap, akkurat som interpellanten sa, og som statsråden tok opp i sitt innlegg.

Men de to andre sidene som både interpellanten og statsråden tar opp videre, er noe som setter dette inn i et større perspektiv. Det handler også om sosial dumping. Det handler om det grunnleggende prinsippet om at arbeid som utføres i Norge, skal utføres i henhold til norske lønns- og arbeidsvilkår. Sånn sett går denne debatten videre til to andre helt aktuelle saker, nemlig diskusjonen om hvem som skal laste og losse i havnene våre, der det i dag pågår bl.a. en konflikt i Risavika og en diskusjon i Oslo havn. Det dreier seg nettopp om hvorvidt lasting og lossing skal utføres av folk som har kompetanse, og som har norske lønns- og arbeidsvilkår, eller om det skal utføres av ufaglærte om bord på skip som har dårligere lønns- og arbeidsvilkår.

Den andre problemstillingen når det gjelder sosial dumping, er diskusjonen om Norwegian, Bjørn Kjos' selskap, nemlig om man skal kunne konkurrere på billettpriser gjennom å dumpe lønningene til ansatte. Det er en levende debatt, med andre ord, som spenner vidt. Derfor er jeg veldig glad for at samferdselsministeren i sitt svar til interpellanten gjorde det veldig klart at han mente at vi skulle ha seriositet i bransjen. En skulle konkurrere på like vilkår, og det betyr også lønns- og arbeidsvilkår. Der oppfattet jeg samferdselsministeren som tydelig.

Den tredje biten er det som handler om useriositet: Vi kan godt ha lover, men det spiller ingen rolle når ikke folk følger opp lovene. Vi kan godt ha bompenger – jeg vet veldig godt at samferdselsministeren er motstander av bompenger, men jeg er veldig glad for at han så tydelig slår fast at når vi har bompenger, skal alle betale det. Det å snike seg unna bompenger er ikke en heroisk kamp mot bompenger, det er rett og slett useriositet og sosial dumping.

Når vi snakker om useriositet, snakker vi både om folk som ikke har kunnskap om hvordan operere store lastebiler på norske vei- og føreforhold, og om ulovlig kabotasje, akkurat som flere tok opp. En har rett til å drive en begrenset form for lasting og lossing, men ikke hvis en driver på med det i mye større utstrekning, og på andre steder, enn en har varslet. Vi har useriositeten med folkene som stikker av fra både bøter og bompenger som de er pålagt å betale, og dermed skaper en veldig feil konkurransesituasjon i forhold til andre – i tillegg til at de stjeler fra fellesskapet, de lar være å bidra.

Men vi skal ikke stikke under stol at både i det norske markedet og i EU er det forskjellige aktører som har forskjellige interesser: Det er norske lastebileiere som er opptatt av at de skal kunne ha samme konkurransevilkår som andre, og det er norske ansatte som er opptatt av å ha skikkelige lønns- og arbeidsvilkår. Men det er også de som kjøper logistikktjenester, som har et ansvar, men som i utgangspunktet vil være opptatt av å ha lavest mulig priser.

Og det er selvfølgelig de utenlandske aktørene som ser på Norge som et marked. Jeg går ikke videre inn på dette.

Jeg har ikke tenkt å rette noen kritikk mot samferdselsministeren. Jeg synes en god del av det som ble sagt, var veldig bra. Man var tydelig på hva slags retning man ønsker å gå i. Jeg vil likevel stille en del helt konkrete spørsmål, som samferdselsministeren har mulighet til å svare på i siste runde.

Det ene gjelder noe som interpellanten var opptatt av, nemlig at man i Finland praktiserer strengere kabotasjeregler enn det oppfattes at vi har i Norge. Kommer ministeren til å være for å ha regler i Norge tilsvarende dem i Finland? Når vil disse eventuelt bli innført? Forbud mot å kjøre videre før boten er betalt – er det noe som ministeren vil innføre, og i så fall når? Når kommer de obligatoriske bombrikkene? Kommer det også til å innebære en form for forhåndsbetaling, eller vil det være ettersending også i det som ministeren legger opp til? Når kan vi forvente vinterførerkort eller tilsvarende innført i Norge?

**Ingrid Heggø (A) [12:11:31]:** Det er ein svært viktig debatt som er reist i salen her i dag – all honnør til interpellanten for å ha sett søkjelys på dette. I media vert dette ofte framstilt som eit reint vinterproblem, men som dei fleste her har påpeikt, er det slett ikkje det. Det er viktig at trailerane er godt skodde for norsk vinterføre, men òg andre ting er viktige.

Vi som bur rundt om i distrikta, er vel kjende med problematikken kring trailerar utfor vegen og trailerar som sperrar vegen. Vi fryktar ofte å møte trailerar på enkelte strekningar.

Det er nok semje blant oss som deltek i debatten i dag, om at vi treng fleire tiltak for å hindra at tunge køyretøy utgjør ein risiko i trafikken. Eg håpar denne semja òg gjeld dei krevjande konkurranse- og arbeidsvilkåra i lastebilnæringa, som fleire har påpeikt. Eg vil koma med ei historie frå verkelegheita når det gjeld nettopp dette. Trailereren stod i brann, og årsaka var ein primus som hadde velta inne i bilen. Det viste seg at sjåføren hadde så dårlege arbeidsforhold at han ikkje hadde tid og råd til å stoppa og laga seg mat, så han kokte mat på primus inne i bilen mens han kørde.

Ei anna problemstilling er at mange har feil køyremønster, og at dei slett ikkje er vane med dei bratte fjellovergane og dei bratte bakkane våre. Bremsane går varme. Det er heller ikkje retarder, eit vassavkjølt bremsesystem knytt til mellomakselen, som norske trailerar stort sett brukar.

Dei sjåførane eg har snakka med etter ulukka i Gudvangatunnelen, er overtydde om at dårleg vedlikehald og varmgang i bremsesystemet var årsaka til den store brannulukka som oppstod der. Eg vil stoppa litt opp ved akkurat denne hendinga, fordi ho tydeleg viser at det er lønsamt med forsterka og auka kontroll ved grensa inn til Noreg. Etter ulukka stoppa all gjennomgangstrafikken opp i vekevis. Omkøyringsvegen var lang og svingete. Det førte til store ekstrautgifter for næringslivet – f.eks. mista turistnæringa i indre Sogn store inntekter – og det førte til store omkøyringskostnader for folk.

Forsterka kontroll av køyretøya er eit krav eg har møtt

frå mange i denne bransjen. Eg støttar det. Den auken i kontrollar vi såg sist haust, har sannsynlegvis redda mange liv. Og det er utrulege historier som kjem for dagen – trailerar med heilt blanke, nedslitne dekk og med svært dårleg teknisk standard.

Næringslivet i Noreg går godt. Talet på trailerar på vegane er aukande, noko som bekymrar, og som utfordrar både framkomst og trafikktryggleik. Det siste året er det heldigvis sett inn ein del nye, førebyggjande tiltak. Eit viktig tiltak er sjølvstøtt det nye kravet om vinterdekk for køyretøy over 3 500 kg. Denne vinteren er òg kontrollen av vogntog ved grenseovergangane og på krevjande vegstrekningar forsterka. Det er bra, men det er nok behov for ytterlegare verkemiddel her òg.

Kvalitetskrav til dekk på vogntog er eitt eksempel. Nyleg var det ei dødsulukke på Hitra – trekkvogna hadde vinterdekk, men tilhengjaren hadde det ikkje. Dette er dessverre lov i dag – som fleire her har sagt – men eg trur nok at alle i denne salen er einige om at dette bør ikkje vera lov. Heile vogntoget må vera skodde.

Så litt om kor stor risikoen er for at ein faktisk vert teken, og kva straffenivået er. Det kjem ofte påstandar i media om at utanlandske sjåførar vert handsama mildare og meir lemfeldig enn dei norske. Eg veit ikkje om det er tilfellet, men brot på køyre- og kviletidsreglane og kabotasjereglane vert altfor ofte lagt bort frå myndigheitenes side. Eit godt eksempel på at det nyttar – det vart vist til av representanten Lise Christoffersen – er Lærdal og Voss. Dei har auka innsatsen når det gjeld raske og kontante reaksjonar på lovbrøt, noko som har ført til ein markant nedgang i lovbrøta i desse distrikta og til auka trafikktryggleik.

Vi er alle tente med eit strammare regelverk og handheving av dette regelverket. Det må vera stor risiko for å verta stoppa og kontrollert, og det må svi – ikkje berre for sjåføren. Vi stiller strengare krav til oppdragsgjevarane. Solidaransvar – at transportkøyrarane er solidarisk ansvarlege for kostnader, og at det er skikkelege forhold for sjåfør og køyretøy – vil vera eit skritt i riktig retning.

**Åse Michaelsen (FrP) [12:16:41]:** Jeg synes det er en interessant debatt. Men det som kanskje er litt underlig, er at det tidvis framstilles som at vi ikke har diskutert dette før. Vi hadde altså i åtte år en flertallsregjering som tok opp mye av denne problematikken i salen – i år etter år. Nå blir det nesten framstilt som at dette er et problem som har kommet nå, og det forventes at regjeringen leverer i løpet av to–tre måneder.

Jeg vil nevne et eksempel fra den regionen jeg kommer fra. Der har vi store utfordringer nettopp med trailerar på vinterføre. En skal være klar over at det også finnes ferge-terminaler som er å betrakte som en grense. E39 er en veldig viktig europavei. Den starter på kontinentet, går gjennom Hirtshals, over Skagerrak og til Kristiansand. Det betyr at det er en mengde trailerar som kommer fra land hvor det ikke er mulig å kjøre med piggdekk, og hvor det ikke er mulig å ha relevante dekk på bilen. Slike biler kommer da til kai. Her er det blitt etterlyst et tett samarbeid mellom både tollvesenet, vegvesenet og andre som kan forhindre at særilig vogntog kommer direkte ut på E39. Dette

har vært etterlyst gjennom flere år – ikke bare av denne representanten, men av mange andre representanter fra Sørlandet.

Disse tiltakene har ulike samferdselsministre fra den rød-grønne regjeringen ikke tatt på alvor. En trenger bl.a. plass til disse vogntogene på kai, slik at de ikke kommer på veien. En trenger opplysningsbrosjyrer på et annet språk enn norsk ved utenlandske terminaler, ved kaianlegg. En trenger samhandling og avtaler med tollvesenet osv. Dette har ikke blitt ivarettatt godt nok. Den nye regjeringen er veldig fokusert på å få dette til.

Så ble det diskutert litt hvordan vi skal gripe saken an når det er et kjøretøy som ikke skal ut på norske veier. Skal vi beslaglegge pass? Skal vi kreve betaling der og da? Statsråden er veldig tydelig på at han vil ta opp kampen med EU hvis vi krever vinterførererkort, noe jeg vil berømme statsråden for at han er villig til.

Når det gjelder E39, nytter det ikke bare å gjøre én ting. Det var en alvorlig ulykke på E39 vest for Kristiansand, hvor fire unge mennesker omkom. Det ble da veldig tydelig lagt vekt på at midtdeler her ville avhjelpe nye ulykker.

Jeg vil berømme den daværende samferdselsministeren – det var Meltveit Kleppa – som fikk igangsatt utredning, og fikk på plass midtrekkverk på en strekning på ca. 300 meter. Men det ble i samme tilfelle ikke lagt av midler til å kunne sikre et krabbefelt eller en firefeltsløsning på samme sted. Dette var i en bakke. Hva skjedde så? Jo, en hadde da inntil fire timers stenging i denne bakken på grunn av at en nå ikke hadde muligheter for trailere som kjørte til siden, fordi en hadde en midtdeler. Det sier meg at vi er nødt til å tenke helhet, vi er nødt til å si både-og og ikke gjøre det stykkevis og delt, sånn som den tidligere rød-grønne regjeringen gjennomførte det. Det betydde faktisk at det mellom Kristiansand og Stavanger ikke var noen alternativ vei. Veien var låst, den var stengt i flere dager. Den var stengt sånn at en måtte finne alternative veier, som betydde at en kuttet en strekning på 21 mil for å kunne klare å få både vogntog og vanlige biler videre.

Det som er viktig for oss nå, er at vi i fellesskap – tverrpolitisk – sier at vi vil gjøre noe med det, og at alle partier stiller opp når den nye regjeringen nå så tydelig signaliserer at de vil ta hånd om de ulike problemene her.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:21:53]:** Først vil jeg takke alle for en god debatt og gode innlegg. Det er viktig at Stortinget tar dette på alvor, debatterer det og tar saken videre.

Det var ikke et forsøk fra undertegnede på å kritisere den nye regjeringen angående vinterdekk på henger – jeg oppfattet det ble oppfattet sånn både av ministeren og representanten Michaelsen. Det var ikke det jeg gjorde. Jeg påpekte et paradoks og en svakhet ved den ordningen som var, ikke minst med tanke på trafikksikkerhet, og det var et konstruktivt forsøk på å ta oss videre i den saka.

Det er vel ikke sånn at trailere råkjører så mye i tunneler. De skal i utgangspunktet ha en fartssperre sånn at det kan unngås. Men det er jo ikke sånn – dessverre – at de er alene i disse tunellene. Muligheten for kontroll i tunel-

lene som var med gjennomsnittsmålinger, ville iallfall ha gjort at bilistene som kanskje kunne komme imot traileren, unngikk å komme i god fart og skape en farlig situasjon.

Det er riktig at man satser på veg. Det gjorde forrige regjering gjennom NTP-en, og det har de ytterligere gjort i det forslaget som ligger nå. Selv om representanten Ebbesen viste til at det skulle satses mer på vegene i Nordland, er det også noen veger som ligger på vent, som vi er spente på. Dette er helt klart ikke bare et Nord-Norge-problem, det er et problem for alle som har vinterføre. Det er også riktig, som representanten sa, at det heller ikke bare er et vinterføreproblem. Det er også andre problemer når det gjelder både sosial dumping og de useriøse aktørene, som ikke bare angår vinterføre.

Det er et økende problem hvis vi i hvert fall skal ta vinterens tall til følge. Som sagt fikk jeg oppdaterte tall på hvor mange stenginger det har vært bare i Nord-Norge de fire siste månedene i fjor. Der har det vært 772 stopp bare på vegene i Nord-Norge forårsaket av trailere. Det er en dobling av snittet fra årene 2008–2012. Det kan skyldes mange ting, ikke bare at det er mer trafikk, men det har selvfølgelig med vær og føre å gjøre også.

Det er ting vi kan gjøre rimelig fort, som vi er enige om, men det er viktig å se på hovedpunktene som har vært diskutert her: kompetanse, utstyr, kontroll, solidaransvaret, transportkriminalitet og det med sosial dumping. Er vi enige om å ta tak i disse tingene, er vi kommet langt. Jeg ser fram til at vi i samarbeid tar videre disse problemstillingene og finner gode løsninger.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:25:00]:** Jeg takker interpellanten for debatten. Det har vært en god anledning for regjeringen til å vise hvilke tiltak vi allerede er i gang med. Jeg inviterer opposisjonen til i framtiden å komme med innspill som gjerne kan forsterke dette ytterligere, men jeg opplever at på alle områdene som omhandler trafikksikkerhet, og dette som interpellasjonen i utgangspunktet tok opp, er regjeringen allerede i gang. På en del områder kan vi levere i løpet av ganske kort tid, fordi arbeid også har vært igangsatt av forrige regjering. Det gjelder bl.a. bombrikker. På en del andre områder er det dessverre sånn at vi må begynne fra scratch. Det betyr at ting vil ta lengre tid. Det går bl.a. på dette med vinterførererkort og på en del av de tingene som de som utfører kontrollene, må få avklaringer på når det gjelder hvordan de kan håndtere de ulike kjøretøyene. Der vil vi levere så fort som mulig. Er det ytterligere ønsker fra Stortinget, imøteser jeg dem sånn at vi sammen kan gjøre dette enda bedre.

Så til noen av de spørsmålene som ble tatt opp her. Først ektheten på førerkort: Vi ble oppmerksom på den problemstillingen både gjennom media og i våre møter med bransjen. Det bransjen dessverre sier, er at de på dagen kan bestille falske førerkort fra utlandet som det er tilnærmet umulig for politi og tollere i Norge å oppdage. Det peker på at vi også må sørge for at en i Europa får et felles datasystem der en ikke bare ser på den fysiske brikken, men at en også kan kontrollere den – akkurat som en gjør med pass på passkontroller – for å se om det førerkortet også finnes i et system. Det er nok et lengre ler-

ret å bleke, men vi er altså allerede i gang med det arbeidet.

Når det gjelder dette med kjetting, er det én ting å kontrollere om en har nok kjettinger. Det er mange av disse kontrollørene som sier at vi kan godt telle kjettingene, men vi vet at disse folkene ikke har peiling på hvordan de bruker dem. Derfor må kontrollstasjonene få økt myndighet til hva de kan teste og sjekke sjåførene for.

Når det gjelder kabotasje – veldig viktig – har vi også vært i kontakt med bransjen, både sjåførene, fagbevegelsen og NHO-systemet, for å finne hvilken ordning det er som fungerer her, også med tanke på Datatilsynet, som gjør at en kan ha kontroll på varelastene, og dermed få en oppmerksomhet på om det er sjåfører som tar mer transport enn det de har lov til. Her er det mange gode ting.

Når det gjelder bombrikkene, antar jeg at vi kommer på plass med dem i løpet av 2014 – så har representanten Eidsvoll Holmås fått klarhet i det. Når det gjelder vinterførerkort, er jeg mer usikker, for her er det mye oppløyd mark vi må gå igjennom.

Til slutt: Det er viktig å få seriøsitet på plass i arbeids-

livet. Jeg opplever at i mange bransjer er de aller fleste aktørene seriøse. Men vi skal også være forsiktige når vi bruker uttrykket «sosial dumping», for la meg minne om at konflikten i Risavika havn handler om to ulike fagforeninger i det samme systemet, nemlig LO-systemet. De som jobber på Risavika havn i dag, er medlem i Industri Energi. Det er nordmenn, de jobber på fast lønn, alt er avklart. Alt som er konflikt, er ikke nødvendigvis sosial dumping.

**Presidenten:** Da er sak nr. 2 ferdigbehandlet.

S a k n r. 3 [12:28:10]

*Referat*

**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat.

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

Møtet hevet kl. 12.28.

---