



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 39 • 8. januar
Sesjonen 2024–2025

Møte onsdag den 8. januar 2025 kl. 10

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 39):

1. Muntlig spørretime
2. Ordinær spørretime
3. Referat

Presidenten [10:00:00]: Representanten Marius Arion Nilsen vil framsette et representantforslag.

Marius Arion Nilsen (FrP) [10:00:12]: På vegne av Fremskrittspartiets representanter Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg, Morten Wold, Himanshu Gulati, Silje Hjemdal, Terje Halleland og undertegnede har jeg æren av å framsette et forslag om mer vannkraft – grunnsteinen i Norges energiforsyning.

Presidenten [10:00:33]: Representanten Erlend Wiborg vil framsette et representantforslag.

Erlend Wiborg (FrP) [10:00:50]: På vegne av Fremskrittspartiet gjennom representantene Per-Willy Amundsen, Sylvi Listhaug, Dagfinn Henrik Olsen, Tor André Johnsen, Himanshu Gulati og meg selv er det en glede å framsette et representantforslag om at Norge skal vurdere å tre inn i Storbritannias migrasjonsavtale med Rwanda.

Presidenten [10:01:10]: Representanten Silje Hjemdal vil framsette et representantforslag.

Silje Hjemdal (FrP) [10:01:27]: På vegne av Fremskrittspartiets stortingsrepresentanter Hans Andreas Limi, Roy Steffensen og meg selv har jeg gleden av å framsette et forslag om å splitte og selge NRK.

Presidenten [10:01:41]: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:01:49]

Muntlig spørretime

Presidenten [10:01:51]: Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at statsrådene Kjersti Toppe, Jon-Ivar Nygård og Oddmund Hoel vil møte til muntlig spørretime.

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

Vi starter da med første hovedspørsmål, fra representanten Trond Helleland.

Trond Helleland (H) [10:02:17]: Mitt spørsmål går til samferdselsministeren.

For ett år siden holdt statsråd Nygård en togtale, den første i sitt slag. Det skulle markere starten på et togår som har vært preget av feil og trøbbel nesten hver eneste dag. Det er ikke offisielt, men jeg fikk iallfall et hint før jul om at det i ca. 340 dager har vært feil og trøbbel med togene i Norge – 340 av 365 dager. Det har vært signalfeil, det har vært forsinkelser, og det har vært avsporinger, branner og feil med kommunikasjonsutstyret.

I togtalen sa statsråd Nygård at når vi får på plass det nye signalsystemet, skal ordet «signalfeil» fjernes fra det norske språk – omtrent slik sa han det. Det har vel ikke gått helt etter planen. I går hadde statsråden et møte der mange av aktørene i jernbanesektoren var innkalt for å snakke om den siste tids hendelser. Jernbanetilsynet har nå varslet et tilsyn der de vil ha full gjennomgang av alle aktører i sektoren. De eneste som ikke var innkalt til møtet i går, var jernbaneselskapene, de som har daglig kontakt med dem togene er til for. Dette synes jeg sier litt om regjeringens fokus – systemet er viktigere enn brukerne.

Hvorfor ble ikke jernbaneselskapene innkalt, slik at passasjerenes interesser kunne blitt ivaretatt?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:04:03]: Det var en god idé å holde en jernbanetale, for vi trenger å fokusere mer på hvordan vi skal få togene våre i rute, hvordan vi skal få opp punktligheten, og hvordan vi skal utvikle norsk jernbane framover. Jeg tror ikke det er noen hemmelighet hva som skal til. Jeg tror alle i salen her, partiene og regjeringen, har forstått at det vi må gjøre, er å bruke mer penger på å ta vare på den jernbanen vi har, bruke mer penger på drift, på fornyelse og på vedlikehold. Fra regjeringens side har vi lagt fram en veldig klar strategi for det gjennom Nasjonal transportplan, og vi har fulgt det opp i det statsbudsjettet som nå er vedtatt i Stortinget.

Så har vi hatt en del uheldige hendelser. Det har vært avsporinger, det har vært skred, det har vært den typen ting. Det har vært etterdønninger etter ekstremværet Hans, for så vidt, når det gjelder Randklev bru. Det er flere eksempler på hendelser som har spilt inn, og som har gjort at vi har fått dårligere resultat enn det som er målet vårt. Punktlighetstallet blir, slik jeg har forstått det, om lag 86 pst. Det er litt ned fra fjoråret, og da er vi et godt stykke unna 90 pst., som er målet. Vi skal fortsette å jobbe for å nå det målet. Vi er nå selvfølgelig også godt i gang med å evaluere den hendelsen som skjedde 1. juledag, gjennom at Statens jernbanetilsyn sier de skal ha et bredt anlagt tilsyn.

Togselskapene var ikke invitert til dette møtet. Det betyr ikke at vi ikke kan ha dialog med togselskapene om dette, men det vi først og fremst har vært opptatt av nå, er å sørge for at vi unngår at denne feilen skjer igjen, og at vi skal lære av det. Det handler ikke om noe annet

enn passasjerene, for det er nettopp det som er det helt avgjørende her: at vi får et godt nok tilbud til passasjerene.

Jernbanedirektoratet var selvfølgelig også til stede og kunne snakke om disse hendelsene, knyttet til hvordan det hadde gått for passasjerene og med tanke på informasjon og alt det som kanskje ikke var godt nok.

Det er mange læringspunkter, og nå skal vi ha et tilsyn. Jeg ser fram til at vi ut av det forhåpentligvis får noen svar som gjør at vi kan sette i gang konkret forbedringsarbeid.

Trond Helleland (H) [10:06:05]: La oss holde oss på Marienborg i Trondheim, hvor bruddet i GSM-R-kommunikasjonen skjedde. Det tok 13 timer fra bruddet oppsto til togene var i gang igjen. Dette har også beredskapsmessige implikasjoner. Her var det kollaps i eget system. Det var ingen utenforliggende aktører som har bidratt til dette, i hvert fall ikke så vidt vi vet.

Så gjelder spørsmålet mange stiller seg, og det er et vanskelig ord, redundans – backup, reserveløsninger. Der var Bane NOR-sjefen veldig raskt ute og sa at jo da, de har en backup, og det er fasttelefon – det finnes vel knapt lenger – og mobiltelefon. Er det virkelig sånn at hele Jernbane-Norge kan stoppe opp fordi det er en total mangel på reserveløsninger, eller er det rutinene til Bane NOR som er altfor dårlige?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:07:06]: Alle de spørsmålene mener jeg er veldig relevante, og jeg går ut fra at tilsynet vil gå inn i dette og hvilke vurderinger som ble gjort av Bane NOR. Hva kan vi lære av den hendelsen? Gjorde man feilvurderinger? Hva med det ordet representanten brukte, redundans, er den god nok? Skal det gjøres på en annen måte?

Jeg vil ikke gå inn i detaljene om hvordan systemet til Bane NOR er, men de har to typer datasentre, altså to som skal avlaste hverandre, og så gjorde Bane NOR en vurdering. Det som blir sagt fra Bane NORs side, er at det var usikkerhet om hva som var årsaken. Kunne det være et cyberangrep? De tok ikke sjansen på å gå over til det andre systemet grunnet fare for å risikere en smittesituasjon – det var det begrepet som ble brukt – og dermed sette togtrafikken ytterligere på spill med trafikk på linjene.

Trond Helleland (H) [10:07:55]: Vi får avvente Jernbanetilsynets rapport.

Det har også vært mange andre hendelser, som statsråden selv var inne på. Blant annet hadde vi noen timers stengning på Nationaltheatret stasjon litt før jul. Det skyldtes brann, og brannen skyldtes vedlikehold. Brannen skyldtes at det kjørte et såkalt sporslipingstog forbi og skulle slipe skinnene, og det var antagelig ikke

vannet godt nok i forkant og etterkant, noe som gjorde at det oppsto brann. Det merkelige er at det samme skjedde på Bergensbanen bare et par-tre uker før, der et snøoverbygg på Bergensbanen brant ned mellom Halingskeid og Myrdal.

Er vedlikeholdsrutinene i Bane NOR gode nok når det vi alle er enige om – nemlig at det er viktig å satse på vedlikehold – faktisk er det som fører til togstans? Er det gode nok rutiner da?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:08:58]: Det virker veldig åpenbart å svare nei på det spørsmålet, men jeg skal likevel være forsiktig med å gjøre akkurat det, for dette må man jo gå gjennom for å se hva som faktisk skjedde. Så vidt jeg har oppfattet av Jernbanetilsynet, vil de også se på episoden med brann på Nationaltheatret stasjon. Jeg skal ta litt forbehold om hvorvidt det er helt korrekt, men jeg mener de sa at de også skulle se på det. Det vil i så fall være nyttig lærdom, for det er klart at hvis situasjonen skulle bli sånn at økt vedlikehold og å gjøre det jeg tror vi alle tror virker, nemlig å bruke mer ressurser på det, fører til den typen hendelser, er jo ikke det godt nok. Det er det veldig enkelt å være enig i.

Trond Helleland (H) [10:09:36]: Det er vi veldig enige om. Hvis vi bruker penger på vedlikehold, skal det bli bedre og ikke dårligere. Det må være en konklusjon.

I den jernbanetalen statsråden holdt i fjor, pekte han også på Jernbanedirektoratet som dirigenten i Tog-Norge. Vi hadde en liten runde her i går, og nå vil jeg utfordre statsråden direkte: Er det Jernbanedirektoratet som er dirigenten, eller er det kanskje eieren og den øverste ansvarlige, nemlig statsråden, som skal være dirigent i Jernbane-Norge? Vil statsråden ta taktstokken tilbake og sørge for at det er han som dirigerer Jernbane-Norge, og ikke Jernbanedirektoratet og flinke, men kanskje litt usynlige byråkrater? Tar statsråden ansvaret for alt dette som skjer nå med jernbanen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:10:31]: Ansvaret er mitt. Jeg har ansvaret for norsk jernbanepolitikk. Ingen andre har det, men det betyr ikke at ikke jeg i en samtale med jernbanefamilien peker på hvem som er dirigenten i det systemet, og det var i den sammenheng vi pekte på direktoratet som nettopp det, for det er de som har ansvaret for å koordinere. Det fritar ikke meg for noe ansvar overfor Stortinget. Jeg er veldig klar over at jeg har ansvaret for å utforme norsk jernbanepolitikk, innenfor de rammene som Stortinget setter.

Trond Helleland (H) [10:10:57]: Gjennom mange år – jeg holdt nesten på å si tiår – i diskusjonen om jernbane har hovedutfordringen ofte blitt pekt på som å være et nedslitt og gammelt signalanlegg, men allerede

for nesten tjue år siden begynte vi å se et lys i enden av tunnelen, nemlig ERTMS, det europeiske signalsystemet som skal erstatte det, jeg holdt på å si analoge, litt gammeldagse signalsystemet. Likevel har det kommet en kjelke i veien som gjør at det står i statsbudsjettet at vi nå må utsette ERTMS, og at det kanskje ikke kan være fullt ut operativt før i 2034. Samtidig, i november, startet Bane NOR med ERTMS på Gjøvikbanen. Der er det i full gang. Da er spørsmålet mitt: Hvorfor må vi vente i ti år på å få resten av Jernbane-Norge opp og gå når det allerede er i gang på Gjøvikbanen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:12:01]: Det er jo akkurat den samme situasjonen som den foregående regjeringen la opp til i sin nasjonale transportplan. Det er klart at man må bruke de årene på å innfase det. Det som er utfordrende nå, er at det er blitt forsinkelser, særlig på grunn av leverandørproblematikk, og det er årsaken til at Bane NOR nå forsøker å replanlegge, eller justere planen, for å bruke et godt norsk uttrykk. Det man må se på nå, er at vi i hvert fall ikke må komme i en sånn situasjon at nytt signalsystem og det å vente på ERTMS skal bli et hinder for å ta ut effekten av ny jernbaneinfrastruktur. Derfor ser Bane NOR nå på om det kan være aktuelt å bruke konvensjonelt anlegg på noen steder, i påvente av at ERTMS kan ruller ut over det hele.

Det er jo sånn med transportplanlegging og transportinvesteringer at vi bruker tid på å gjennomføre det. Jeg har ikke sett noen som har foreslått å innføre hele ERTMS over et år. Det tror jeg heller ikke Høyre har foreslått.

Trond Helleland (H) [10:12:58]: Nei da, det har ikke vi heller foreslått, men det framstår fortsatt utydelig hvorfor disse forsinkelsene er så store når man allerede har et system operativt på Gjøvikbanen. Da er spørsmålet: Er det iPad-er eller datamaskiner som mangler – hva er det som mangler? Det kunne vært greit om Stortinget etter hvert fikk en litt bedre rapport om nettopp det.

Jernbane handler om å frakte mange folk – folk som skal på jobb, folk som skal ut og reise, og som er avhengige av at toget er framme i tide. Det har det vært for lite av nå. Samtidig er jernbanen viktig for å frakte folk til f.eks. flyplassen. Det er jo interessant at Kjell Opseth i sin tid var den som sa nei til at Flytoget skulle driftes av NSB – han ville ha en egen organisasjon. Hvorfor har statsråden funnet ut at Norges mest populære selskap skal overtas av Vy, som dessverre er et av Norges minst populære selskaper?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:13:59]: Jeg har ambisjoner om at alle norske togpassasjerer skal få et godt togtilbud, enten man bruker Vy eller Flytoget. Det som

er grunnen til at vi har sagt at ruteleiene til Flytoget skal inngå som en del av hele østlandsregionen senest fra 2028, er det faktum at det ikke er plass nok til tog, det er ikke plass nok til togpassasjerer på den måten vi har rigget oss i dag. Litt karikert – vi kjører flytog som ikke er fulle, og så kjører vi Vy-tog som er fulle. Vi er nødt til å få tatt ut den kapasiteten til beste for alle togpassasjerer. Det tror jeg også Helleland er enig i, og så er det kanskje litt ulike syn på hvordan man skal gjøre det. Vi har sagt at vi tror på å lage ett sterkt norsk togselskap hvor vi integrerer dette. I første omgang vil Flytoget bestå som i dag, men være et datterselskap i Vy. Det ligner veldig mye på hvordan det var den gangen Flytoget ble født – da var det et datterselskap i NSB.

Mona Fagerås (SV) [10:15:10]: Toget er en klimavinner og en viktig del av det grønne skiftet. Folk tar toget når det går raskt, punktlig og til en fornuftig pris, men de utfordringene jernbanen nå opplever, går på tilliten løs for norsk jernbane. Jeg håper ministeren er enig med meg i at det er en fortvilet situasjon. Vi er avhengig av at flere velger toget og reiser kollektivt framover. Nå mister flere motet og stoler ikke lenger på at det alltid går et tog. Hvordan skal ministeren gjenreise tilliten til toget?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:15:59]: Jeg er enig i – og har sagt mange ganger – at det ikke er godt nok når vi ikke når punktlighetstallene våre. Derfor har vi sagt at vi må fikse norsk jernbane, i den forstand at vi må ta vare på de skinnene vi har, vi må ta vare på de kjørefledningene vi har og de sporvekslene vi har, og fornye for å sørge for at jernbanen fungerer. Det er det som skal til. Det kommer til å føre til store forbedringer for befolkningen, i tillegg til at vi selvfølgelig har kjøpt nye tog, som kommer i 2026, 2027 og utover. Det vil være en helt ny situasjon for togpendlerne og gjøre at hverdagen deres blir mye, mye bedre.

Heldigvis ser vi ikke nå noen spor av det representanten sier: at folk slutter å ta toget. Tvert imot, vi er snart tilbake på – eller antakelig over – 2019-nivå, så folk tar i stadig større grad toget. Det betyr ikke at det kan være noen hvilepute, for vi er nødt til å få til at de passasjerene opplever at de har en god reisehverdag. De er nødt til å kunne stole på at toget kommer og går når det skal, for det er en del av det å få livet til å gå opp – rekke barnehagen, rekke jobben og alt det som skal til. Vi må også passe på at vi ikke svartmaler, for det er selvfølgelig slik at 86,1 pst. av togene er i rute, så vi må ta med hele bildet. Likevel er det ikke godt nok. Vi skal videre – vi skal nå punktlighetsmålene.

Mona Fagerås (SV) [10:17:12]: Representanten Helleland var inne på beredskapen. Nå er ikke jeg like flink

med fremmedord som representanten, men jeg spør likevel. Aftenposten skrev denne uken om Bane NORs reservesystem for kommunikasjon. Ved stans som den på første juledag er det vanlig å bruke mobiltelefoner. I Bane NORs beredskapsplaner står det svart på hvitt at dette ikke er et godt nok system og vil medføre at tog stanser. Hvilken kjennskap hadde ministeren til sviktene i beredskapen hos Bane NOR før hendelsen første juledag, og hvordan følger ministeren opp Bane NORs beredskap framover?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:18:01]: I det møtet jeg hadde med Bane NOR i går, ble ikke dette med mobil nevnt som et alternativ. Det var snakk om å bruke en annen type mobil togradio, slik jeg har forstått det. Slik de snakker om redundans, viser det til det faktum at de har to datasentre, men det var ikke tilrådelig å sette i gang det andre, for man var redd for at man skulle få smitte, i den forstand at det potensielt sett kunne være et angrep.

Nå vil Jernbanetilsynet gjøre et bredt anlagt tilsyn. De skal levere en rapport allerede i februar. Da vil det selvfølgelig være veldig interessant å se hva de kommer fram til, se hva vi kan gjøre av konkret oppfølging og av bestillinger og om det er behov for å gjøre noe mer på redundans. Det kan være tilforlatelig å tenke det, men vi må jo først få de svarene og de gjennomgangene. Bane NOR skal også selv gjøre en egen intern gjennomgang. Alt dette tenker jeg er nyttig for meg og sikkert også for Stortinget og samfunnet å få fram.

Mona Fagerås (SV) [10:18:56]: I går behandlet Stortinget Riksrevisjonens knusende rapport om norsk jernbane. Den viser at omfanget av forsinkelser og innstillinger på jernbanen øker, til tross for at bevilgningene til jernbanen er tilnærmet doblet siden 2016. Feil på infrastrukturen koster oss 600 mill. kr i året. Hva mener ministeren er den viktigste årsaken til at ting er som de er, og når kan vi se resultatet av arbeidet ministeren har tenkt å gjøre for å følge opp Riksrevisjonens anbefalinger og snu de negative tendensene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:19:43]: Jeg mener det egentlig er veldig enkelt. Vi vet hva som er problemet. Problemet er at vi har brukt for lite penger på å vedlikeholde norsk jernbane over lang tid, kanskje flere tiår. Det betyr at det er flere som må ta ansvaret for det, og i Nasjonal transportplan har vi pekt veldig tydelig på at vi må ha en klar strategi for å bruke mer penger på det. Derfor vekter vi i Nasjonal transportplan opp det med å bruke penger på drift, vedlikehold og fornyelse og litt mindre på nyinvesteringer. Samtidig må vi også ha nyinvesteringer, for nyinvesteringer gjør også at vi får et bedre togtilbud. Når intercity blir ferdig på Østlandet med alle sine tre bein, vil det selvfølgelig være et bety-

delig bedre togtilbud til brukerne der, med nytt anlegg i tillegg til at vi også får nye tog.

Jeg er ganske trygg på at vi må stå ved og gjøre det vi nå sier vi skal gjøre: bruke mer penger på å ta vare på eksisterende jernbane. Det kommer til å gi resultater. I NTP sier vi at vi får ned innstillinger og forsinkelser med 30 pst. ved å gjøre nettopp dette.

Geir Jørgensen (R) [10:20:52]: Som det ble nevnt her, diskuterte Stortinget i går rapport fra Riksrevisjonen om jernbanetilbudet, en rapport som bl.a. slo fast at det er kritikkverdig at aktørene og bruken av virkemidler har vært for dårlig samordnet, og at aktørene manglet insentiver for å handle til jernbanens beste. Vil regjeringen nå trappe opp innsatsen for å samle jernbanen og fjerne sporene etter Solberg-regjeringens jernbanereform?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:21:27]: Vi har gjort store grep på jernbanen siden vi tiltrådte. Vi stanset konkurranseutsettingen på trafikkpakkene umiddelbart, vi har slått Spordrift sammen med Bane NOR fordi vi tror på at det å samle kompetansemiljøene på drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen er klokt. Vi har sett på styringsstrukturen og strammet opp regelverket når det gjelder jernbaneforskriften. Vi har innført oppdragsbrev til Bane NOR for å få et tydeligere grep om styringen der. Vi jobber altså hele tiden med å forbedre styringen i sektoren. Det tror jeg enhver regjering må gjøre et arbeid på.

Min påstand er at det aller viktigste vi kan gjøre, er å bruke tilstrekkelig med midler på drift, vedlikehold og fornyelse – ta vare på den jernbanen vi har. Hvis vi ikke gjør det, får vi bare det som Riksrevisjonen helt åpent forteller oss – da prioriterer vi feil, og så fortsetter det som før.

Geir Jørgensen (R) [10:22:21]: Når det gjelder å bruke penger, har vel både vi i Rødt og andre partier fått svar i våre spørsmål når vi lager våre alternative budsjetter, at det er en begrenset mengde penger som kan avsettes til vedlikehold og Bane NOR fordi systemene er slik at de ikke er i stand til å nyttiggjøre seg større beløp. I Rødt er vi tydelige på at mange av disse problemene som nå kommer, er av en slik karakter at dette ikke nytter, som også høyresiden snakker om – det er en hendelse her og en hendelse der, en boks som ikke virker, og problemene ligger på et grunnleggende systemisk nivå.

Da blir spørsmålet: Mener regjeringen at oppsplitting av jernbanen har bidratt til de feilene vi har sett på jernbanen i det siste, bl.a. nå 1. juledag?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:23:16]: I den grad man kan kalle det en systemfeil, mener jeg at hovedsva-

ret er at man har prioritert feil over for lang tid, brukt for mye penger på å bygge nytt istedenfor å ta vare på eksisterende jernbaneinfrastruktur. Det har Riksrevisjonen påpekt flere ganger, og nå gjør vi noe med det. Det er vel det viktigste grepet vi kan gjøre.

Jeg er enig i at det å splitte opp og skape nye grenseflater kan kreve mer behov for samhandling og mer behov for koordinering. Det kan også være slik at man får nye grensesnitt og egeninteresse basert på de nye boksene som gjør at ting ikke fungerer optimalt. Likevel vil jeg ikke si at det er hovedsvaret på de utfordringene vi har med etterslep og vedlikehold. Jeg tror f.eks. ikke at det å splitte opp Bane NOR i Spordrift var en klok beslutning. Derfor har jeg endret det og tatt den kompetansen tilbake igjen i Bane NOR, fordi jeg tror vi da får mest mulig ut av pengene, mest mulig jernbane og best mulig vedlikehold.

André N. Skjelstad (V) [10:24:25]: Etter hendelsen første juledag da samtlige tog i Norge sto stille i nesten 13 timer, og 60 000 passasjerer ble rammet, er vi kjent med at togoperatørene har tatt initiativ til en gjennomgang av jernbanesektorens beredskap. Problemstillingen som togoperatørene nevner, er at ulike selskap og organisasjoners ansvar, roller og mandat er i krise, og det må etableres en samhandlingsøvelse med påfølgende evalueringer, slik at sårbarheten blir identifisert og man får en lærende kultur.

Jeg mener at det forslaget er klokt. Det er viktig at jernbanesektoren har en bedre beredskaps- og krisehåndtering enn det både kunder og storsamfunnet opplevde igjen nå sist. Konsekvensene av en slik stopp ville ha medført en langt større utfordring hvis den ikke hadde skjedd på første juledag. Vil statsråden ta et initiativ til en sann type gjennomgang av jernbanesektorens beredskap?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:25:21]: Vi jobber kontinuerlig med å forbedre hvordan denne sektoren virker. Vi har hele tiden hatt god dialog med jernbaneselskapene. Vi har et eget forum for driftsstabilitet. Det er nå laget en egen ny tiltaksplan med 50 tiltak for å øke driftsstabiliteten, hvor selvfølgelig togselskapene har en del av aksjene i hva som skal gjøres for å få dette til å bli bedre. Nå tenker jeg at det primære blir å få fram Jernbanetilsynets rapport og Bane NORs egen interne gjennomgang, og så skal vi ta det videre derfra.

Jeg vil hele tiden være på jakt etter å finne forbedringer, og jeg tror det er riktig, som representanten sier, at det er noe å gå på rundt hvordan man håndterer den typen situasjoner. Hvordan kommuniserer man, ikke minst internt i sektoren, men selvfølgelig også – viktigst av alt – til kundene? Hvordan opplever kundene det når vi får den typen hendelser? Det er jo ikke godt nok når vi

har et brudd i jernbanetilbudet i Norge i 12 timer. Det er veldig lett å være enig i det. Derfor mener jeg det er naturlig å komme til bunns i det, og at Jernbanetilsynet nå gjør den jobben.

André N. Skjelstad (V) [10:26:25]: I regjeringsplattformen har regjeringen lovet å utarbeide en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen og ferdigstille det som allerede er vedtatt av jernbaneutbygging. En kan vel trygt slå fast at en ikke har kommet så langt på det. Sannheten er at regjeringen hvert eneste år har bevilget mindre penger til jernbanen enn det Solberg-regjeringen gjorde i sitt siste budsjett, i 2021. Om vi måler i 2025-kroner og legger regjeringens egne beregningsmetoder knyttet til byggekostnadsindeks til grunn, er bevilgningen til jernbane neste år nesten 9 mrd. kr lavere enn det vedtatte budsjettet for 2021.

Mener statsråden at en reduksjon i jernbanesatsingen på reelt 9 mrd. kr på hans vakt innebærer en satsing på jernbane? Og hvor mye vil han anslå at vedlikeholdsetterslepet kunne vært redusert dersom disse 9 milliardene hadde blitt brukt til det?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:27:18]: Det er jo ikke et riktig bilde, og man følger ikke med på det jeg faktisk sa: at vi øker innsatsen til drift, vedlikehold og fornyelse. Jeg kan dokumentere for representanten at det gjør vi faktisk også i reelle kroner, det er en økning inn i dette året på 3,2 mrd. kr. I NTP-en har vi lagt opp til en kraftig opptrapping, men det må trappes opp over tid for at vi skal kunne få dette til på en god måte.

Det er noe jeg tror er viktig å si her nå når noen, særlig fra Fremskrittspartiet, har sagt at vedlikeholdsetterslepet øker osv. Er det én ting man bør gjøre, er det å ha et målrettet vedlikeholdsarbeid. Man skal sette inn ressursene der de gir størst effekt, særlig i Oslo-regionen, vil jeg si. De snakker om å bruke indikativt vedlikehold, vi snakker om tilstandsbasert vedlikehold. I NTP-en er det beskrevet at innstillinger og forsinkelser vil gå ned med 30 pst., så det er klart at vi har en klar plan for hva vi skal gjøre. Da må vi jo følge opp det i de årlige statsbudsjettene, og det er min intensjon å gjøre det.

André N. Skjelstad (V) [10:28:19]: Det kan virke som om regjeringen er mer opptatt av ideologi og omorganisering enn av å sørge for at toget faktisk går. Etter over tre år med ansvaret for jernbanesektoren har vi fortsatt til gode å se resultater som forbedrer situasjonen for passasjerene. Samtidig blir Bane NOR gjort til syndebukk for utfordringene i sektoren. Den nye konserndelen burde ha fått mer tilgjengelig tid på kjerneopdrag, på å drifte og vedlikeholde jernbanen og sørge for at togene går som de skal, i stedet for at selskapet bruker uforholdsmessig mye tid på byråkrati og på å svare opp.

Mener statsråden at den tiden kunne ha vært brukt på en bedre måte, og er statsråden da villig til å ta fram taktstokken sin for faktisk å begynne å instruere og få dette i orden? Han viste gode tilløp i stad, under Hellelands spørsmål, til å bruke begge hendene, så kanskje statsråden er villig til å gjøre det framover?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:29:15]: Jeg har jo nettopp gjort det, for jeg har innført oppdragsbrev, hvor vi styrer Bane NOR på en mye tydeligere måte enn tidligere. Dette er jo en evig debatt: Hvor mye skal du styre, hvor mye skal du rapportere, og hvor mye byråkrati skaper du ut av det? Det er alltid en relevant debatt. Vi ønsker ikke å bruke for mye av Bane NORs tid. Vi ønsker at de skal bruke mest mulig av tiden sin på kjerneoppgaven, nemlig å bygge, vedlikeholde og drifte jernbaneinfrastrukturen i Norge. Det er det aller viktigste.

Une Bastholm (MDG) [10:29:46]: Tusen hjertelig takk til alle der ute som reiser med toget, og som reiser kollektivt, hver dag rundt omkring i storbyregionene, selv om de ofte blir stående på perrongen i sludd.

Det som både Høyre og sittende regjering underslår veldig – ikke snakker om – er at noe av grunnen til at man har prioritert jernbanen og særlig vedlikeholdet så lavt over flere regjeringsperioder, er at man istedenfor prioriterer store, brede motorveier for 10–20 mrd. kr hvert år. Det er en prioritering som må begynne å få en annen tone framover. Det eneste bra med det man kaller togkaoset, er at vi nå får en spørretime dominert av en debatt om tog. Det er fantastisk.

I tillegg til planen på lang sikt, som man må endre, trenger vi noen kortsiktige tiltak for den situasjonen som er nå i storbyregionene, særlig rundt Oslo. Mitt spørsmål til statsråden er om man kommer til å se til at man etablerer flere bussruter nå, eller at man får en enighet med Flytoget, at man får flere reisende over på Flytoget, eller andre kortsiktige tiltak som bedrer situasjonen.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:30:56]: Jeg er også glad for at vi får en debatt om tog, jeg tror det er bra. Det er bra at vi stadig har debatter om det, og at vi jobber med hvordan vi skal forbedre det norske togtilbudet.

Det er jo sånn at det satses betydelig på jernbane i Norge. Det bygges nå på alle de tre intercity-beina, det bygges for fullt. Jeg tror salen er godt kjent med at noe av grunnen til at vi ikke har klart å omsette alle pengene til å bygge, er at vi har hatt noen krevende situasjoner, f.eks. med prosjektet i Moss, men mange av prosjektene går veldig bra. Det har gått veldig bra på Hovedbanen og Dovrebanen, og det har gått veldig bra på Vestfoldbanen, så det er veldig mange gode ting å se også på utbyggingen av jernbanen.

Jeg er enig i at vi må lykkes med dette, for Oslo-regionen skal vokse med ca. 350 000 innbyggere fram mot 2050. De folkene skal vi helst ha om bord i togene, for hvis ikke vil svaret være å måtte bygge ut veiene på en helt uforholdsmessig måte, noe jeg tror ingen av oss er spesielt tjent med. Derfor er jeg veldig opptatt av at vi skal øke kapasiteten, men ikke minst at vi skal få det vi har i dag, til å virke enda bedre.

Une Bastholm (MDG) [10:31:55]: Nå nevnte statsråden prosjektet i Moss, så da lurer jeg på om det ikke er på tide å erkjenne at man trenger en ordentlig gransking av den prosessen for å se hva man har å lære, og også å sikre at det ikke skjer igjen, for det er jo en viktig del av vår storbyregion, som trenger et ordentlig togtilbud.

Jeg spurte altså om tiltakene vi kan få nå på kort sikt, helt konkret å åpne Flytoget for andre reisende allerede nå. Kan man raskt etablere flere bussruter for å forbedre tilbudet? Kan man avlaste togavgangene i Oslo-regionen på den måten? Kan vi få lengre togsett i Oslo-regionen – på kort sikt?

Jeg mener statsråden trenger en kortsiktig plan og en rask dialog med virksomhetene om det, i tillegg til at man trenger en mer langsiktig plan. Man trenger en grovt mye høyere prioritering av tog foran motorveier, og man trenger en organisering som fungerer. Jeg tror ikke det bare er den sittende regjeringen som er preget av ideologi når det kommer til samferdselssektoren, det var også den forrige regjeringen, som stykket opp og brukte ressurser på det istedenfor.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:32:58]: Jeg er enig i at vi skal gjøre ting på kort sikt, det har jo Stortinget bedt meg om å gjøre. Med utgangspunkt i det Stortinget vedtok før jul knyttet til problematikken rundt Ring 1, jobbes det med hvordan vi kan få tatt ut mer togkapasitet på kort sikt. Som representanten også er kjent med, har vi bevilget penger i nysalderingen til Akershus, rett og slett for å øke busstilbudet. Det har jeg sett at Akershus fylkeskommune har reagert positivt på, så jeg ser fram til at vi får et bedre tilbud der.

Samtidig er det riktig å si at når vi ser på tallene, øker kollektivandelen rundt Oslo med 1–2 pst. Det skyldes sannsynligvis den situasjonen vi har rundt stengingen av Ring 1. Flere bruker toget, og vi ser også at flere bruker toget i stort, slik at mange ting går i riktig retning her.

Så er det greit å minne om at vi nå har fått fram en plan for økt driftsstabilitet med 50 tiltak. I den ligger det også mindre tiltak, som f.eks. hvordan håndtere togparkering på en bedre måte, hvordan håndtere personell på en bedre måte, og hvordan håndtere vedlikehold av togene på en bedre måte. Dette kan gi effekter på kortere sikt enn det lange bildet som jeg har tegnet opp i salen så langt.

Presidenten [10:33:58]: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Morten Stordalen (FrP) [10:34:11]: I dag er det nødvendig å se på siden statsråden holdt jernbanetalen. Det skulle bli slutt på innstillinger, kanselleringer og forsinkelser i jernbanen, og det skulle bli en bedre samhandling i sektoren. Året vi har lagt bak oss, har dessverre vist oss det stikk motsatte. 1. juledag toppet det seg: Jernbanenettet i hele Norge stengte i hele 13 timer. 60 000 reisende kunder ble rammet den dagen.

På hvilket tidspunkt ble statsråden kjent med omfanget av hendelsen, og hva foretok statsråden seg på eget initiativ som følge av dette?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:34:51]: Vi har vært innom dette flere ganger allerede. At togene ble stående så lenge som de gjorde, var en hendelse som var alvorlig, og det er selvfølgelig også en hendelse som eskalerer i alvorlighet etter som tiden går. Det er selvfølgelig mye enklere å akseptere en kortvarig stopp i togtilbudet enn at det blir stoppet i 12 timer.

Vi var selvfølgelig i dialog med Bane NOR den dagen. Vi var også i dialog med pressen den dagen, og vi var selvfølgelig opptatt av hva som ble gjort for å få togtrafikken opp igjen.

Morten Stordalen (FrP) [10:35:23]: Jeg fikk vel ikke akkurat svar på hva man gjorde på eget initiativ. Stortinget behandlet så sent som i går Riksrevisjonens rapport om jernbanesektoren, der de påpeker manglende samordning og manglende overordnet styring i sektoren. Bane NOR satte krisestab 1. juledag, men sett i lys av kritikken fra Riksrevisjonen om manglende overordnet styring: Hvorfor satte ikke statsråden selv på eget initiativ krisestab denne dagen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:35:51]: Jeg kan forsikre Stortinget og representanten Stordalen om at jeg var tungt inne i den saken den dagen, sammen med mitt departement. Vi hadde god dialog med aktørene i sektoren, vi hadde god dialog med Bane NOR, og vi var minst like opptatt som alle andre av at vi skulle få dette i orden så raskt som mulig. Det ble løpende rapportert om det til oss.

Morten Stordalen (FrP) [10:36:12]: Jeg er usikker på om det er å anse som tilstrekkelig styring, gitt Riksrevisjonens rapport som påpeker nettopp manglende overordnet styring og manglende samordning, når det i etterkant viser seg at aktører som Vy, Go-Ahead og SJ ikke ble involvert, ei heller var enige i beslutningen om at det ikke kunne kjøres tog i det hele tatt. Vy sa at de kunne kjørt tog med redusert hastighet og med siktkjøring, noe man har gjort før.

I hvilken grad anser statsråden seg fornøyd med denne formen for samordning i sektoren?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:36:45]: I likhet med representanten Stordalen har jeg registrert at det har vært uenighet om den beslutningen som Bane NOR tok. Derfor er det veldig nyttig og riktig at Jernbanetilsynet nå skal gjøre en gjennomgang av dette, og så får vi ta den diskusjonen når de kommer med sine svar. Det som i hvert fall er helt sikkert, er at det er Bane NOR som har ansvaret for sikkerheten på det norske jernbanesystemet, og det må ligge der. Det er de som må ta den beslutningen. Men det vil selvfølgelig kunne oppstå uenighet, og de vil selvfølgelig også måtte tåle å bli etterprøvd i ettertid: Var det en riktig beslutning? Det er jo den prosessen som nå er påbegynt, og det imøteser jeg.

Morten Stordalen (FrP) [10:37:14]: Det var altså 60 000 reisende som ble rammet den dagen. Det store flertallet av disse opplevde hendelsen som en krise. Senest i går var statsministeren samt justis- og beredskapsministeren i mediene og solgte ut at regjeringen nå vil kreve at alle kommuner må involvere flere i arbeidet med å håndtere kriser. Det skal være beredskapsråd både lokalt, regionalt og nasjonalt. De henviser også til at det i perioder under uværet Hans ble fullstans i transporten mellom Oslo og Trondheim. Dette rammer folk som ikke kan reise, logistikk m.m., sa justisministeren.

Hvilket omfang skal en hendelse ha før også statsråden oppfatter hendelsen som en krise, tar styring og setter krisestab på eget initiativ?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:37:54]: Bane NOR håndterte denne krisen ved å sette sin stab. De gjorde det eskalerende, og hele den kvelden hadde de en prosess hvor de til slutt løste den utfordringen som jernbanen hadde.

Jeg ser alvorlig på dette og har sagt at jeg er bekymret for hvordan dette virker inn på passasjerene. Det er først og fremst dem vi har omtanke for i denne sammenheng. Vi vil jo alle sammen at jernbanen skal være til å stole på. Den skal komme og gå når den skal. Når vi oppdager denne typen sårbarheter, er det kjempeviktig å gjennomgå dem for å se om det er noe vi kan gjøre annerledes, om det er en annen type systemer man skal ha i framtiden, om vi skal rigge oss annerledes, og hva vi kan lære av den typen hendelser. Det vil være det aller viktigste nå. Jeg tenker at vi i hvert fall må la Jernbanetilsynet få den tiden på seg, til i første av februar, til å komme med sin rapport. Så kan vi ha gode debatter om det etterpå, etter at vi vet mer om det faktiske.

Morten Stordalen (FrP) [10:38:54]: Mange av dem som ble rammet den dagen, opplevde kommunikasjonen vedrørende årsakssammenhenger, hendelsesforløp og muligheten for refusjon som svært mangelfull. Når det gjelder refusjon, var det stort sett Bane NOR som uttalte seg, og de oppfordret folk til å ta taxi eller fly. Hvilket ansvar tok statsråden selv for å sikre tilstrekkelig kommunikasjon til de rammede om at de kunne være trygge på at de kunne benytte alternativ transport og få full refusjon?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:39:19]: Vi har systemer for det i jernbanesektoren, som er godt innarbeidet, og de ble satt i verk.

Jeg er enig i at det er noe å se på rundt kommunikasjonen. Det ble også rapportert til meg fra Jernbanedirektoratet på møtet i går. Også Entur har meldt tilbake at det var utfordringer knyttet til kommunikasjon, at det var ulik kommunikasjon på ulike plattformer osv. Det mener jeg absolutt er noe man må lære av, og som jeg ser fram til at vi kan gjøre bedre i framtiden.

Vi skal selvfølgelig aller, aller helst unngå at vi havner i den typen situasjoner, men når det skjer, er det viktig at kundene får så god, enhetlig og klar kommunikasjon som overhodet mulig, sånn at de kan gjøre riktige valg. Det er riktig å si at det var litt vanskelig den dagen, for det var litt usikkert, så det var ikke lett å kommunisere til passasjerene om hva som kunne komme til å skje, men det i hvert fall å gi dem noen gode alternativer, sånn at de kan ta sine egne valg basert på så mye fakta som vi har, mener jeg er viktig. Det bør vi få til bedre neste gang.

Morten Stordalen (FrP) [10:40:12]: Sett i lys av det som oppfattes som manglende kommunikasjon, manglende samordning og manglende overordnet styring: Hvordan skal man forvente at statsråden vil håndtere en eventuell ny krise dersom den i verste fall skulle omhandle landets beredskap, som jernbanen tross alt er en svært vesentlig del av?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:40:31]: Stortinget kan være helt trygg på at jeg hele tiden vil gjøre alt jeg kan for å ha oversikt og kunne bidra til å styre denne sektoren på en god måte. Vi vil hele tiden lete etter forbedringspunkter når vi avdekker noe, og endre både strukturer og det som skal til for at det fungerer bedre ved en eventuell ny hendelse. Det må jo være sånn vi alle sammen jobber – lete etter forbedringspunkter, lære av de hendelsene vi har, og prøve å gjøre alt vi kan for å unngå at det skjer på nytt.

Ola Elvestuen (V) [10:41:10]: Som flere har vært inne på i dag, hadde Stortinget i går en debatt knyttet til Riksrevisjonens undersøkelse av regjeringens arbeid

med å redusere forsinkelser og innstillinger på jernbanen.

Flere representanter, både fra regjeringspartiene og SV, og i dag også Rødt, svarer gjennomgående at problemene knyttet til forsinkelser og innstillinger på mange måter skyldes jernbanereformen. Mens svaret fra statsråden – det ser vi vel også i dag – er mer et slags tja til jernbanereformen. Det er bra.

Det er fint at statsråden, slik jeg tolker det, mener at den jernbaneorganiseringen som var forrige gang Arbeiderpartiet var i regjering, ikke er den optimale, slik åpenbart flere av hans partikolleger mener. Men det er likevel litt vanskelig å få grep om hva statsråden faktisk vil sette i verk av nye tiltak, og eventuelt endre organiseringen, når han påstår at løsningen vil føre til et forbedret jernbanetilbud. Mitt spørsmål er: Kan statsråden nå være tydelig på at jernbanereformen faktisk skal forbedres, og ikke reverseres?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:42:19]: Det er riktig at vi behandlet en riksrevisjonsrapport i går. Den gikk vel fra 2016 og fram til 2023, så den har jo sett på flere regjeringers håndtering av jernbanesektoren. Funnene er ganske gjennomgående at man har prioritert drift, vedlikehold og fornyelse for lite, og så peker man også på noen grensesnitt og manglende samhandling. Det er det som blir det viktigste for meg når det gjelder akkurat organisasjon – hvordan forbedrer vi samhandlingen? Forbedret samhandling kan skje ved strukturelle grep, sammenslåinger, og det har vi gjort. Forbedret samordning kan også skje gjennom å skru på styringsverktøyene, på jernbaneforskriften, og det har vi gjort. Det kan også skje gjennom å innføre nye verktøy, og det har vi gjort. Vi har innført et oppdragsbrev. Vi jobber hele tiden med å forbedre.

Jeg er ikke opptatt av noe fram eller tilbake. Jeg innser og anerkjenner at jernbanen ikke har vært perfekt før heller. Jeg er opptatt av å få den til å fungere, og jeg er ikke så opptatt av akkurat boksene.

Ola Elvestuen (V) [10:43:14]: Det handler om forbedringer. Under denne regjeringen har punktligheten til jernbanen blitt redusert fra 90 pst. i 2021 til 86 pst. i 2024. Hvert eneste år med denne regjeringen har punktligheten blitt redusert, og antall innstillinger og forsinkelser har økt.

Nærmere 19 millioner passasjerreiser ble påvirket av forsinkelser og innstillinger i 2023. Forsinkelser og innstillinger går ut over de reisende, men det har også en stor samfunnsmessig kostnad. Så mitt spørsmål er: Har statsråden eller Samferdselsdepartementet beregnet hva avviket mellom den faktiske punktligheten på 86 pst. og målsettingen på 90 pst. utgjør i kroner for samfunnet som helhet, slik at vi også vet hva vi kan få ut

av å få bedre punktlighet? Slik regjeringen nå legger det opp, vil jo vedlikeholdsetterselepet fortsatt øke de nærmeste årene.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:44:20]: La meg først begynne med å si at å bruke pandemiåret – da vi ikke hadde i nærheten av det passasjertallet vi vanligvis har, og heller ikke kjørte så mange tog – som et utgangspunkt for å sammenligne punktlighet, synes ikke jeg er helt fair. Vi må se det over tid.

Jeg er enig i at det ikke har vært en god utvikling. Jeg er også enig i at vi har et stykke igjen opp til 90 pst. Det er min ambisjon at vi skal komme dit. Vi har sagt både i jernbanetaler, i Nasjonal transportplan og i budsjetter at vi har en klar plan for å gjøre det.

Vi har sagt at det tar tid å forbedre vedlikeholdet, at det tar tid å fornye infrastrukturen. Men så skal vi samtidig også hele tiden sette i verk alle de tiltakene som kan gi forbedringer på kort sikt, og hele tiden jobbe for å ta ut de mer lavhengende fruktene, som handler om togparkering, togvedlikehold, renhold og alt det som kanskje kan gjøres mer effektivt enn i dag.

Stadig flere tar toget. Det går i riktig retning med at flere tar toget. Det er bra, men vi må få toget til å fungere enda bedre, for folk må kunne stole på at toget kommer og går når det skal. Det er min ambisjon å komme dit.

Presidenten [10:45:26]: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Mona Fagerås (SV) [10:45:40]: Solberg-regjeringens jernbanereform har ført til uklare roller og dårligere samordning i jernbanen. Riksrevisjonen peker på at flere av aktørene i sektoren mangler tydelig insentiv til å handle til det beste for jernbanesystemet samlet sett. Det er akkurat den pekeleken og ansvarspulveriseringen SV fryktet. I Hurdalsplattformen skriver regjeringen bl.a. at de vil gjennomgå selskapsstrukturen i jernbanen med sikte på en mer helhetlig og oversiktlig organisering og å få en enklere organisering og tydeligere ansvarsfordeling mellom departement, direktorat og Bane NOR, og at vi skal få færre selskaper i sektoren. Nå er det bare måneder igjen av denne stortingsperioden. Hva vil regjeringen gjøre for å oppfylle løftene innen utgangen av perioden?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:46:42]: Det har vi jo gjort. Vi satte i gang en gjennomgang selv også, veldig tidlig, og funnene våre korresponderer veldig godt med det Riksrevisjonen påpeker, at det er noen utfordringer med samhandling, og at den strukturen som var rigget, slik den var da, ikke fungerte godt nok. Derfor har vi gjort strukturelle grep – Spordrift ble ganske raskt slått sammen igjen med Bane NOR. Vi har gjort grep når det

gjelder hvordan vi styrer jernbanen, gjennom å endre jernbaneforskriften og styringslinjene og tydeliggjort disse når det gjelder vår rolle overfor direktoratet, men ikke minst når det gjelder vår rolle overfor Bane NOR, gjennom å innføre et oppdragsbrev.

Vi jobber hele tiden med å forbedre og optimalisere hvordan vi styrer sektoren, så det er ikke slik at et arbeid tar slutt på et tidspunkt. Vi har fortsatt alltid en jobb å gjøre for stadig å bli bedre. Man kan ikke si her i salen at vi ikke har gjort noe, for vi har faktisk gjort helt konkrete grep, både på styringsstruktur og på organisasjonsstruktur.

Mona Fagerås (SV) [10:47:35]: Jeg er ikke veldig imponert over måten ministeren har fulgt opp sin egen Hurdalsplattform på. Men legg nå det til side. Jeg har lyst til å stille et litt mer lokalt spørsmål.

Tålmodigheten i Polarsirkelrådet, altså kommunene i og rundt der den fatale togulykken på Nordlandsbanen skjedde, er tynnslitt. Allerede før ulykken og raset i Hemnes var togtilbudet her på et lavmål, med dårlig materiell og mye buss for tog. Nattogtilbudet er nå stanset. Nordlandsbanen er avgjørende for pendlere, gods og pasienttransport, og for mange på Helgeland er toget det eneste tilgjengelige alternativet for å nå lokalsykehuset og spesialisthelsetjenesten i Bodø. Togets rolle er særlig viktig vinterstid, når E6 over Saltfjellet ofte er stengt.

Vil ministeren møte ordførerne i disse berørte kommunene, og hva er gjort for å bedre situasjonen på Nordlandsbanen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:48:41]: Den gode nyheten er at jeg hadde et møte med dem i går, og det var et godt møte. Polarsirkelrådet, det regionrådet der, hadde sine punkter som de tok opp med meg. Det viktigste var selvfølgelig togtrafikken og å få reetablert den.

Det er satt i gang et arbeid med å skaffe lok – altså ikke nye, for det er jo ikke mulig å få tak i nye lok, men erstatningslok. Det er et anbud ute på Doffin, som er lagt ut av Norske tog, med frist 10. januar for å levere forslag om å levere på tog. Jeg håper at den prosessen leder til at vi får tak i noen nye diesellokomotiver som kan gjøre at vi kan få reetablert togtilbudet på en god måte. Det er veldig viktig at vi får det til.

Presidenten [10:49:24]: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Turid Kristensen (H) [10:49:42]: Mitt spørsmål går til forbrukerministeren.

Vi er jo nå inne i den fine, kalde tiden, men det betyr også at mange bruker mye penger på å varme opp hus og hjem. Dessverre bruker altfor mange mye mer enn de

egentlig skulle på grunn av ugunstige avtaler, uforståelige prispåslag og unødvendige tilleggsprodukter – og det i en tid da det har blitt dyrere å bo, leve og spise, noe som gjør at dette faktisk er helt uholdbart.

Statsråden har sagt at det skal være enkelt for strømkundene å finne gode avtaler, og at det burde være enkelt å forstå hva man faktureres for, men det framstår fremdeles som ren ønsketenkning, for slik er det absolutt ikke i dag. Selv oppdaget jeg i går at jeg over flere år har betalt tusenvis av kroner for en strømforsikring som jeg ikke kan huske at jeg noen gang har bestilt, og ikke har ønsket. Jeg synes det er litt flaut, men jeg er redd at det er flere enn meg som kan ha oversett sånt. Forbrukerrådet viste oss også nylig at mange betaler tusenvis av kroner mer enn de må, fordi selskapene opererer med ulike påslag på regningen, noe bl.a. Nettavisen skrev om da de omtalte de enorme sprikene i strømtregningene til folk.

Allerede i 2022 fremmet Høyre forslag her i Stortinget om å beskytte strømkundene bedre, bl.a. mot svært ugunstige strømtavtaler. Det forslaget ble dessverre nedstemt. Vi har også etterlyst både framdrift og flere tiltak i skriftlige spørsmål til statsråd Toppe og statsråd Aasland.

Som forbrukerminister er det jo statsrådets ansvar å beskytte forbrukerne mot selskaper som selv etter flere år med negativ oppmerksomhet enten ikke har evnet eller – hva vet jeg – ønsket å rydde opp.

Jeg vil også gi regjeringen honnør for at de omsider fikk på plass noen forbedringstiltak, men det er åpenbart at de ikke er tilstrekkelige. Så mine spørsmål til statsråden er: Hva er egentlig regjeringens plan for å sikre at forbrukerne ikke betaler mer for strøm enn det som er nødvendig? Og: Hvilke ytterligere tiltak ser statsråden for seg at hun kan komme med?

Statsråd Kjersti Toppe [10:51:46]: Takk for spørsmålet.

Det er veldig nødvendig å rydda opp i straumbransjen, uavhengig av kor høge straumprisane er, og at forbrukarane skal føla seg trygge på at dei ikkje vert lurte når dei kjøper straum.

Straum er eigentleg ei veldig enkel vare å selja, men vi er mange forbrukarar som etter kvart har skjont at fakturaene er veldig kompliserte, slik at ein ikkje ser kva ein eigentleg betaler, og ikkje kan gjera val. Vi veit òg at halvparten av dei som vert spurde, ikkje har bytta straumavtale nokon gong, så vi har stor tillit til dei straumelskapa som vi kjøper straum av.

Vi har i regjering innført ei rekkje tiltak for å rydda opp i dette og gjera det enklare for straumkundane å finna dei gode avtalane og koma seg vekk frå dårlege avtalar. No er det innført forpliktingar, altså at straumsel-

skapa har plikt til å gi forbrukarane tydeleg informasjon om både pris og vilkår, og det skal vera enkelt å samanlikna dei ulike avtalane og finna ut kva som er den beste avtalen for den enkelte.

Vi har altså gjort desse grepa, og i forbindelse med det har vi òg styrkt Forbrukartilsynet, slik at dei kan slå ned på dei useriøse tilbydarane, noko dei òg har gjort. Det har dessverre vore veldig mange av tilbydarane som ikkje har følgt opp, og det har òg vorte gitt tvangsmulkt til fleire selskap.

Turid Kristensen (H) [10:53:43]: Jeg tror dessverre ikke jeg fikk svar på mitt spørsmål, som var hvilken plan man har framover, og hvilke ytterligere tiltak man ser for seg. Som jeg var inne på innledningsvis, gir jeg regjeringen honnør for de tiltakene som faktisk er iverksatt, men det er rimelig åpenbart at det ikke er tilstrekkelig. Som statsråden selv viser til, har det vært økt tilsyn. Da NVE i november i fjor viste til at 68 av 69 kraftleverandører som ble kontrollert, hadde brutt kravene enten til hvordan regningen ble utformet, som er en vanskelig ting, eller til rapporteringsplikten, vitner ikke dette om en bransje som har villet rydde opp etter flere år. Det må flere tiltak til.

Når det gjelder et av de forslagene Høyre la fram i 2022 mot det som kalles variable strømtavtaler, ser vi også at Forbrukerrådet mener at det fremdeles må tas tøffere grep. I 2023 var det 3,7 pst. av husholdningene som hadde dette. Det er over 100 000 kunder som betalte mer enn dobbelt så mye som vanlige spottpriskunder. Hva vil statsråden gjøre med dette?

Statsråd Kjersti Toppe [10:54:49]: Det aller viktigaste vert å prioritera tilsyn, slik at vi sørgjer for at dei nye reglane som er innførte, og som skal forsterka og betra forbrukarane sine rettar på straummarknaden, vert prioriterte, slik at vi får dei tiltaka som er innførte, til å verka. Så ser vi alltid på nye forslag til regelverk som kan stramma opp ytterlegare, men fram til no har hovudfokuset vårt vore å få dei nye reglane til å verka og å få straumbransjen til å retta seg inn etter det som er vedtatt.

Turid Kristensen (H) [10:55:40]: Takk igjen til statsråden for svaret.

Det at man fører tilsyn, er en god ting, og jeg regner med at de reaksjonene som kommer, nå faktisk vil føre til at selskapene må skjerpe seg. Men det er ganske åpenbart at det må nye tiltak til, og det forundrer meg litt at man ikke har kommet noe lenger med å legge en plan for videre oppfølging av en bransje som åpenbart ikke har sett det hensiktsmessig å rydde opp. De reglene som er innført, og som statsråden peker på det skal føres tilsyn med, omfatter jo ikke flere av de tingene som faktisk

har vært oppe i mediene i den senere tid. Tilsyn vil ikke føre til at det opereres med så store forskjellige prispåslag, som rammer tusenvis av kunder, og som koster opp mot 6 000 kr ekstra i året – når man ser på forskjellen mellom dem som har høyest og lavest påslag. De reglene som er innført, vil ikke stoppe de variable avtalene, som bransjen selv uttaler at de ikke vil gjøre noe med. Hva mener statsråden hun nå konkret kan sette i gang, ikke bare vente på tilsyn?

Statsråd Kjersti Toppe [10:56:51]: Det var ei veldig nødvendig og viktig opprydding vi gjorde. Det som har forundra meg, er at vi måtte få ei straumkrise i Noreg før vi fant ut kor dårleg dette området var regulert, og i kor mange år forbrukarane eigentleg har gått utan å kunna ta val og få den beste avtalen for seg. No har det kome veldig viktige nye krav. I tillegg er det òg større moglegheiter no for å trekkja tilbake omsetjingskonseksjonen. RME, Reguleringsmyndigheita for energi, har òg myndigheit til å ta omsyn viss det er brot på avtalelova, marknadsføringslova eller angrerettlova når dei vurderer om selskap som sel straum, skal mista omsetjingskonseksjonen. Så det er òg heimlar til å gripa inn tydelegare enn det har vore tidlegare.

Presidenten [10:57:52]: Vi går vidare til neste hovedspørsmål.

Himanshu Gulati (FrP) [10:58:00]: Mitt spørsmål går til forsknings- og høysere utdanningsministeren.

For nøyaktig ett år siden, i januar 2024, dukket det opp saker som gjorde at to av regjeringens egne statsråder, deriblant statsråd Hoels forgjenger i Kunnskapsdepartementet, dessverre måtte gå av som følge av anklager om fusk i deres masteroppgaver. I kjølvannet av dette fikk Fremskrittspartiet gjennomslag for et enstemmig anmodningsvedtak som løftet vanlige studenters rettsikkerhet, basert på flere enkeltsaker i VG om studenter som feilaktig hadde blitt utestengt for fusk. Dette var et forslag som Fremskrittspartiet hadde tatt til orde for også flere måneder før Stortingets enstemmige vedtak, men det var først etter de nevnte statsrådsskandalene vi fikk støtte fra andre partier.

Anmodningsvedtaket som ble enstemmig vedtatt, også med regjeringspartienes stemmer, gikk ut på at vedtak om utestenging av studenter ikke skulle iverksettes før eventuelle klager var behandlet, slik at ingen studenter feilaktig skulle utestenges for fusk. Kun noen måneder etter det enstemmige vedtaket, i revidert nasjonalbudsjett, valgte derimot regjeringen å forkaste dette enstemmige anmodningsvedtaket. Det kan virke som at så fort regjeringens egne problematiske saker hadde lagt seg i media, ble vanlige studenters rettsikkerhet litt mindre viktig.

Jeg ønsker derfor å spørre statsråden: Hvorfor var det, kun noen måneder etter Stortingets enstemmige vedtak, ikke lenger viktig for regjeringen å sikre at ingen studenter blir feilaktig utestengt for fusk de kanskje ikke har begått, ved først å la deres klage bli behandlet?

Statsråd Oddmund Hoel [10:59:31]: Fusk er eit stort og aukande problem i høgare utdanning. Det har me sett over tid. Det har å gjere med både meir heimeeksamenar og ikkje minst utviklinga innanfor kunstig intelligens me har sett no. Så det har vore veldig viktig for regjeringa å ha ei fast hand i møtet med fusk i høgare utdanning. Det er kanskje det som i dag er det største trugsmålet vårt for tilliten til høgare utdanning og til vitnemåla som kandidatane våre går ut med. Den tilliten ein i dag har i samfunnet til norsk høgare utdanning, er veldig høg. Me må ikkje setje han på spel. Difor har me i ny universitets- og høgskulelov skjerpa reaksjonen på dei mest alvorlege tilfella av fusk og sørgt for ei meir nyansert tilnærming til reaksjonsforma til ulike alvorsgrader av fusk.

Når det gjeld det spørsmålet representanten Gulati stiller, om det oppmodingsvedtaket, gjorde regjeringa og Kunnskapsdepartementet det som Stortinget bad oss om, nemleg å vurdere om det var føremålstenleg å utsetje iverksetjinga av reaksjonen. Det har me gjort, og etter den nye vurderinga har me kome til at det ikkje er føremålstenleg. Det botnar i at ein student som får ein reaksjon, og som då går vidare med ein anke av den til Felles klagenemnd, eventuelt i rettsystemet, vil kunne måtte vente i veldig lang tid før den reaksjonen blir sett i verk. Det er noko som me ser ikkje tener studenten, for ein ville kanskje då ha kome langt inn i eit masterløp, og så måtte ein ha teke eit utestengingssemester på eit veldig uheldig tidspunkt. Omtrent ingen når fram med klagen sin i systemet, så summa summarum: Me har vege for og imot. Det beste er at straffa blir sett i verk med ein gong.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

Himanshu Gulati (FrP) [11:01:36]: Fremskrittspartiet mener at fusk skal straffes, men vi er minst like opp-tatt av at de som ikke har begått fusk, ikke skal straffes. Det må være et viktig rettsprinsipp. VG har skrevet om bl.a. 26 år gamle Katie, som fulgte sin drøm om å studere til å bli lege. Hun fikk sitt livs sjokk da hun ble utestengt fra studiene og mistenkt for fusk. Hun hadde ikke fusket, og det kom fram i klagenemnden. Hun hadde ikke kopiert noen andre, men noen andre hadde kopiert henne. Derfor slo plagiatkontrollen ut. Hun opplevde å miste fotfeste i hverdagen, verden rundt henne falt sammen, og det er mange studenter som opplever det samme. Selv de som begår alvorlig kriminalitet i

dette landet, får ikke sine straffer iverksatt før de har fått anledning til å klage. Det gjelder åpenbart ikke for studenter, og dette er ikke noe regjeringen ønsker å endre på.

Når regjeringen har sagt nei til forslaget om å utsette straff inntil klage er behandlet, lurer jeg på om statsråden kan garantere at vi ikke ser flere saker som Katies, hvor studenter blir utestengt for fusk de ikke har begått?

Statsråd Oddmund Hoel [11:02:40]: Det er selvfølgelig beklageleg når studentar urettmessig blir felte for fusk og seinare får saka omgjort, men eg må seie eit par ting om dette. For det første er me ikkje i strafferetten, me er innanfor forvaltningsretten. Innanfor forvaltningsretten er det vanlege prinsippet at eit offentleg vedtak, som dette vil vere, blir sett i verk med ein gong. Ein ventar ikkje på heile klageprosessen. Me har andre mekanismar for å fange opp det å kompensere den som er urettmessig felt for fusk eller får eit feilaktig forvaltningsvedtak i ein tidleg fase, seinare.

Det er langt over 90 pst. – utan at eg hugsar talet nøyaktig, kanskje er det 95 pst. – av dei som blir felte for fusk, som ikkje får medhald viss ein ankar. Det talet er så høgt at me må ha ei meir nyansert tilnærming til dette med reaksjonsformer. Eg tenkjer at rettstryggleiken er god nok.

Presidenten [11:03:49]: Vi går vidare til neste hovedspørsmål.

Kari-Anne Jønnes (H) [11:04:02]: Det er med stor bekymring vi nå ser at bevilgningene til forskning har sunket år for år under Støre-regjeringen og ligger under 1 pst. av BNP. Det skjer samtidig som oljepengebruken har økt fra 345 mrd. kr i 2021 til 472 mrd. kr i 2025. Det er ikke bare tekniske justeringer, som regjeringen lenge har hevdet. Det er en reell nedgang som får direkte konsekvenser for forskningsaktiviteten i Norge. Det betyr at forskningssektoren må fortsette å speide etter lyspunkter med denne regjeringen. Mens våre naboer i Sverige annonserer historiske satsinger på forskning, med en økning på 6,5 mrd. svenske kroner innen 2028, og EU ruster opp sin forsknings- og kunnskapssektor, sørger Støre-regjeringen for at Norge blir mer innadvendt, mindre internasjonalt og mindre konkurransedyktig.

Hvordan kan vi snakke om en langtidsplan for forskning når den mangler konkrete økonomiske løfter? Mens andre nasjoner ruller ut en rød løper for internasjonale talenter, har vår regjering valgt å rulle ut språkbarrieren ved å tvinge utenlandske forskere til norskbenken. Og mens verden investerer tungt i forskning og utvikling, svarer Støre-regjeringen med en realnedgang. Det er ikke bare et skritt i feil retning. Det er et

sprang bakover i tid som vil kunne påvirke vår konkurransevne og omstillingsevne i årene som kommer.

Hvorfor har ikke statsråden vært ærlig på at regjeringen legger opp til en realnedgang i bevilgningene til forskning?

Statsråd Oddmund Hoel [11:05:48]: Statsråden og regjeringa har vore dønn ærlege i alt me har sagt rundt nivået på løyvingar til forskinga. Me har vore heilt ærlege på at tiltaket med det ekstraordinære nivået på løyvingane til universitet og høgskular gjennom pandemi-en skal fasast ut. Der ligg det eit nedtak i ramma til universitet og høgskular, men me ligg framleis over nivået før pandemien. Det er framleis ein realvekst frå 2019 til i dag i rammeoverføringar til høgskular og universitet. Det er ein stor aktivitet, og me har høg kapasitet i UH-sektoren.

Når det gjeld forskingsløyvingane og at representanten Jønnes er opphengd i BNP, ser me òg at den veldig gledelege forklaringa på nedgangen i forskingsdelen sin prosent av BNP er at BNP har gått kraftig opp. Det er gledeleg for norsk økonomi, og det er fordi norsk økonomi går så det suser. Me har eksportrekord, me har investeringsrekord, og me har bortimot full sysselsetjing. Det er veldig mykje gledeleg som skjer. Når me då har eit mål i BNP, er det BNP's variasjonar og ikkje variasjonane i forskingsløyvingane som betyr noko.

Me har sett at dei samla investeringane i forskning og utvikling i det norske samfunnet i 2023 var på 95 mrd. kr, når me summerer både det offentlege og det private. Heldigvis går òg næringslivet sine investeringar i FOU opp. Me har ein realauke i dei samla FOU-investeringane frå 2022 til 2023 på 0,6 pst. Me har den same forskningsaktiviteten i 2025 som me hadde i 2024, og me ligg internasjonalt veldig høgt.

Kari-Anne Jønnes (H) [11:07:48]: Jeg fikk ikke svar på spørsmålet. Gjennom hele høsten har statsråden kommunisert at aktiviteten i Forskningsrådet skal ligge på samme nivå, og det skal ikke være og er ikke en realnedgang i bevilgning til forskning. Nordisk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning, NIFU, har nå gjennomgått statsbudsjettet og funnet at det er en realnedgang på 1 pst. Spørsmålet jeg stilte, og som jeg ikke fikk svar på, var hvorfor statsråden ikke har kommunisert det ganske tydelig, for det er jo en plan bak dette. Statsbudsjettet blir ikke til over natten. Vi er enig i at det er fint at BNP vokser, men da handlingsregelen ble innført i 2001, var ambisjonen krystallklar: Oljepengene skulle ikke sløses bort, men investeres klokt i landets framtid.

Statsråd Oddmund Hoel [11:08:55]: Det er pussig å høre representanten Jønnes når me veit at Høyre ut-

over våre budsjett, summert gjennom vår regjeringssperiode, har ønskt nesten 1 mrd. kr i ABE-kutt i rammeløyvinga til universitet og høgskular. Dei vil regjere saman med storebror Framstegspartiet, som summert har gått inn for å kutte over 2 mrd. kr i ramma til universitet og høgskular. I tillegg vil Høgre kutte 100 mill. kr til petroleumsforskning.

Det som er forklaringa på det NIFU har sagt, og det me har sagt, er at NIFU har teke ut investeringar i bygg. Det har me teke med. Om ein tek ut investeringar i bygg, har NIFU heilt rett, då er det ein liten nedgang, men ein kan diskutere om det er rimeleg. Me får livsvitskapsbygget i Oslo, og me får havteknologisenteret i Trondheim – heilt vesentleg forskingsinfrastruktur som vil føre til stor vekst i norsk forskning framover.

Kari-Anne Jønnes (H) [11:10:00]: Enhver ansvarlig politiker bør være opptatt av hvordan folks skattepenger brukes, og at det også skal gjelde offentlige institusjoner. I fjor hadde Høyre en forskningspakke på pluss 600 mill. kr, og i år er den på 400 mill. kr. Vi har flyttet 100 mill. kr fra petroleumsforskning over til grønn forskning. Hvorfor følger ikke regjeringen intensjonen i handlingsregelen og prioriterer investeringer i kunnskap og forskning, som jo var tydelig da handlingsregelen ble utformet? Oljeformuen skulle sikre verdier for kommende generasjoner, og forskning og utdanning var et spesifikt utpekt område. Hvorfor følger ikke dagens regjering opp handlingsregelen?

Statsråd Oddmund Hoel [11:10:52]: Me har eit veldig høgt nivå på offentlig pengebruk på norsk forskning og høgare utdanning. Når me måler oss mot andre land, ligg pengebruken i staten på både høgare utdanning og forskning, same kva parameter me bruker, i toppsjiktet i OECD. Me gjer det veldig bra internasjonalt og når det gjeld toppforskninga. Me ligg på åttande plass i å hente tilbake forskingsmidlar frå EU. Sverige ligg i absolutte tal på niande plass – bak oss. Det er ikkje i seg sjølv viktig å slå svenskane, men me kan jo notere oss at akkurat her har me gjort det òg.

Eg merkar meg igjen at kritikken kjem frå eit parti som samla ikkje har noko meir pengar til norsk forskning og høgare utdanning enn det regjeringa har, og dei skal regjere saman med ein storebror som vil ha betydelege kutt i forskning og høgare utdanning. Det kan hende nokre meiner graset er grønar på den andre sida av gjerdet, men det er det ikkje her.

Presidenten [11:11:57]: Den muntlige spørretimen er nå omme.

Sak nr. 2 [11:11:59]

Ordinær spørretime

Presidenten [11:12:02]: Det foreligger i dag ingen endringer i den oppsatte spørsmålslisten.

Spørsmål 1

Mimir Kristjánsson (R) [11:12:33]: «NHO har det siste halve året drevet en stadig mer aggressiv kampanje mot sykelønnsordningen, godt hjulpet fram av partiene på høyresiden. Før jul førte NHOs ultimatum om å kutte i sykelønna til brudd i IA-forhandlingene. Den kompromissløse linjen fra arbeidsskøperne har ført til full isfront mellom LO og NHO. Blant annet boikotter LO i dag NHOs årskonferanse og velger heller å stå utenfor og demonstrere.

Er statsråden bekymret for at en stadig mer aggressiv arbeidsskøperside skal undergrave hele den norske modellen?»

Statsråd Tonje Brenna [11:13:28]: Det korte svaret på spørsmålet om hvorvidt jeg er bekymret for den norske modellen, er egentlig nei. Den norske modellen er laget for å håndtere konflikt og for å håndtere til dels sterke interessemotsetninger. Det tror jeg vi skal klare også denne gangen. Jeg er likevel bekymret for det vi står i fare for å risikere på vegne av arbeidsfolk i Norge, dersom en del av de ordningene og endringene som særlig de borgerlige partiene ivrer etter, får gjennomslag.

Jeg synes det er oppsiktsvekkende og egentlig ganske urovekkende at Venstre nå foreslår å redusere ytelsen til den som er sykmeldt over lang tid, med en reduksjon på utbetalingene ned til 80 pst. etter seks måneder. Jeg tror det er en veldig effektiv måte for å ramme den som faktisk er aller sykest, med tanke på å endre en sykelønnsordning på den måten. Det bekymrer meg at Fremskrittspartiet til dels er helt uklare på hva de mener, men samtidig mener at man skal måtte ta større ansvar for det korte fraværet sitt selv, som vel er en snikmåte å beskrive karensdager på. Jeg lytter og lytter, men jeg blir altså ikke klokere på hva Erna Solberg og Høyre mener når de på den ene side utsteder garantier og nyttårslofter og på den annen side åpner døren for at man kan endre ordningen, gitt at man rammer på en måte som ikke er urettferdig mellom folk, men som allikevel kan føre til endringer i sykelønnsordningen.

Jeg er bekymret for hva de politiske partiene på borgerlig side kan komme til å gjøre med en veldig viktig velferdsordning dersom de skulle få flertall etter valget,

mer enn jeg er urolig for at vår modell for samarbeid mellom arbeidslivets parter er truet.

Suksessoppskriften for norsk arbeids- og næringsliv har egentlig vært to ting. Det ene er et sterkt og godt partssamarbeid hvor folk er medlem i en fagforening og bedriftene er godt organisert. Det har Arbeiderpartiet alltid vært opptatt av, og derfor har vi bl.a. prioritert å øke fagforeningsfradragene i våre budsjetter, rett og slett fordi det skal være billigere å være organisert. Forutsetning nummer én er altså et godt organisert arbeidsliv. Den andre forutsetningen er at vi er trygge, produktive og orientert mot det å utdanne stadig ny arbeidskraft i dette landet, som jo er den viktigste forutsetningen bedriftene har for å kunne tjene penger, nemlig at vi spleiser på et felles utdanningssystem som gjør at folk kan det de har bruk for å kunne når de kommer ut i arbeidslivet.

Begge disse to sidene ved vår modell og vår samfunnsmodell mener jeg får for lite oppmerksomhet, og jeg er helt sikker på at representanten er enig i det. Noe av det som gjør det mulig å bli rik i dette landet, er nettopp at man har tilgang på den kompetente arbeidskraften som vi gjennom vår felles arbeidsinnsats sammen er med og spleiser på. Det er jeg veldig stolt av.

Mímir Kristjánsson (R) [11:16:18]: Det er representanten enig i, og representanten er også enig i at det er fullstendig umulig å forstå hva som er borgerlig sides eventuelle forslag til endringer i sykelønnsordningen, hvis de skulle få flertall etter valget. En av løsningene NHO har lansert – som i mine øyne er litt spesiell, partssamarbeidet tatt i betraktning – er en såkalt svensk modell. Også NHO innser hvor urettferdig det ville blitt hvis alle som jobber i offentlig sektor, og alle som egentlig har en godt betalt kontorjobb, beholder full sykelønn, mens de på golvet ender opp med kutt i sykelønnen. Dermed har de sett på en løsning som er innført i Sverige, der staten rett og slett ved å trekke økonomisk støtte skal gå inn og egentlig straffe bedrifter som gir full sykelønn til sine ansatte. Slik vil man frata muligheten til å forhandle fram bedre ordninger på jobben. Vil ikke en slik løsning i alle fall være et slags inngrep i avtalefriheten i Norge og det partssamarbeidet vi har?

Statsråd Tonje Brenna [11:17:23]: Det er i alle fall stikk motsatt av hvordan vi har gjort det i dette landet bestandig. I Norge har det vært enighet om at Stortinget legger en del rammer for reglene i arbeidslivet, og at partene løser det lokalt, det som måtte oppstå, eller det som er spesielt for ulike bransjer. Den store fordel for oss da er at vi slipper å lovregulere alt mulig, men heller sier at makten ligger hos dem som er organisert, og som kan finne løsningene i fellesskap. Jeg tror det er en enorm styrke for Norge.

Det beste eksemplet på hvorfor det er så bra, er måten vi driver lønnsdannelse på. Vi har ikke en lov som sier noe om minstelønn. Vi har sterke fagforeninger og arbeidsgivere som sørger for en sammenpresset lønnsdannelse, men også for at næringslivet er produktivt og kan tjene penger selv om folk får være med på veksten når det går bra i den enkelte bedrift. Jeg vil egentlig advare mot en ordning som den man har i Sverige, rett og slett fordi jeg tror det er bra at noen av ordningene våre er felles, f.eks. sykelønnsordningen. Detaljene utover det må partene gjerne gå lenger i å gjøre bedre for den enkelte.

Mímir Kristjánsson (R) [11:18:27]: Takk for svaret.

Det har begynt å lekke ut noen nyheter fra Oslo Spektrum og NHOs årskonferanse i dag. En av dem er at Stein Erik Hagen gir 14 mill. kr til de borgerlige partiene. Halvparten, 7 mill. kr, skal gå til det suverent største partiet nå, nemlig Fremskrittspartiet. En annen nyhet er at milliardæren Johan H. Andresen er «drittlei», som han sier – jeg beklager uparlamentarisk språkbruk, men det er et sitat – av LO og deres markeringsbehov i sykelønns-saken. Dette føyer seg inn i rekken av at rike mennesker engasjerer seg mer og mer ikke bare med stemmen sin, men med pengene sine i norsk politikk på borgerlig side, og vi kan stå overfor samlede pengegaver til borgerlig side på nærmere 100 mill. kr.

Er statsråden bekymret når hun ser hvordan kapitalen i økende grad bruker pengemakten til å sikre seg politisk påvirkning i viktige spørsmål som f.eks. dette?

Statsråd Tonje Brenna [11:19:26]: Noe av styrken ved det norske demokratiet er at hver og en av oss har en stemme og kan delta ved valg. Det er også at vi kan følge pengestrømmene. Det er forholdsvis gjennomskuttig – vi vet hvor pengene kommer fra – og vi har tydelige regler som rammer inn partiene og finansieringen av partiene. Jeg mener det ikke er bra om det er sånn at den som har veldig mye penger, kan kjøpe seg mer innflytelse. På den annen side er det ikke så rart om noen av Norges rikeste mennesker har et ønske om at de borgerlige partiene skal vinne valget. For eksempel har Fremskrittspartiet et opplegg for formuesskatt hvor de skal kutte 34 mrd. kr til den 1 pst. rikeste delen av befolkningen vår. Det tilsvarer 1 mill. kr i skatteuttak til de 5 000 rikeste i Norge. Da får man ganske mye penger igjen for å ha bevilget f.eks. 14 mill. kr til den valgkampen. Det betyr at med det borgerlige opplegget skal en enkelt fagarbeider i Norge betale den samme skatten, mens den aller rikeste i Norge skal få to hele årslønner til en fagarbeider i skatteuttak. Det er ikke å bygge opp under fellesskapet i Norge og sørge for at det er likhet mellom folk – det er det motsatte.

Spørsmål 2

Bård Hoksrud (FrP) [11:20:41]: «Den 1. januar ble det i Telemarksavisa gjort klart at sykehusene mener de selv er best egnet til å ha kontroll med og oppfølging av private leverandører som skal ta over pasienter etter fristbrudd.

Mener statsråden det vil være positivt for pasientenes rettigheter dersom sykehusene som har ansvar for at fristene brytes, og at pasienter ikke får behandling tidsnok, også skal få ansvar for oppfølgingen av de private som skal rette opp fristbruddene?»

Statsråd Jan Christian Vestre [11:21:11]: Takk for spørsmålet, og godt nytt år!

Det aller viktigste for å unngå fristbrudd er å redusere ventetidene. Det tror jeg også at representanten Hoksrud er helt enig i. I forbindelse med ventetidsløftet jobber vi nært sammen med partene i arbeidslivet og sammen med sykehusene – både i offentlig sektor og i privat sektor – for å få til en nedgang i ventetidene. Det er nå iverksatt hundrevis av tiltak i hele Sykehus-Norge, og de begynner å få effekt.

Av de siste novembertallene kunne vi se at det er 16 000 færre som venter på helsehjelp. Da fjoråret begynte, var det fem og elleve dager lenger for henholdsvis påbegynt helsehjelp og gjennomsnittlig ventetid for ventende enn året før. Ved utgangen av november i fjor så vi at vi hadde tatt igjen hele det gapet. Ventetiden for ventende var sågar fire dager kortere enn året før. Det er gledelig, og det er grunn til å takke alt av fremragende helsepersonell som står på for at folk skal vente kortere på helsehjelp.

Når det gjelder innretningen på fristbruddordningen, er formålet med den at sykehusene skal stimuleres til å unngå fristbrudd, og om nødvendig inngå egne avtaler og benytte totalkapasiteten i det offentlige. Fristbruddordningen trer i kraft når de regionale helseforetakene ikke klarer å oppfylle ansvaret de har etter pasient- og brukerrettighetsloven.

Både en rapport fra Helsedirektoratet i 2023 og saker som over tid har vært belyst i media, viser at det ikke er tilstrekkelig kontroll med kostnadene i ordningen og kvaliteten på tjenestene som ytes. Sykehusene våre har også lite informasjon om hva de betaler for, og fristbruddleverandørene rapporterer heller ikke i tilstrekkelig grad til Norsk Pasientregister. Det mener jeg er viktig at vi tar tak i, og det tror jeg representanten Hoksrud er enig i.

Jeg mener at fristbruddordningen er en viktig sikkerhetsventil og en viktig pasientrettighet. Vi kommer ikke til å svekke den pasientrettigheten, men hvis vi ender opp med dårligere pasientforløp eller ineffektive tjenester, må vi alltid være villige til å se på om det går an å

forbedre ordningen. Det er det jeg har bedt Helsedirektoratet om å se på.

Noe av det som direktoratet har vurdert, og som Stortinget har anmodet om, er om det er fordeler og ulemper ved å la kontraktsansvaret for fristbruddordningen overføres til de regionale helseforetakene. Vi mottok rapporten om dette like før jul, og jeg ber derfor om å få litt tid til å gjennomgå den og vurdere den før vi kan ta endelig stilling til hvilke tiltak som bør settes i verk på både kort og kanskje lengre sikt. Det inkluderer en vurdering av hvordan en eventuell overføring av kontraktsansvaret til de regionale helseforetakene vil påvirke pasientenes rettigheter, som representanten Hoksrud spør om. Når den jobben er gjort, vil jeg naturligvis komme tilbake til Stortinget om dette på egnet måte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:24:07]: Vi er veldig enige om at det helt sikkert er ting som bør gjøres med den ordningen som er i dag, men jeg tror det er viktig at man passer på at man sikrer og ivaretar pasientrettighetene.

Med Arbeiderpartiets helsepolitikk de siste tre årene har antallet fristbrudd per måned gått fra 407 i 2019 til 827. I perioden fra januar 2023 til august 2024 har det gått fra 3 297 fristbrudd per måned til over 5 300. Det betyr at det er sykehus som ikke klarer å levere de operasjonene de skal levere. Dette mener jeg er kjempealvorlig.

Tror statsråden virkelig at når sykehusene ikke klarer å levere i dag, skal de klare å gjøre det ved å overta ansvaret og være de som bestemmer hvor mange som skal få lov til å levere, og når man skal få lov til å levere disse tjenestene til pasientene, og da ivareta pasientsikkerheten?

Statsråd Jan Christian Vestre [11:25:11]: Jeg er helt enig i at det er for mange fristbrudd, både i antall og i andel. Så er det gledelig å se at som en del av ventetidsløftet går også fristbruddene ned. Det skulle pinadø bare mangle, for dette er en avtale vi har med innbyggerne våre. Når sykehusene våre setter en tidsfrist og sier til innbyggerne at de skal få behandling innen en viss dato, og vi ikke klarer å ivareta den avtalen, har vi brutt vår del av den avtalen. Det bør få konsekvenser. Så vi må gjøre alt vi kan for å få ned fristbruddene.

Fristbrudd henger veldig nært sammen med økende ventetider, og ventetidene begynte å stige i 2017. Så kom pandemien, og veldig mange konsultasjoner ble utsatt. Vi har også fått nye tall fra det tekniske beregningsutvalget som viser at sykehusene våre ble underfinansiert med kanskje 3 mrd. kr i andre del av Erna Solbergs regjeringssperiode. Det er klart at når sykehusene skal spare mer og mer penger, blir det et lavere aktivitetnivå for å behandle flere. Derfor er vi nå i gang med

en opptrapping av sykehusøkonomien. Vi kommer ikke til å svekke pasientrettighetene – det kan jeg garantere.

Bård Hoksrud (FrP) [11:26:14]: Det er veldig bra at statsråden ikke skal svekke pasientrettighetene. Det skulle bare mangle om en helseminister gikk løs på disse rettighetene.

Jeg opplever at statsråden sier han er godt fornøyd med det som skjer, med bakgrunn i alle de tiltakene som er satt i verk, men han hadde noen klare og tydelige løfter for 2024. Tallene for 2024 kommer vel om veldig kort tid, og vi venter på dem. Vil statsråden ha nådd de målene han satte for 2024, eller har han ikke klart det? Jeg regner med at statsråden allerede vet det, for det er ikke mange dagene til de nye tallene kommer.

Det er fortsatt over 250 000 mennesker som står i helsekø. Jeg tror mange av dem er ganske provosert over at statsråden er fornøyd med at det er 17 000 færre. Vi vet også at veldig mange nå ikke får behandling fordi de ikke lenger står på listene. Det er også en utfordring knyttet til denne problematikken.

Statsråd Jan Christian Vestre [11:27:16]: Det vil jo til enhver tid være ventende. Det har det vært under alle regjeringer. Hvis det ikke er ventende, er det noe alvorlig galt, for det ville bety at det ikke henvises pasienter, eller at all medisinsk forskning har tatt slutt. Det vil alltid være slik at når vi gjør medisinske gjennombrudd, når vi sørger for at folk kan behandles, når vi sørger for at folk kan leve lenger, og når vi kan kurere sykdommer vi ikke kunne kurere før, blir det en flaskehalsproblematikk i starten. Så vi må ikke se oss blinde på tallet for hvor mange som venter, vi må være opptatt av hvor lenge de venter. Målet vårt er at folk skal vente kortere tid.

Hvis man blir akutt eller alvorlig syk i Norge, får man rask og god hjelp umiddelbart. Man får hjelp fra det som kanskje er verdens beste helsetjeneste. Men når det gjelder en del av de planlagte behandlingene – de såkalt elektive behandlingene – er det for mange som venter for lenge. Det er grunnen til at vi satte i gang ventetidsløftet.

Når tallene kommer, får vi se. Jeg har ikke sett dem ennå, men de kommer fra fagmyndighetene våre. Målet har vært klart: Vi skal snu trenden. Det blir veldig spennende å se desember 2024 opp mot desember 2023. Så skal vi gjennom dette året få til en markant nedgang i ventetider, og det akter jeg å innfri.

Spørsmål 3

Geir Jørgensen (R) [11:28:30]: Takk for sist til statsråden – det er ikke så lenge siden.

«Første juledag ble alle tog i Norge stående stille i over 13 timer. Over 60 000 reisende ble rammet. Dette er alvorlig for de reisende som ble rammet, og fordi det viser en svakhet i vår beredskap. Norsk Lokomotivførerforbund og Delta Jernbane har etterspurt en ekstern gransking av hendelsen. Norsk Jernbaneforbund peker på at Solberg-regjeringens oppsplitting av jernbanen har ført til at ingen har full kontroll over norsk jernbane.

Hvilken gransking av denne hendelsen, og svakhetene den viste, setter regjeringen i gang?»

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:29:10]: Dette har jo vært et debattert tema allerede, men vi skal svare.

Sikkerheten må prioriteres høyt på jernbanen, og da det ble oppdaget feil på kommunikasjonssystemet, vurderte Bane NOR at sikkerheten ikke var tilstrekkelig til å kjøre tog store deler av 1. juledag. Grunnet usikkerheten valgte Bane NOR heller ikke å ta i bruk alternative systemer for å holde trafikken i gang.

Togstansen 1. juledag avdekket en sårbarhet i jernbanesystemet. Hvordan en slik feil kan lamme hele jernbanenettet, er et viktig spørsmål som vi er nødt til å få svar på. Raskt etter togstansen kalte jeg inn Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn til et møte for å få klarhet i hva som hadde skjedd, hvordan det kunne skje, og hva vi kan gjøre for å unngå å havne i en slik situasjon igjen. Det møtet ble som kjent gjennomført i går.

Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet på jernbanen og skal føre tilsyn med aktørene i sektoren. I tillegg skal de også være markedsovervåker. De vil nå gjennomføre et større tilsynsarbeid knyttet til hendelsen 1. juledag. Tilsynet vil bl.a. se på innretningen på Bane NORs kommunikasjonssystemer, hvordan Bane NOR håndterte hendelsen, i hvilken grad jernbanen er sårbar for å bli utsatt for sabotasje fra utenforstående, og hvordan beredskapen hos togselskapene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR er for å håndtere kunder i en slik situasjon.

Jeg mener det er naturlig at Statens jernbanetilsyn igangsetter et slikt tilsyn. De har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten på norsk jernbane og skal også bidra til at aktørene i jernbanesektoren ivaretar sitt ansvar knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap. Statens jernbanetilsyn arbeider nå med det konkrete mandatet og innretningen for det videre arbeidet.

Spørsmålsstilleren viser til påstander om at Solberg-regjeringens oppsplitting av jernbanen har ført til at ingen har full kontroll over norsk jernbane. Som jeg viste til i gårsdagens stortingsdebatt om Riksrevisjonens jernbaneundersøkelse, har regjeringen tatt mange grep for å stanse oppsplittingen og styrke den statlige styringen av jernbanen. Spordrift er blitt tilbakeført til Bane NOR, og

rolledelingen i sektoren er tydeligere, bl.a. gjennom endringer i jernbaneforskriften. Jeg har også gitt flere konkrete oppdrag til aktørene som styrker den statlige styringen, som jeg selvfølgelig vil følge tett opp.

Geir Jørgensen (R) [11:31:39]: Jeg takker for svaret. Som det framkommer også i Riksrevisjonens rapport og kritikk, er det ingen som egentlig har den fulle oversikten, men det fulle ansvaret ligger jo hos statsråden. Når det gjelder Jernbanetilsynet, er dette et uavhengig organ, og Rødt er enig i at det skal være sånn. Samtidig er det regjeringens ansvar å sørge for at alle fakta kommer på bordet i saken. Kan statsråden nå garantere at det kommer en gransking som går utover kontroll med risiko og overholdelse av regler, som er det Statens jernbanetilsyn vanligvis ser på?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:32:18]: Det er to ting som skal skje nå. Statens jernbanetilsyn skal ha en bredt anlagt tilsynsgjennomgang, eller rapport, og så skal også Bane NOR ha en intern gjennomgang av hvordan denne saken spilte seg ut. Dette vil kunne gi kunnskap – vi kan få informasjon som gjør at vi må gjøre andre typer tiltak. Jeg kan ikke foregripe det nå.

Mitt mål er at vi hele tiden skal jobbe med å få best mulig oppetid på norsk jernbane. Jeg er opptatt av at det aller viktigste vi skal gjøre, er å bruke mer penger på å ta vare på den jernbanen vi har, og det er jeg glad for at også Stortinget i stort har sluttet seg til.

Geir Jørgensen (R) [11:32:58]: Kan statsråden da i det minste garantere at det blir gransket på hvilken

måte oppsplittingen av jernbanen har bidratt til de feilene vi har sett i jernbanesektoren i det siste?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:33:10]: I Hurdalsplattformen sier vi at vi skal gå gjennom jernbanesektoren nettopp med tanke på hvordan jernbanereformen og oppsplittingen har påvirket, og det har vi gjort. Vi gjorde det ganske tidlig i valgperioden. Vi har tatt strukturelle grep. Vi har slått sammen Spordrift med Bane NOR igjen, nettopp fordi vi mener at å samle den kompetansen er det beste for å få mest mulig ut av vedlikeholdet og fornyelsesarbeidet på norsk jernbane. Vi har tatt grep med å stramme opp styringsstrukturen, med endringer i jernbaneforskriften, og vi har innført oppdragsbrev for å styre Bane NOR på en tydeligere måte. Slik jobber vi hele tiden med å forbedre, for vi er selvfølgelig ikke der at styringsstrukturen er optimal. Derfor må vi hele tiden lete etter forbedringspunkter, og det arbeidet vil jo alltid fortsette.

Presidenten [11:33:50]: Den ordinære spørretimen er dermed omme.

Sak nr. 3 [11:33:57]

Referat

Presidenten [11:33:58]: Det foreligger ikke noe referat.

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

Møtet hevet kl. 11.34.

