

Møte onsdag den 26. oktober 2016 kl. 10

President: Olemic Thommessen

Dagsorden (nr. 12):

1. Muntlig spørretime
2. Ordinær spørretime
3. Referat

Presidenten: Det foreligger to permisjonssøknader: fra representanten Geir Jørgen *Bekkevold* om permisjon i tiden fra og med 4. november til og med 10. november og fra representanten Torstein Tvedt *Solberg* om permisjon i tiden fra og med 8. november til og med 10. november, begge for å delta som valgobservatører for OSSEs parlamentariske forsamling under presidentvalget i USA.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Rogaland fylke: Øystein Langholm *Hansen*
For Telemark fylke: Hanne *Thürmer*

Presidenten: Representanten Helge André Njåstad vil fremsette et representantforslag.

Helge André Njåstad (FrP) [10:00:58]: På vegner av stortingsrepresentantene Ingebjørg Amanda Godskesen, Harald T. Nesvik, Ingjerd Schou, Michael Tetzschner, Frank J. Jenssen og meg sjølv har eg gleden av å setja fram eit forslag om å tillata stryking av listekandidatar ved fylkestings- og kommunestyreval.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:01:22]

Muntlig spørretime

Presidenten: Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at statsrådene Ketil Solvik-Olsen, Monica Mæland og Per Sandberg vil møte til muntlig spørretime.

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

Vi starter med første hovedspørsmål, fra representanten Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A) [10:01:53]: Jeg har et spørsmål til samferdselsministeren.

Samferdselsministeren møter mange kritiske røster om dagen til prestisjeprosjektet sitt, den såkalte jernbanereformen. Men noen er iallfall fornøyd, og det er rådgivnings- og konsulentbransjen, som nå håver inn millioner på det som skjer. Vi får et nytt direktorat, Jernbanedirektoratet. Vi får et nytt foretak – i all enkelhet Jernbaneinfrastrukturforetaket, som skal forkortes Bane NOR SF, og for å unngå misforståelser ser jeg at departementet nå bruker begrepet «Jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF». NSB splittes opp, vi får et nytt materiellselskap, vi får et nytt

vedlikeholdsselskap, vi får et nytt billetteringsselskap – med nye direktører, med nye styre og tilhørende styrehonorarer.

Dette koster penger – mye penger – og det framkommer også av statsbudsjettet. Hvis vi summerer det som står i statsbudsjettet og det som nå skjer i NSB, vil det antakeligvis bare i 2017 brukes i størrelsesorden 500 mill. kr – jeg gjenrar: 500 mill. kr – bare i direkte kostnader til jernbanereformen, og det før reformen har trådt i kraft. Så spørsmålet mitt er rett og slett: Kan samferdselsministeren redegjøre for hva jernbanereformen koster å implementere?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:03:50]: Jeg er veldig glad for å få snakke om jernbanereformen. Vi trenger en bedre jernbane i dette landet, en jernbane som er i rute, som folk stoler på, og som får mer gods over fra vei. Det er det som er vår hovedtilnærming. I mange år økte forfallet på jernbanen år for år, ja, under Sverre Myrli's partis regjering økte forfallet med 1 mrd. kr årlig – det betyr altså at jernbanen var i dårligere stand da året var slutt enn da det begynte.

Vår viktigste prioritering var å få orden på infrastrukturen. Derfor har vi nesten doblet vedlikeholdet og fornyelsen av jernbanen. Nå bedrer vi jernbanen. Vi investerer mer enn noen gang før, og vi planlegger nye jernbanespor til større områder og med mer penger enn noen gang før. Det blir en bedre fysisk jernbane – vi kjøper nytt materiell, vi bytter ut sporveksler, osv.

Den andre delen av jernbanesatsingen og jernbanereformen er bedre organisering, og det er det representanten Myrli her misliker. Etter å ha sett problemer som har eksistert i mange år, gjennom mange tiår, har tidligere regjeringer likevel valgt ikke å gjøre noe med dette – nei, ikke siden 1996 har en gjort noe vesentlig med jernbanen. Vi oppretter ikke masse nye ting som aldri har eksistert før, men det vi gjør, er at vi får en tydeligere ansvarsfordeling. Der en i dag har litt ansvar i NSB, litt i Jernbaneverket, litt i departementet og litt rundt omkring, sørger vi for at vi tar den organisasjonen som er i NSB i dag, og lager et eget selskap, som får en egen, slank organisasjon, med kort vei fra ledelsen til de ansatte, slik at de kan jobbe mer effektivt. Så framstår det som at det har dukket opp noe som aldri har vært før, og det hører jeg representanten Myrli si. Alle disse organene finnes imidlertid i dag, men i en stor mastodont som heter NSB, der vi vil få slanke, små organisasjoner med tydeligere ansvar, men der staten sitter på toppen og sier hvordan jernbanen skal fungere.

Sverre Myrli (A) [10:05:56]: Nå er nok meningen med Stortingets spørretime at Stortinget skal stille spørsmål, og regjeringsmedlemmene skal svare, fortrinnsvis på det Stortinget stiller spørsmål om.

Jeg stilte et konkret spørsmål. Samferdselsministeren snakket om alt mulig annet. Det skjønner jeg, for jeg har sett det organisasjonskartet han nå presenterer for hvordan jernbanen blir seende ut – det er ikke enkelt å holde tunga rett i munnen. Men siden han hadde problemer med å oppfatte spørsmålet, så, enkelt og greit, en gang til: Hva koster det å gjennomføre jernbanereformen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:06:38]: På kort sikt koster det litt penger å omorganisere, fordi en skal gå igjennom og se på hva det er som ikke virker, og på hvor-

dan en løser problemene. De pengene synes jeg det er verdt å bruke, for det å sitte og se på at ting ikke fungerer, men ikke gjøre noe med det, er den dyreste løsningen av alle. Det å få mer effektivitet, det å få en slankere organisasjon betyr at det koster litt når en omorganiserer, og vi har lagt inn i budsjettet at det vil koste noen hundretalls millioner kroner, det vi gjør, alt i alt.

Men bare se hva vi allerede har fått ut fra NSB! NSB har sagt at fordi en også omorganiserer jernbanesektoren totalt sett, kan NSB ta vekk rundt 300 mellomledere. Det betyr: Kommer det noen myndighetspersoner i noe av det som vi har ansvaret for? – Absolutt. Men kan man fjerne folk fra andre deler av jernbanesektoren? – Ja absolutt og i dobbelt. Det betyr at en må ikke bare se på de utgiftene som påløper i statsbudsjettet, men en må også se på de besparelsene som aktørene i jernbanesektoren får, og da kommer en ut med en veldig god gevinst over tid.

Presidenten: Det åpnes for oppfølgingsspørsmål – først Eirik Sivertsen.

Eirik Sivertsen (A) [10:07:42]: Jeg skal følge opp spørsmålet om kostnader til jernbanesatsing, men jeg synes det er på sin plass først å påpeke at når statsråden skryter av hvordan man jobber med etterslepet på jernbanen, viderefører man etterslepet fra 2016 over i 2017, ifølge hans eget budsjett.

På mandag skrev Bergens Tidende om kostnadene ved å lage en ny tunnel i Ulriken i Bergen. De beskriver et anslag på overskridelser på 1,5 mrd. kr. For meg er det langt utover den kostnadsrammen som Stortinget er informert om tidligere. Jeg har tre spørsmål til statsråden i den sammenheng.

Hvor lenge har statsråden visst om at kostnadsoverskridelsen faktisk foreligger, og i hvilken størrelsesorden den har vært? (Presidenten avbryter.)

Eirik Sivertsen (A) [10:08:48]: Jeg hadde tre ...

Presidenten: Taletiden er omme.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:08:48]: Jeg har informert Stortinget så fort den kunnskapen har kommet meg for øre. Det betyr at det står omtalt i statsbudsjettet som Stortinget nå har til behandling, at kostnadsrammene sannsynligvis vil bli oversteget. Så har vi også informert om at vi har satt i gang en vanlig prosess på det, med kvalitetssikring av eksterne folk for å se oss i kortene, så Stortinget vil bli informert så fort de tallene finnes. Men representanten Sivertsen kan også sjekke i 2016-budsjettet. Der var det også informasjon som antydte dette. Så Stortinget har ikke blitt lurt på noen måte, selv om Arbeiderpartiet har det som hobby for tiden å gi inntrykk av at de ikke vet noen ting, men den informasjonen står altså i stortingsproposisjonen.

Så vil jeg også nevne, i og med at Sivertsen tok det opp i sin innledning, at i både 2015, 2016 og 2017 har bevilgningene til jernbanen likevel vært så store at forfallet ikke øker. 2015 var det året Jernbaneverket selv sa at dette er det første store vedlikeholdsåret. Etter mange år med økt forfall under de rød-grønne ble forfallet nå redusert for første gang. Jeg bare minner om at 2017-budsjettet, selv om

det er litt lavere enn i 2016, likevel er høyere enn i 2015, som var det store vedlikeholdsåret.

Presidenten: Hans Fredrik Grøvan – til oppfølgingsspørsmål.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:10:07]: Jernbanereformen legger til rette for at jernbanen kan bli en sentral del av løsningen med tanke på befolkningsøkningen, og at veksten i godstransport kan skje på en klimavennlig måte. Det er synd at Arbeiderpartiet ikke har innsett dette, men la oss heller være konstruktive og se framover.

I jernbanemeldingen ble det uttrykt at kjøreveisavgiften som skulle innføres, måtte utformes på en måte som tok hensyn til den krevende situasjonen godsnæringen befinner seg i. Det heter til og med i meldingen at denne avgiften bare «i begrenset grad vil belaste godstrafikken». Nå er næringen og alle miljøer som er opptatt av å få mer gods over fra vei til bane og sjø, sterkt bekymret for at kjøreveisavgiften skal bli en ny avgift som vil redusere godsmengden på bane.

Kan statsråden bekrefte at gods på bane ikke skal belastes med kjøreveisavgift?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:11:01]: Det er viktig både for regjeringen og for – slik jeg har oppfattet det – dem som vi har støtte fra i Stortinget, at vi ikke legger nye nettokostnader på jernbanen.

Kjøreveisavgiften er et system der vi skal gi incentiv til at de som eier skinnene, har en utgift hvis de ikke leverer kapasitet på skinnene. Jeg var på Norsk Jernbaneforbunds årsmøte for to dager siden. De påpekte selv at når togene står fordi infrastrukturen ikke virker, koster det nesten ingenting for Jernbaneverket, som eier skinnene, men det koster mye for NSB, som har passasjerene, og for Cargo-Net, som har godset. Ved å ha en kjøreveisavgift der NSB får erstatning fra Jernbaneverket, har vi det økonomiske incentivet som vi har manglet for at Jernbaneverket gjerne prioriterer vedlikeholdet sitt litt annerledes, og ikke minst oppetidene annerledes. Men jeg er helt enig i det underliggende i spørsmålet, at vi sørger for at dette ikke blir en belastning for godstrafikken. Det jobber vi med.

Presidenten: Marit Arnstad – til oppfølgingsspørsmål.

Marit Arnstad (Sp) [10:12:12]: Streiken på jernbanen, som nå pågår for fjerde uke, har nær sammenheng med regjeringens jernbanereform. NSB bekreftet i Dagsrevyen fredag kveld at de ikke kunne innfri krav om utdanning for lokførere fordi det ville svekke dem i konkurransen med andre aktører når jernbanen blir konkurranseutsatt. Og det blir jo gjerne slik at en må konkurrere – enten om servicen til de reisende eller om arbeidsforholdene til dem som jobber på jernbanen. Lokførerne har på sin side sagt at streiken er løst om en får en nasjonal forskrift om utdanning.

Det er grunn til å fastslå at streiken er et resultat av regjeringens jernbanereform og av usikkerheten som den skaper. Regjeringen sitter også med nøkkelen til å løse konflikten. Hva vil landets samferdselsminister si til de tusener av folk på Østlandet som nå har vanskeligheter med å komme seg på jobb på grunn av en langvarig streik ved jernbanen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:13:13]: Jeg føler med de mange tusen som nå blir rammet av jernbanestreiken. Jeg håper at partene kommer seg tilbake til forhandlingsbordet – og at de denne gangen løser det.

Men det er ikke sånn at sikkerhet er noe vi skal forhandle ned. Det er ei heller sånn at sikkerhet bør være noe en kan forhandle om i forbindelse med lønnsoppgjøret, der en lokfører sier at han gjerne tar på seg større risiko hvis han får høyere lønn. Sikkerhet er noe myndighetene skal sørge for, det er regler som myndighetene må sette, og der vi må ha et uavhengig tilsyn som følger opp at aktørene forholder seg til dem. Det er nettopp sånn systemet er i dag. Det hadde jeg regnet med at et parti som tidligere har sittet i Samferdselsdepartementet, visste, for i 2009 ble det innført en forskrift for lokførere, den såkalte førerforskriften. Det er der vi har regelverket, som tilsynet skal følge opp. Vi har også sagt at vi skal gi en veileder til denne førerforskriften, nettopp for å kunne utdype detaljene hvis det er noe det er usikkerhet om i dag.

Derfor håper jeg at partene kan sette seg ned og være med i det arbeidet, istedenfor å stå og streike.

Presidenten: Sveinung Rotevatn – til oppfølgings spørsmål.

Sveinung Rotevatn (V) [10:14:32]: Jernbanereforma er vel og bra, og Venstre trur, som statsråden, at ho kan gje oss meir bane for pengane og eit betre tilbod til dei reisande. Så kan ein sjølv sagt tenkje sitt om at Bane NOR brukar ein halv million kroner på å forme ut ein ny logo. Eg trur iallfall det er grunn til å ha respekt for skattebetalaranes pengar i denne omorganiseringsprosessen. At Arbeidarpartiet er imot, er ikkje overraskande, all den tid dei også har vore imot alle omorganiseringar av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, som har gjeve veldig gode resultat.

Men uansett korleis ein organiserer, er det som til sjuande og sist betyr mest, kor mykje pengar ein er villig til å putte inn i sektoren. Statsråden skryter i sine første svar av alt det vi har fått til når det gjeld reduksjon av vedlikehaldsetterslep, planlegging m.m. Det som då er synd, er at den trenden tilsynelatande ikkje blir følgt opp i budsjettet for neste år, der ein ikkje legg opp til å redusere vedlikehaldsetterslepet, og der det knapt er pengar til planlegging av nye prosjekt.

Kva er grunnen til det?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:15:35]: Det er viktig at vi organiserer jernbanen godt. Det gjør vi i jernbanereformen – samler ansvar, økt effektivitet, tydeligere fordeling av oppgavene. Så er det viktig at sikkerheten blir ivaretatt. Der har vi et klart regelverk i dag – det håper jeg kommer tydeligere fram i mediedebatten videre – og vi har et tilsyn som følger det opp grundig. Det skal de fortsette å gjøre. Det er også viktig at infrastrukturen fungerer, og det er egentlig prioritert nr. 1 etter sikkerhetsarbeidet. Der har vi, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, sørget for at det har vært en kraftig vekst. Vi ligger langt foran planene i Nasjonal transportplan. Skulle vi fulgt Arbeiderpartiets opplegg, måtte vi kuttet jernbanebevilgningene med mange, mange milliarder kroner i årets budsjett. Det har vi ikke tenkt å gjøre. Men vi må også se på hvordan vi bruker pengene. Det gjelder ikke

bare summen av pengene, men hvordan de tas vare på. Jeg mener at det budsjettet vi har lagt fram, viser at det har kommet en ekstra vekst, som regel etter forhandlinger med Venstre og Kristelig Folkeparti. Men budsjettet som vi har lagt fram for 2017, er høyere enn det vi var enige om med Venstre og Kristelig Folkeparti for 2016, og spesielt når det gjelder planlegging. Der er det en kvart milliard kroner i vekst i forhold til det vi ble enige om med Venstre og Kristelig Folkeparti. Denne regjeringen leverer mye ... (Presidenten avbryter.)

Presidenten: Da er tiden ute.

Kirsti Bergstø – til oppfølgings spørsmål.

Kirsti Bergstø (SV) [10:16:55]: For de fleste av oss er det opplagt at det å kjøre tog ikke er noe hvem som helst kan gjøre. Feil og vankunne kan føre til vanvittige skader på folk og infrastruktur. Når folk går på toget, skal de være helt trygge på at han eller hun som kjører det, vet hva de gjør, og kan det de driver med. Selv om regjeringen nå iverksetter en skadelig oppsplitting av norsk infrastruktur og jernbane, må aldri lokførernes kompetanse ofres. Regjeringen fikk nylig en risikoanalyse av kommersialiseringen av jernbanen, og rapporten er helt klar. Uten tydeligere krav til kompetanse vil kommersielle kunne lage egne utdanninger som er innenfor dagens uklare krav, men likevel mye dårligere enn den standarden som vi har i dag.

Hvordan vil statsråden sikre at norsk jernbane ikke blir utrygg, og vil statsråden snarest sikre nasjonale kompetansekrav for lokførere som er tydelige nok, og som minst holder tilsvarende nivå og krav som i dagens ordning?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:17:59]: Når en ser på norsk jernbane i dag og på det staten har gjort de siste tre årene, har det aldri vært satset mer økonomisk på å bygge og vedlikeholde jernbanen. Det er et klart bevis på at dagens flertall prioriterer jernbanen på en helt annen måte enn tidligere. Det er feil at vi har en oppsplitting og privatisering av jernbanen. I fremtiden kommer staten fortsatt til å eie skinnene, perrongene, stasjonsbygningene og togsettene. Vi kommer til å styre hvem som er på jernbanen, vi kommer til å styre hvilke tilbud en har på jernbanen, og vi kommer til å subsidiere jernbanen for at flere skal ha et tilbud som de ønsker å bruke. Det betyr en bedre jernbane enn det vi har i dag. Det er litt rart at de rødgrønne så at det var jernbnekollapser, men ikke økte bevilgningene til vedlikehold.

Jeg har alt nevnt at vi allerede har en førerforskrift som stiller krav til hva lokførere skal kunne, hva slags kompetanse de skal ha. Vi har krav til opplæringsinstitusjonene om hva de skal lære lokførerne, og vi har et tilsyn som følger opp. Det er sågar krav om at alle som jobber på jernbanen, skal kunne snakke norsk, godt norsk.

Presidenten: Rasmus Hansson – til oppfølgings spørsmål.

Rasmus Hansson (MDG) [10:19:15]: Miljøpartiet De Grønne er langt fra overbevist om at det å splitte opp jernbaneorganisasjonen er det vi trenger i dag. Det vi trenger i dag, er å konsentrere kreftene om å utvikle jernbanenettet. Men regjeringens generelle satsing på jernbane er en av

de tingene som Miljøpartiet De Grønne virkelig er fornøyd med, når man sammenligner med tidligere regjeringer. Der har det vært en opptrapping, det er bra, det fortjener regjeringen ros for. Så er spørsmålet: Hva er formålet? Dette blir ikke minst begrunnet som et klimatiltak, og i en statsbudsjettdebatt som pågår nå, hvor spørsmålet er hvilke kutt som skal komme, og av hva, hvor og når, er det veldig interessant om statsråden nå kan klargjøre: Hva er de konkrete klimaeffektene som regjeringen mener skal komme ut av jernbanereformen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:20:19]: Det som skal komme ut av jernbanereformen, er en bedre jernbane – bedre organisert, lavere kostnader, bedre tilbud til de reisende. Det er det siste som er det aller viktigste. Vi kan ha så mange folk ansatt i jernbanen som vi vil, men hvis vi ikke får folk til å bruke den, har vi ikke oppnådd noen ting. Jernbanen er et transportredskap, men den er også en måte å bygge samfunnet på, for når vi bygger jernbanestrekningene, spesielt rundt Oslo, men også utbedrer Jærbanen, banen rundt Bergen og Trønderbanen – i de fire største byområdene våre – betyr det at folk får et bedre reisealternativ enn det de har i dag. Hvis vi ønsker at færre skal sitte i bilkø, nytter det ikke bare å sette opp bompengeprisene, for da har man ikke fått et bedre alternativ, bare en dyrere hverdag. Hvis vi derimot klarer å sørge for at byene får mer penger til å utvikle kollektivtrafikken – og vi har bevilget 4,8 mrd. kr til belønningsordningen for kollektivsatsing der forrige regjering bevilget 1,8 mrd. kr; vi har altså nesten tredoblet den – hvis vi får bedre buss og bedre tog, da vil folk frivillig velge vekk bilen, for da kan de få en bedre hverdag istedenfor en dyrere og dårligere hverdag.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:21:36]: Mitt spørsmål går til samferdselsministeren.

I 2030 vil det bo ca. tre millioner innbyggere i de åtte østlandsfylkene – en vekst på nesten 22 pst., ca. en halv million flere mennesker enn i dag. I Østfold, Akershus og Oslo vil det være om lag to millioner innbyggere i 2040, mot under halvannen million i dag. Vi blir en halv million flere innbyggere bare i løpet av 25 år.

Befolkningsvekst er hovedutfordringen for hele det sentrale østlandsområdet. I denne regionen har en lyktes med en betydelig kollektivvekst de senere årene, men ifølge Statens vegvesen vil biltrafikken også øke markant dersom det ikke tas grep. Det viser at en kursendring er nødvendig, ikke bare for regionen, men for å oppnå nasjonale mål om klima, transport, dyrket mark og naturmangfold. Først og fremst handler det om framkommelighet. Det handler om folks hverdagsreiser. Det handler om alle som skal til og fra jobb hver eneste dag. Dersom vi ikke dimensjonerer transportsystemet i tråd med prognosene, blir det rett og slett for trangt om plassen.

Generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspendling vil øke presset på transportsystemet. Da må vi satse på både vei, kollektiv og ikke minst planlegging av nye prosjekt – og nøkkelen er toget. Gjennom intercitysatsingen skal de reisende få et bedre togtilbud med kortere reisetider og flere avganger. Intercitysatsingen og utbygging av dobbeltspor på jernbanen i de tettest befolkede

områdene skal bidra til å møte framtidens transportbehov på en klimavennlig og kundevennlig måte.

Intercitystrekningene mellom Oslo og Hamar og Tønsberg og Fredrikstad skal være ferdig utbygd innen 2024. Utbyggingen skal videreføres til Lillehammer, Skien og Halden i 2030. Kan statsråden garantere at tidsplanen for intercityutbyggingen holdes slik Stortinget har bestemt?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:23:38]: Når det gjelder tidsplaner, kan jeg sannsynliggjøre, men jeg kan aldri gi garantier, for plutselig finner en kvikkleire eller dårlig grunn, som gjør at ting som så greit ut, tar lengre tid. Men målsettingen er alltid at en skal kunne ha god framdrift. Det er også noe av grunnen til at vi i det budsjettet som regjeringen har framlagt for 2017, har økt bevilgningene til planlegging med rundt 250 mill. kr. Det betyr at det skal planlegges ny jernbane for rundt 1 500 mill. kr. Nå bør ikke beløpet i seg selv være det som vi ser på, for det kan bety at det er mange som sitter og gjør unødvendig arbeid, mens vi heller skulle forenklet systemene de jobber under. Det er også en viktig del av den jobben jeg gjør: forenkler planprosessene og ikke bare hyre inn flere konsulenter.

I det budsjettet vi har lagt fram, har vi sagt at det aller viktigste og der vi har minst slingringsmonn, er der vi skal sette spaden i jorda i 2018. Der kan vi ikke ta noen form for hvileeskjær eller tenkepauser. Der må vi jobbe målrettet for at vi skal kunne nå det.

Så er det nye målsettinger i 2024, 2027 og 2030. Der vil det alltid være litt mer handlingsrom, der en kan gi mer gass senere, hvis vi jobber litt mer med hvordan en organiserer det i dag. Andre ganger kan en redusere den usikkerheten ved å bruke mye mer penger i dag, men gjerne komme fram til at noen av de utredningene en gjorde, ikke ble helt relevante likevel når en setter spaden i jorda, og så må en gjøre ting om igjen. Så jo lenger før en setter spaden i jorda før en begynner med planlegging, jo større muligheter er det for at en faktisk må gjøre noen av de tingene to ganger.

Når en nå har sett at det er kostnadsvekst i anslagene for de ytre parsellene på intercity, er jeg litt mer opptatt av at vi må se om det går an å gjøre noe med de kostnadene og måten vi organiserer arbeidet på, istedenfor at vi bare kaster mer penger på dette. Det arbeidet vil vi gjøre. Jeg har sett at det er debatter enkelte steder der en frykter at nå stopper alt opp. Da bare minner jeg om at det er mer penger tilgjengelig nå enn noen gang før. Vi ønsker, når Stortinget har gjort sine budsjettvedtak, at vi setter oss ned og jobber med Jernbaneverket – det skal vi også gjøre før budsjettvedtakene blir gjort – og ser på hvordan pengene til slutt fordeles, for å sikre optimal framdrift på alle strekninger.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:25:46]: Jeg takker for svaret.

I regjeringens forslag til budsjett for 2017 er det blitt avdekket at til tross for at planmidlene er blitt økt, som statsråden opplyser om, til ca. halvannen milliard kroner, mangler det betydelige beløp til planlegging av videreføringen av indre og ytre intercity for å kunne opprettholde tempoet med sikte på ferdigstillelse i 2024 og 2030. Det betyr at planleggingsarbeid som er påbegynt, må avsluttes, ifølge Jernbaneverket, og flere hundre millioner kroner

investert i planarbeid kan være bortkastede penger. Manglende planmidler i 2017 til Norges største jernbaneprojekt har skapt så stor usikkerhet om regjeringen egentlig vil gjennomføre intercity i tråd med gjeldende NTP, at det er grunn til å stille spørsmål om store deler av prosjektet er i ferd med å bli skrinlagt av regjeringen.

Kan statsråden avkrefte at det er tilfellet, og hva vil statsråden gjøre for å sikre at prosjektet blir gjennomført i tråd med vedtatte planer?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:26:48]: Som jeg nettopp nevnte: Når vi ser at kostnadene øker, mener jeg det er viktig at vi også ser på hva vi kan gjøre på organiseringssiden for å sørge for at kostnadene holdes under kontroll. I dag skriver Sandefjords Blad at over 200 innleide konsulenter kanskje må vente med sitt arbeid hvis det ikke kommer mer penger. Hvis det allerede i dag er over 200 eksterne konsulenter innleid til Jernbaneverket for å planlegge en strekning der spaden skal i jorda om sju år, tenker jeg at vi kanskje bruker pengene våre litt feil. Så selv om Jernbaneverket sier at de skulle ønske at de fikk ytterligere noen hundre millioner kroner for å kunne gjøre alt som de har tenkt, på samme måten som de gjorde det før, tenker jeg at nettopp det som kommer fram av informasjon nå, tyder på at vi også må gå inn og se om vi planlegger på rett måte, eller om dette er blitt mer en konsulentbransje enn en jernbanesektor.

Presidenten: Det åpnes for oppfølgingsspørsmål – først Line Henriette Hjemdal.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:27:53]: Som daglig intercitypendler med Østfoldbanen kan jeg fortelle at toget var presist, og toget var fullt. Men i en hektisk pendlerhverdag er det viktig at toget både kommer og går når det skal. Derfor er planleggingsmidler viktig, for det er viktig at vi får planlagt intercity mellom Fredrikstad, Sarpsborg og Halden og videre ut i Europa. Men planleggingsmidler er ikke bare viktig for intercity; det er også viktig for samspillet mellom vei og jernbane. Derfor er det viktig for den nye Sarpebrua, og det er viktig for rv. 110, for fv. 109 og også for byutviklingen i Halden. Så er det ingen som er imot en bedre bruk av penger, en mer effektiv bruk av penger, som statsråden sier.

Mitt spørsmål til statsråden er allikevel: Kan statsråden love at det ruller et tog inn på Halden stasjon i 2030 på en ny intercitytrasé?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:28:58]: Som jeg har nevnt, kan jeg ikke gi noen garantier, for vi vet aldri hva som dukker opp når man begynner å grave, eller når man planlegger, men vi jobber for at vi skal få på plass intercity i tråd med de vedtakene som Stortinget har fattet.

Samtidig, som jeg også har nevnt, er jeg opptatt av – når det for meg kan framstå som at vi har noen flere konsulenter enn jeg er bekvem med – at vi leverer ikke bare mer penger, men at vi ser litt på hvordan vi har organisert oss.

Det som er viktig i det jeg oppfatter at representanten Hjemdal tar opp, er at vi ikke kan bruke tid på det og dermed forsinke f.eks. de veiprojektene som Vegvesenet holder på med – de mulighetene som Halden og også mange andre byer har, og trenger, for å få lov til å drive byutvikling. Derfor er ikke dette et arbeid jeg skal bruke lang

tid på. Vi har allerede innkalt Jernbaneverket for å diskutere dette – selv før et budsjettvedtak i Stortinget – fordi vi må ha god framdrift. Så alle mine intensjoner er gode.

Jeg ser at det har skapt usikkerhet. Jeg vil bare minne om at f.eks. på Vestfoldbanen, der noen lokalaviser gir inntrykk av at det nå ikke skal skje noen ting, skal vi altså bruke nesten 1 mrd. kr på bygging og har nå ferdigstilt en rekke prosjekter. Det kommer ekspressstog på Vestfoldbanen, og vi skal ha godstog på Vestfoldbanen. Disse banestrekningene er på ingen måte glemte.

Presidenten: Sverre Myrli – til oppfølgingsspørsmål.

Sverre Myrli (A) [10:30:20]: Det er budsjettider på Stortinget, og fylkene på Østlandet er unisone i tilbakemeldingene til Stortinget. Jernbaneverkets lokale representanter sier at det ikke er nok penger i budsjettet for 2017 til å fortsette intercityplanleggingen med sikte på at dobbeltspor står ferdig til Lillehammer, Halden og Skien i 2030. På bakgrunn av det samferdselsministeren nå sier, virker det som om det er feil. Det er jo ingenting som er bedre enn det – hvis samtlige fylker har misforstått. Samferdselsministeren sier at det er nok penger, masse penger, det har aldri vært mer penger. Spørsmålet mitt er rett og slett: Er det nok penger i budsjettet for 2017 til å fortsette den planleggingen som har funnet sted i 2015 og 2016, og som det er plan om skal fortsette i 2017 og 2018 og videre på de ytre intercitystrekningene fram til Lillehammer, Halden og Skien? Er det nok penger i budsjettet, eller er det ikke det?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:31:27]: I budsjettet er det foreslått 250 mill. kr mer for 2017 enn det som ble bevilget i 2016. Det vil alltid være sånn at ulike prosjektledere skulle ønsket at de hadde enda mer penger for å ha enda mer tempo. Den endelige fordelingen på de ulike prosjektene og de ulike delene av prosjektene må vi se på når vi for det første har fått en runde om konsulentbruk og sånne ting, og når vi ser hva Stortinget har bevilget. Så skal vi ha optimal framdrift. Det som er viktig for meg, er at vi har garantier for at vi får spaden i jorda i 2018, for der har vi minst slingringsmonn. Det som ligger sju år fram i tid, er litt mer mulig å håndtere. Jeg vil bare minne om at uansett om man har folk som mener at det kunne trenges mer penger, skal det nå brukes nesten 1 500 mill. kr til å planlegge norsk jernbane – bare i 2017.

I 2012, da representanten Myrli's parti hadde regjeringsmakt, ble det bevilget 46 mill. kr. Så vi har 30 ganger så mye penger til å planlegge ny jernbane for enn man hadde det året Sverre Myrli's parti la fram Nasjonal transportplan. Det vitner om hvem som virkelig satser ... (Presidenten avbryter.)

Presidenten: Janne Sjelmo Nordås – til oppfølgingsspørsmål.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [10:32:41]: Regjeringen foreslår å bruke 1 mrd. kr mindre på jernbane enn det den rød-grønne regjeringen foreslo i sitt siste budsjett. Vi har fortsatt ikke elektrifisert Trønderbanen, og budsjettet som er framlagt, underfinansierer oppstarten av den, og vi har en rekke prosjekter på Bergensbanen og deler av intercity som skulle ha vært igangsatt, som ikke er det.

Jernbanen er en viktig del av kollektivtilbudet også utenfor det sentrale østlandsområdet. Hvordan vil statsråden sikre at de prosjektene som ligger i Nasjonal transportplan, som man ikke har fått startet opp, blir gjennomført?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:33:22]: For det første forsto jeg ikke helt regnestykket – påstanden fra Senterpartiet om at de bevilget 1 mrd. kr mer i 2013-budsjettet sitt enn det vi foreslår bevilget til jernbane i 2017. Den raske summeringen jeg tok, viser at det tvert imot er 7 mrd. kr mer i 2017-budsjettet enn det som var i 2013-budsjettet. Man kan godt si at det er påstand mot påstand, men her er det egentlig bare å finne budsjettokumentene, så får vi klarhet i det.

Vi har altså bevilget rundt 4 mrd. kr mer til jernbanen i våre fire år enn det Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV mente var en offensiv satsing før de gikk av. Vi har doblet bevilgningen til vedlikehold og fornying – og vel så det. Da Senterpartiet styrte landet, forfalt jernbanen år for år. Det var derfor tidligere statsråder gang på gang måtte stå på Oslo S og beklage at ting hadde kollapset. Nå vedlikeholder vi. Vi har ikke fikset alt ennå, for forfallet etter mange tiår er veldig stort, men forfallet går nå ned der det før gikk opp. Det synes jeg vitner om et retningsskifte som en burde være litt glad for.

Presidenten: Ketil Kjenseth – til oppfølgingsspørsmål.

Ketil Kjenseth (V) [10:34:44]: Regjeringa har fram til i år fulgt opp enigheten på Stortinget om budsjettet for 2014 om en satsing på ytre intercity og dobbeltspor til Lillehammer, Halden og Skien på en eksemplarisk måte, gjennom både bygging av klargjorte strekninger og bevilgning av penger til planlegging av nye strekninger. Mye går så det suser i Innlandet, men for togets del er bremsene nå satt på. Det reises faktisk tvil om byggingen til Hamar, altså den indre intercityutbyggingen, og for strekningen videre fra Hamar til Lillehammer – faktisk er det snakk om hele Dovrebanen opp til Trondheim – er det nå betydelig usikkerhet, som statsråden selv sier, om vi kommer dit, og særlig innen 2030.

Statsråden reiser spørsmål ved hvordan vi planlegger. Det er vel og bra, men nå er spørsmålet om vi faktisk vil, om vi heller vil vei mer enn jernbane. Kan statsråden garantere at vi skal til Lillehammer med dobbeltspor innen 2030?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:35:50]: Inntil Stortinget gjør nye vedtak, følger vi opp de vedtakene som er blitt gjort. Så skal det behandles en nasjonal transportplan i Stortinget neste sommer. Den vil gi nye føringer, som eventuelt bekrefter gamle føringer, forsterker dem eller endrer dem. Derfor kan ikke jeg gi noen garanti for hva som ligger i 2030, men jeg kan si at vi jobber i dag i tråd med de vedtak som Stortinget har gjort.

Målet vårt er å få en jernbane som er mer attraktiv enn den vi har i dag, at flere frivillig velger å reise med jernbanen og dermed kan ta vekk belastningen på veiene, at vi får mer gods på jernbanen, slik at de vogntogene som i dag kjører mil på mil, heller kan bruke jernbanen i framtiden. Men da må vi få en jernbane der en egentlig ikke bare trenger nytt, men en trenger å vedlikeholde det en har. Det som

har vært godsnæringens største ankepunkt, har ikke vært mangelen på dobbeltspor, men det har vært at togene står, at signalanleggene o.l. ikke fungerer, og der mener jeg at vi har gjort et kraftig løft langt utover det som de andre hadde planlagt når det gjelder vedlikehold, fordi Venstre og Kristelig Folkeparti og Høyre og Fremskrittspartiet har funnet sammen i budsjettene tre år på rad.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Geir Pollestad (Sp) [10:37:09]: Eg har eit spørsmål til næringsministeren.

Regjeringa sin næringspolitikk er først og fremst ikkje å ha ein næringspolitikk. Ordningar som er retta inn mot enkelt næringer, vert systematisk kutta, næringspolitikken skal nøytralisert.

Noreg har ein betydeleg industri og forskning knytt til romfart og romverksemd. Dette er framtidretta høgt teknologiske arbeidsplassar. Romindustrien omsat for 7 mrd. kr i året. Noreg har eit godt utgangspunkt for å utvikla dette vidare.

For å utløysa vekst er det to ting som er viktig: Noreg bidreg til dei frivillige programma i den europeiske romfartsorganisasjonen ESA. Dette gjev norske bedrifter, norsk industri, kontraktar og oppdrag. Næringsministeren sitt svar til industrien er å foreslå eit kutt på 70 pst. i Noregs deltaking i programma.

Det andre tiltaket er nasjonale følgjemidlar. Dei er avgjeringande for at norsk romfartsindustri kan delta i den internasjonale konkurransen. Næringsministeren sitt svar er å foreslå å kutta 40 pst. i desse midlane til neste år.

Det er slik at for kvar krone staten puttar inn, får industrien 5 kr i retur. Ein slik politikk for å byggja norsk industri og kompetanse liker Senterpartiet. Det gjer tydelegvis ikkje Høyre og Framstegspartiet. For det er ikkje tvil: Med opne auge legg regjeringa ned lønsame høgt teknologiske arbeidsplassar i Noreg. Det kan vera i Nammo, i Kongsberg Gruppen eller i ei rekkje bedrifter rundt om i landet.

Mitt spørsmål til næringsministeren er: Kan næringsministeren forklara kvifor det er så viktig for ho å byggja ned norsk romfartsnæring?

Statsråd Monica Mæland [10:39:01]: Jeg er først og fremst opptatt av næringspolitikk som virker. Derfor tør vi å gjøre ganske grundige gjennomganger av de virkemidlene vi har på statens hånd, og derfor har man nå sett at vi etter SSBs analyser har nedskalert tematiske programmer og oppskalert landsdekkende, brede programmer. Det er god næringspolitikk fordi det treffer alle næringer i hele landet.

Så er jeg helt enig med representanten Pollestad i at det å satse på romprogrammer og romforskning er viktig. Vi har en beliggenhet og en topografi som gjør at vi i særlig grad har nytte av det, og vi har en viktig romindustri. Men det er altså slik at når vi skal lage budsjetter, er vi nødt til å prioritere. Det er vanskelig, det er krevende, men vi må gjøre det.

Fra regjeringens side har prioritet nr. 1 vært å møte den situasjonen vi har på Sør- og Vestlandet i form av tiltak gjennom fjoråret, gjennom året og for neste år. Den andre er å bidra til at næringslivet greier å gjennomføre helt nødvendige omstillinger, og det gjør vi ved å videreføre den kraftige satsingen vi har på landsdekkende programmer

som vi vet virker, og som treffer alle næringer, også romfartsnæringene.

Derfor er det slik at vi bruker 1 mrd. kr i året på romfartsprogrammer. Vi er med i EGNOS, i Galileo, i Copernicus – store, viktige programmer for Norge. Vi har også følgemidler, som er foreslått nedjustert, rett og slett fordi de har mindre nytteeffekt enn det andre programmer har. Og så kan romindustrien hente midler fra de landsdekkende programmene, til liks med alle andre, og man kan – ikke minst – hente hjem mye større bidrag fra Horizon. Vi har en industri som i for liten grad greier å hente hjem bidrag fra vår europeiske satsing. Det bruker Forskningsrådet nå mye ressurser på å hjelpe industrien med.

Vi er helt enig i at dette er viktig, men noe annet har altså vært viktigere for oss.

Geir Pollestad (Sp) [10:41:10]: Eg vil takka for svaret. Det er jo litt spesielt å høyra næringsministeren argumentera så tungt for dette, og at ho kjem med så dramatiske konklusjonar som eit 70 pst. kutt i dei frivillige programma i ESA og eit 40 pst. kutt i følgjemidlane. Dette skjer altså mens Stortinget ventar på ein romfartsstrategi, og den avgjerda som vert teken i haust, vil jo ha verknad for mange år framover.

Når det gjeld Sør- og Vestlandet, er det nettopp slik at mange bedrifter der ser at det er moglegheiter innanfor romfart – desse moglegheitene vrakar regjeringa med dette forslaget.

Mitt spørsmål er igjen: Meiner næringsministeren at dette er eit godt forslag, eller er det finansministeren som har vunne denne runden?

Statsråd Monica Mæland [10:42:10]: Jeg tar fullt ut ansvar for Nærings- og fiskeridepartementets budsjett. Jeg har vært tydelig på at vi har vært nødt til å prioritere, og det aller viktigste nå er at mennesker som har mistet jobben sin på Sør- og Vestlandet, kommer i arbeid. Det er også viktig at industrien i hele landet greier å gjennomføre nødvendige omstillinger. Vi ser altså at dette er programmer som virker, som treffer alle næringer i hele landet.

Vi brukte ikke eventyrlige år på å forberede oss på tøffere tider, det ser vi nå: Vi er sårbare, og vi må igjennom en omstilling.

Så mener jeg at romfartsatsingen er viktig. Vi bruker 1 mrd. kr i året, og vi ser også at industrien kan hente midler fra andre programmer enn dem som er tematisk knyttet opp til denne industrien. Men dette er altså tøffe prioriteringer som vi er nødt til å gjøre, og da er noe viktigere enn noe annet.

Presidenten: Det åpnes for oppfølgingsspørsmål – først Marit Arnstad.

Marit Arnstad (Sp) [10:43:14]: Jeg må i sannhet si at det er mye underlig med dette kuttet. Nå sier statsråden at vi dessverre må prioritere, og da erkjenner jeg at vi altså prioriterer ned noe av det som er det mest høyteknologiske og fornuftige vi driver med, bl.a. romindustrien. Men samtidig sies det i budsjettet at en priser den delen av industrien opp og ned. Så velger en da å kutte, og en varsler også at det kan komme framtidige kutt i industrien.

Det er det ene som er underlig. Det andre som er underlig, er at en kutter i forkant av den brede strategien som en skal få når det gjelder romindustrien, som kunne gitt et grunnlag for hvordan vegen videre skal utformes.

Statssekretæren til statsråden erkjenner også at den lavere deltakelsen kommer til å gi færre kontrakter til norsk industri, og at regjeringen med åpne øyne kutter i tiltak, men de vet ikke hvilke konsekvenser det faktisk vil ha. Det eneste de prøver å gjemme seg bak, er at en setter det opp mot midler til Sør- og Vestlandet. Men dette er jo også midler som leverandøriindustrien er svært opptatt av, og spørsmålet er: Hvilke konsekvenser vil det få? Har regjeringen foretatt noen beregninger av det?

Statsråd Monica Mæland [10:44:26]: Det er faktisk slik at vi skal delta i like stor grad neste år som det vi gjør i år. Det foregår ingen kutt for neste år. Det vi har varslet, er at deltakelsen inn i det frivillige programmet til ESA vil bli redusert fra 2018. Det har vi vært tydelige og ærlige på, og som jeg sier: Dette er tøffe prioriteringer. Vi må nå gjøre noe for å motvirke akutsituasjonen knyttet til arbeidsledighet, og så gjør vi noe for å møte omstillingsbehovet i næringslivet i hele landet.

Vi har også brukt ganske mye krefter på å la SSB gjennomgå virkemiddelbruken vår i Innovasjon Norge og i Forskningsrådet. Det er de store, landsdekkende programmene, som også treffer romindustrien, som best dekker de målene vi har, og da er det dem vi har satset på. Så skal vi delta i ESA, vi skal fortsatt ha en stemme der, vi skal påvirke programmene, og vi har retur til de programmene. Og vi kan oppnå retur ved også å bruke andre virkemidler, både i Norge og i EU.

Presidenten: Odd Omland – til neste oppfølgings-spørsmål.

Odd Omland (A) [10:45:35]: Slik vi leser statsbudsjettet, så legges det opp til å redusere Norges bidrag til ESAs frivillige programmer fra en hel, såkalt NNI-andel til en kvart andel, og i høringen ble det fra flere hold påpekt hvor store konsekvenser dette ville få for norsk romvirksomhet. NIFRO ga uttrykk for at 70 pst. kutt i deltakelsen også ville bety 70 pst. kutt i de industrielle oppdragene, og at det på sikt kunne medføre at norsk romvirksomhet ble avvirket.

Allerede 1. desember er det et viktig ministerrådsmøte i ESA. Hva kommer regjeringen til å meddele på dette møtet når det gjelder størrelsen på Norges deltakelse i ESAs frivillige programmer?

Statsråd Monica Mæland [10:46:26]: Vi vil jo meddele det som blir Stortingets vedtak i budsjettet, og det er det vi har invitert Stortinget til å mene noe om i budsjettet som er lagt fram.

Hvis man mener at romindustrien blir nedlagt som en følge av dette, så mener jeg det er helt feil. Vi satsar altså over 1 mrd. kr i året, vi deltar i alle store, viktige programmer, og vi skal også delta videre i ESA, men for 2018 og fireårsperioden videre er det foreslått en lavere deltakelse enn i dag.

Presidenten: Pål Farstad – til neste oppfølgings-spørsmål.

Pål Farstad (V) [10:47:10]: Det er gledelig å kunne ta opp tråden fra forrige spørretime om romforskning og romsatsing, at vi også kan få næringsministerens syn på nærings- og industriutvikling basert på programmene til den europeiske romorganisasjonen ESA.

Jeg har hørt svarene fra ministeren i dag og er ikke mer beroliget enn jeg har vært. Jeg synes det er god grunn til å påpeke at det ikke er bra at det år etter år skapes usikkerhet om norsk romsatsing. En reduksjon av ESA-investeringer og følgemidler vil skade mulighetene for norsk industriutvikling og verdiskaping – jeg understreker industriutvikling og verdiskaping – og vil sette oss tilbake, uten tvil. Hva tenker statsråden om det?

Statsråd Monica Mæland [10:48:04]: Jeg har vært tydelig på at jeg mener at romsatsing er viktig, men jeg har også vært tydelig og ærlig på at akkurat nå er det noe annet som er enda viktigere.

Når vi bruker 1 mrd. kr i året, når vi er med på store, viktige programmer for oss, ja, så mener jeg selvfølgelig at dette også er en industri som kommer til å bli viktig for oss framover. Denne industrien kan hente midler fra de landsdekkende programmene vi har, og kan i enda større grad hente hjem programmer fra EU. Vi har også vanskeligheter med å fastslå, eller Menon har i hvert fall vanskeligheter med å fastslå, at følgemidlene gir tilstrekkelig samfunnsnytte. Men deltakelse i ESA gjør det. Derfor skal vi også videreføre vår deltakelse, men på et lavere nivå enn det vi gjør i dag.

Presidenten: Torgeir Knag Fylkesnes – til oppfølgingsspørsmål.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:48:57]: Vi er mange som lurer på kva tenkinga er her. Disse kutta på 70 pst. til dei frivillige programma i ESA reknar næringa sjølv med at vil redusere talet på arbeidsplassar i den næringa med rundt 300 personar. 300 høgteknologisk tilsette kjem til å miste jobben, ifølgje næringa sjølv.

Det som er spesielt med denne næringa, er ikkje berre at ho er høgteknologisk og har ei høg verdiskaping for Norge, ho er også perfekt tilpassa til teknologi- og kompetanseoverføring frå nettopp offshore-næringa og over til denne industrien. Så i staden for at ein kuttar, burde ein i så fall ha satsa på denne næringa, gjennom programma til ESA. Men i staden vel regjeringa å kutte i noko som absolutt kan vere ei framtidsnæring, og som absolutt kan vere ei næring som kan få overført teknologi og kompetanse frå offshore-næringa.

Så spørsmålet mitt er: Kva er logikken til regjeringa for å gjere dette kuttet?

Statsråd Monica Mæland [10:50:02]: Ja, jeg kan godt gjenta det enda en gang: Når man har én pott penger, må man bruke dem på de områdene man mener man må prioritere høyest.

Det aller viktigste nå er å møte situasjonen på Sør- og Vestlandet. Det gjør vi gjennom en rekke tiltak. Det nest viktigste er å ha programmer som treffer næringer i hele landet, som bidrar til omstilling, og som gjør at vi skal komme oss gjennom en teknologisk utvikling, et grønt skifte. Det er veldig mange krav som settes til industrien nå, og vi vet at disse programmene virker.

Så skal vi også satse på rompolitikk. Det gjør vi ved bruk av 1 mrd. kr i året. Man kunne godt ønske seg en større satsing, men potten med penger er altså det den er, og da måtte man tatt fra noe annet som man mener er viktigere.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Ola Elvestuen (V) [10:51:05]: Mitt spørsmål går til samferdselsministeren.

I henhold til Parisavtalen er våre forpliktelser at vi skal redusere våre klimagassutslipp med 40 pst. innen 2030. Vi ønsker enighet med EU om hvordan vi skal få dette til, og det er ingen tvil om at en stor del av utslippskuttene må komme i transportsektoren. Da er ny organisering viktig. Venstre har vært en pådriver for å organisere kollektivtrafikken i Oslo og Akershus bedre gjennom de siste 15 årene, og det har vært en stor suksess. Det er avgjørende at jernbanereformen nå får den nødvendige kvalitet, men det handler også om ressurser. Statsråden har tidligere i en spørretime uttalt at enigheten mellom Venstre, Kristelig Folkeparti og regjeringspartiene har gitt store økninger til jernbanesektoren og kollektivtrafikken i de foregående årene. Det har vært riktig og viktig og er også et viktig gjennomslag for Venstre.

Når vi ser på årets budsjett, kutter regjeringen i sitt forslag kollektivtransporten med ca. 300 mill. kr og tilskuddet til gang- og sykkelvei med 62,5 mill. kr. Arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen stopper opp fordi regjeringen kutter jernbanevedlikeholdet med nesten 400 mill. kr. Samtidig gis det avgiftslettelse til de tradisjonelle fossile bilene på 900 mill. kr. Hvordan mener statsråden at man med dette budsjettforslaget tar et stort steg for å nå klimamålene i 2030 – det første året etter at Parisavtalen ble undertegnet?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:52:52]: Jeg tror at om ti år vil vi se en bilpark som har langt mindre utslipp enn i dag, ikke fordi vi har gjort bensinbiler vanvittig dyre og ødelagt privatøkonomien til folk flest, men fordi bilfabrikkene har lagt om sine strategier både for tunge biler, som buss og lastebil, og også for personbiler.

Vi ser en teknologiutvikling som gjør at batterikostnadene går drastisk ned. Batteriene koster nå ca. 70 pst. mindre enn de gjorde for bare få år siden. Vi ser en teknologiutvikling der 4G-teknologi gjør at ting kan kommunisere. Vi ser en teknologiutvikling som gjør at fornybar energi går ned i pris, ikke bare i Norge, som har mye ressurser, men også i de landene som normalt har vært fossilbaserte. Og vi ser en teknologiutvikling som gjør at sensorer, radarer, sonarer og kameraer har gått ned i pris.

Det gjør at vi får et paradigmeskifte. Vi står egentlig midt oppe i det. Det å sitte å diskutere det grønne skiftet som om man bare må gjøre litt mer for å bli kvitt hestene og få sopt opp møkka – som i 1900 – er en type debatt enkelte i Norge holder på med. Jeg mener vi må se at det nå er et paradigmeskifte der industri og næringsliv, sammen med politikere, vil gi oss bilen der vi før hadde hest, og der vi i neste runde vil få utslippsfrie biler der vi i dag har utslippsbiler.

Jeg har vært og besøkt fem av de største bilprodusentene i verden – GM, Chrysler, Ford, Daimler og BMW. Alle bekrefter at de nå har utslippsfrie kjøretøy som sin hovedstrategi. Vi var og besøkte MAN, som sier at om bare få år

kommer de til å ha eldre levne leddbusser klar for markedet. Allerede nå har de blitt kvitt hybridbussen fra sin portefølje, for de sier at den ikke er framtiden. Det er fullelektrisk det går på.

Det bygges mer jernbane nå enn noen gang før, og når en ser på kommunemidlene, er det riktig at vi har gått litt ned på belønningsordningene, men i de underliggende bevilgningene, f.eks. til Oslo, ligger det 400 mill. kr mer primært på grunn av kollektivsatsing i rammeoverføringene på kommunalområdet. Så i sum er satsingen mye sterkere selv om en kan si det er variasjoner på enkelte områder.

Ola Elvestuen (V) [10:55:01]: Jeg har stor respekt for statsrådets tro, og jeg har fått med meg beskrivelsen av hva statsråden tror vil komme til å skje i årene framover. Det er klart at skal vi få til den store endringen fram mot 2030, det er altså 13 år pluss noen måneder til, må det en sterk handlekraft til for å nå målene.

Stortinget har allerede – i forbindelse med energimeldingen – vedtatt at så godt som alle nye biler skal ha nullutslipp i 2020, all tungtransport skal være fossilfri i 2030. Da er det klart at Nasjonal transportplan, sammen med budsjettene, kan være avgjørende for å få dette til.

Ser statsråden for seg hvordan han vil ha en konkret plan for å nå disse målene framover, slik at vi driver utviklingen framover, har en lederrolle for å nå klimamålene, og ikke bare sitter og venter, tror og håper at andre tar det store steget?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:56:05]: Jeg mener Norge kan være et foregangsland når det gjelder å ta i bruk teknologi og på noen områder utvikle teknologi. Vi har vist det når det gjelder elbiler. Det var en FrP-byråd i Oslo som var tidlig ute, men det har vært et enstemmig storting som har ønsket å tilrettelegge for elbiler i lang tid. Vårt flertall har sørget for at de fordelene en egentlig hadde vedtatt å stoppe enten i 2017 eller når 50 000 biler var solgt, fortsatt vedvarer.

Jeg tror det er viktig å sørge for at det fortsatt skal være attraktivt å kjøpe elbil i Norge. Samtidig gledet det meg da Elon Musk besøkte vår konferanse i Oslo i april, at hans visjon er at i løpet av 2020 skal hans elbiler ut fra fabrikk være bedre og billigere enn fossilbilene ut fra andre fabrikk. Det sier han fordi han på lang sikt ikke kan være avhengig av at man subsidierer hans produkt. Hans produkt skal konkurrere og vinne fordi de er best og billigst. Derfor tror jeg vi får en enorm drivkraft fra næringslivet. Det er ikke et argument for å avslutte de virkemidlene vi har, men det er et argument for å se at det vil være enda sterkere drivkrefter enn dem vi er vant med for å få løst de utfordringene vi har.

Presidenten: Det blir oppfølgingsspørsmål – først Sveinung Rotevatn.

Sveinung Rotevatn (V) [10:57:34]: Når eg høyrer svaret frå samferdselsministeren blir eg alvorleg i tvil om han har teke inn over seg dei forpliktingane regjeringa hans faktisk har teke på seg, å redusere norske klimagassutslepp med 40 pst. innan 2030. Det svarar til å kutte 800 000 tonn i året, og 13 år er kort tid i den samanhengen her. Berre for å illustrere: Det er like mykje utslepp som biltrafikken i heile Oslo, og det skal ein redusere kvart ei-

naste år. Gjer ein ikkje det neste år, blir det meir året etterpå.

Det kan godt hende at det kjem ein superbillig, fantastisk elbilmodell som konkurrerer ut alle andre i 2022, men det vil uansett ikkje vere nok. Er beskjeden frå denne regjeringa til Romania, til Kina, til Tyskland, til oss sjølv, at nå er det berre å sitje i ro og vente og la teknologiutviklinga gå sin gong, så går nok det her fint, samtidig som den same regjeringa vil skru opp årsavgifta på elbilar og redusere ho på fossilbilar? Kva er regjeringa sin plan?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:58:41]: Nå sa ikke jeg at vi skulle sitte i ro og gjøre ingenting, jeg sa det var viktig at vi fortsatt gjør det attraktivt å kjøpe elbiler, at vi stimulerer til det, og at Norge har vist gjennom det vi har gjort, at vi har lyktes, og vi skal ikke stoppe det nå. Samtidig påstår jeg at det kommer til å komme mye sterkere drahjelp fra industrien enn det Venstre har tatt inn over seg, som gjør at vi kommer til å komme lenger enn det vi trodde. Da må vi faktisk allerede i Nasjonal transportplan diskutere hva slags infrastruktur det er vi skal bygge ut, og hvordan vi skal legge til rette for at flere biler vil være selvkjørende.

Om få dager skal jeg ut til Fornebu for å være med og prøve en selvkjørende buss. Det har flere hørt om, og den har allerede vært prøvd der ute en gang. Nå skal de prøve den for å ha den som matleveringsstasjon. Det at en nå får en transportbransje som ser hvordan man kan bruke el, betyr at en gjør mer enn det vi før trodde. Før trodde vi vi måtte ha forbud for å oppnå dette, nå ser vi at de står på døra og bare banker og sier: Vi trenger et lovverk. Det lovverket er vi allerede i gang med å legge til rette for.

Presidenten: Eirik Sivertsen – til oppfølgingsspørsmål.

Eirik Sivertsen (A) [10:59:50]: Kjernen her er: Når skal utslippskuttene komme? De siste tallene fra SSB viser at utslippene øker. Spørsmålet til statsråden er: Når skal utslippene fra veitrafikken i Norge begynne å gå ned?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:00:07]: Jeg tror en vil se de enda tydeligere etter hvert som resultatene av dagens regjeringens politikk kommer, fordi det handler litt om at det er ikke alt som gjør at med en gang en får solgt en elbil til, så går utslippene ned. Hvis folk kjører mer med de dieselbilene de kjøpte under forrige regjering, så betyr det at utslippene vil gå opp fra dem, selv om andelen elbiler i bilparken har blitt høyere.

Men nettopp fordi dagens flertall – Venstre, Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet – har sørget for at vi ikke avslutter elbilfordelene i 2017 eller når 50 000 biler er solgt, sånn som forrige regjering hadde lagt opp til, men tvert imot viderefører dem, ja så vil vi øke sjansene for at utslippene går ned. Det at vi nå faktisk endrer regelverket sånn at det blir lettere å få de nye typene biler inn, som er eldre hele gjengen – sånn som det Acando holder på med med en liten, selvkjørende buss – kommer til å revolusjonere kollektivsatsingen. Sammen med de økte bevilgningene vi har gitt, betyr det at det vil være enda mer attraktivt å reise kollektivt, ikke fordi en gjør som Oslo-byrådet og øker bompengene, men fordi en istedenfor øker

tilbudet. Gir en folk et bedre tilbud, så vil de velge det bedre tilbudet.

Presidenten: Kjell Ingolf Ropstad – til oppfølgings-spørsmål.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [11:01:16]: I likhet med statsråden er jeg teknologioptimist, og jeg synes det er fantastisk å se at det kommer selvkjørende biler, at det kommer nye elbiler som blir både billigere og ikke minst mye bedre – der rekkevidden blir 50 mil, og der det ser ut til i alle fall å kunne gå i en retning der de vil bli billigere enn fossile biler. Samtidig er det veldig viktig at vi klarer å føre en politikk som bidrar til at skiftet til fornybare biler skjer raskere, eller i alle fall så raskt som mulig. Forpliktelsene vi har, er jo ganske tøffe, og statsråden vet godt at hans sektor, transportsektoren, er den store sektoren som kommer til å få de aller fleste påleggene, eller er den sektoren der det må skje mest. Derfor er jeg utålmodig etter at statsråden er enda mer offensiv, at han ikke bare er optimist og ser på den utviklingen som skjer, men legger til rette for at den skjer raskest mulig.

Hvilke virkemidler mener statsråden trengs? Når vi kommer til 2025, er nesten alle biler som blir solgt, nullutslippbiler.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:02:25]: Hvilke virkemidler vi trenger i 2025, tror jeg vi skal diskutere når vi kommer nærmere, for allerede på bilutstillingen i Paris viste GM fram sin nye Opel/Chevrolet, som har en rekkevidde som langt overgår dagens elbiler. I dag må man kjøpe en Tesla til 700 000–800 000 kr for å få den rekkevidden man nå skal kunne få fra GM for rundt 300 000 kr. Det sier litt om paradigmeskiftet. En del av de elbilene som var på markedet i 2012, kostet da 250 000 kr. I dag kan man kjøpe akkurat den samme Mitsubishi-en for 150 000 kr. Det må vi ta med i den totale virkemiddelbruken. Vi skal sørge for at det totalt sett er mer attraktivt å kjøpe en elbil enn en bensinbil, men vi kan ikke straffe dagens bensinbileiere som ikke har råd til å bytte til elbil ennå. Da må vi heller se på hvilke virkemidler vi kan bruke for å sørge for at de som driver med godstransport i byene, tar i bruk elbiler raskere. For nå er den teknologien på plass, mener jeg.

Hva kan vi gjøre for at man ser på hydrogentog på de strekningene man i dag har dieseltog? Hvordan skal vi sørge for at Vegvesenet, som nå setter i gang en hydrogenferjesatsing under vår regjering, får eskalert den, og at vi også får bestilt flere elferjer enn det en har gjort tidligere?

Det er et bredt virkemiddelperspektiv ... (Presidenten avbryter.)

Presidenten: Tiden er ute, og vi går videre. Geir Pollestad – til oppfølgings-spørsmål.

Geir Pollestad (Sp) [11:03:39]: Skal me nå klimamåla, må transportsektoren redusera utslappa kraftig. Det er sikkert det som er bakgrunnen for at regjeringa har lagt fram eit grønt skatteskifte der Høgre og Framstegspartiet har føreslått å auka bensinavgifta med 31 øre og dieselavgifta med 53 øre. I sum er dette ein stor kostnad for folk og næringsliv, men det er jo eit vilkår at klimatiltak må ha klimaeffekt, og det er vanskeleg å finna dei som meiner at

dette såkalla grøne skatteskiftet som regjeringa har presentert, vil gje noko særleg utsléppskutt.

Då er mitt spørsmål til statsråden om han er einig i at når ein pålegg bilistane auka avgifter, må det vera ein føresetnad at det faktisk gjev reduserte utslépp som monar. Eller er han tilfreds med berre å leggja på avgiftene utan at utsléppa går ned?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:04:47]: Jeg tror alle som kjenner Fremskrittspartiets historie, vet at vi ønsker å redusere den totale avgiftsbelastningen på innbyggerne. Vi har ofte kritisert økte avgifter under både den rød-grønne og andre regjeringer fordi man har brukt bilistene som melkeku. Under dagens regjering snur vi det. Bilistene betaler totalt sett nå mindre i avgifter enn de gjorde da Geir Pollestad satt som statssekretær i regjering og de rød-grønne styrte. Vi har likevel endret innretningen slik at det koster litt mer å bruke bilen – og der kommer miljøeffekten inn. Men det koster litt mindre å eie bilen. Det betyr at de som bor i distriktene, ikke får den straffen de ville fått om man kjørte en rød-grønn politikk med kraftig økte avgifter på drivstoff uten en reduksjon på andre områder. For dem som bor i byene, vil det være litt billigere å ha bilen som den fleksible greia man kan trenge i helgene, eller å kjøre på tur med, men når det gjelder å bruke bil i hverdagen, vil kollektivtransport faktisk framstå som litt mer økonomisk interessant fordi bruken av bilen er blitt litt dyrere.

Presidenten: Heikki Eidsvoll Holmås – til oppfølgings-spørsmål.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:05:48]: Ekte teknologioptimister tar teknologien i bruk. Det er politikk som gjør at produsentene nå produserer flere elbusser enn tidligere. Det er politikk som gjør at vi i Norge har den største andelen nye elbiler som selges noe sted i verden. Statsråden bruker alltid bildet med hester og biler, men regjeringens politikk er jo å gjøre hestene billigere og bilene dyrere. Ta Fremskrittspartiets program. Der står det at avgiften på nye biler må betydelig ned. Det er altså fossilbilavgiftene som må betydelig ned – med andre ord hestene i statsrådets bilde – og det er akkurat det de har gjort med årsavgiften på biler også i år.

Derfor er spørsmålet: Mener virkelig statsråden at billigere biler som bruker fossilt drivstoff, er veien å gå for å sikre at vi når målet om at alle nye biler i 2025 skal være nullutslippbiler?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:07:00]: Jeg tror vi kommer til å være der – ikke fordi politikerne vedtar verken det ene eller det andre, men fordi vi nå har kommet til det teknologiskiftet der batteriteknologien er blitt så billig at det er lønnsomt for fabrikkene. Det selges 60–70–80 millioner biler på verdensbasis. Norge har et marked på mellom 100 000 og 150 000. Det finnes ikke den bilfabrikk som lager produkter bare fordi det er et marked i Norge der de kunne fått 10 pst. markedsandel, men det finnes en verden der bilprodusentene har sett på dette med interesse lenge. Når man har fått en kostnadsreduksjon på 60–70 pst., ser man at her er det et marked ikke bare i Norge, men i mange deler av verden. Da er det selvsagt interessant å ta de produktene til Norge, der man får solgt

dem først. Men når MAN sier at de nå går vekk fra hybridbusser, er det fordi de sier at nå er kostnadene på batteriteknologien så lave at det ikke er regningsvarende å ha begge deler om bord. Nå er det batteri som funker. Og det er dette vi må forsterke gjennom virkemidler. Det har dagens flertall allerede gjort, langt utover det Heikki Holmås gjorde da de rød-grønne styrte.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:08:18]: Vi er eit havfolk. Det var ressursane i havet som trekte folk hit for 20 000 år sidan. Det var ressursane i havet som bygde landet, som skapte moglegheiter og velferd for alle. Uansett korleis framtida til Noreg blir, kjem havet til å stå i sentrum.

To prinsipp har stått sentralt i forvaltninga av havet. Det første er allmenningen, at ingen eig havet, det skal eigast i fellesskap. Det andre er haustingsretten, at nærleik til ressursane i havet gir rett til å hauste av det. Dette inneber at ingen privatperson kan eige retten til å hauste av havet, og at ingen langt borte frå kan nekte folk på yttersida av Senja å hauste av havet som ligg rett utanfor stuevindauga deira. Desse prinsippa har vore avgjerande for norsk vekst og velstand gjennom tusenvis av år. Det har vore viktig når aktørar utanfrå har forsøkt å skaffe kontroll over våre ressursar. Det har vore viktig når Noreg har hevda suverenitet over våre enorme havområde, og det har sikra rettferdig fordeling av ressursane, der ingen enkeltpersonar eller selskap har gjort seg rike på andre sin kostnad, det har kome havfolket og fellesskapet til gode.

I dag er desse prinsippa nedfelte i havressursloven og deltakarloven, men vi kan trekke ein lang tradisjon heilt tilbake frå Magnus Lagabøte si lovgiving til i dag. Likevel blir prinsippa utfordra, både allemannseiget og haustingsretten. Så mitt spørsmål går til fiskeriminister Sandberg: Kva gjer statsråden for at desse prinsippa blir følgde og vidareførte?

Statsråd Per Sandberg [11:10:15]: Representanten viser til havressursloven, og den ligger fast. Ressursene i havet er fellesskapets. Det er også regjeringens politikk. Mye av dette får vi nå store gjennomganger av. Vi har store saker som ligger til behandling, både kvoteutvalget – Eidesen-utvalget – vi har pliktkommisjonens rapport og en rekke saker nå, og det har aldri før vært så stor debatt rundt norsk fiskeri og framtiden for å ta ut ressursene av havet. Deltakerloven ligger fast, men den blir utfordret, det er helt riktig, særlig med tanke på det som ligger i pliktkommisjonens rapport. Dette er nå til vurdering, dette er ute på høring, og representanten og Stortinget vil få ta den debatten senere.

Vi kan gjerne gå tilbake til 1940- og 1950-tallet, som resulterte i at vi bygde opp mange industriinstitusjoner, stort fiskeri, langs kysten vår. Det ble gjort etter krigen, i tråd med å bygge opp samfunnene, få bosetting – og sikkerhetspolitikk var inne i bildet. Det var den gangen en subsidierte veldig mye innenfor denne næringen. Disse subsidiene er nå fjernet, og resultatet er at det går rimelig godt i norsk fiskeri, det går betydelig godt innenfor norsk havbruk. Det er sånn at kystfisket og andelen torsk f.eks. har ligget noenlunde fast siden 1970- og 1980-tallet.

Jeg er akkurat like opptatt av at ressursene skal bli igjen langs kysten vår. Det viser seg også dette året at det aldri før har blitt landet mer fisk i Nord-Norge enn det gjør nå. Og jeg ser at vi er i en situasjon der vi går fra «outsourcing» til «homesourcing», at norsk sjømatindustri nå blir konkurransedyktig, og at vi også flytter mye av prosessene hjem.

Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:12:24]: Mitt utgangspunkt var det som har vore dei stolte norske tradisjonane for forvaltninga av havet. Og det er to sentrale prinsipp som har bidratt til at vi har ein heilt unik kystkultur i dette landet, ei heilt unik verdiskaping langs heile kysten, i motsetning til veldig mange andre land, som har følgt ei heilt anna linje, som har ført til at kystkultur blir lagd ned, og at verdiskapinga også har gått ned. Det at desse prinsippa i dag blir utfordra, er enkelt å sjå: Fiske-rettar blir samla på stadig færre hender, og folk blir også effektivt nektet å delta i det lukka fisket. Berre i løpet av det året som har gått mens fiskeriministeren har vore statsråd, har ein fiskekvote som tidlegare kosta eventyrlige 1,4 mill. kr i Finnmark, auka til 2,4 mill. kr, eitt år seinare. Det stengjer ute kystsamfunna frå å delta i fisket, og det er berre nokre få aktørar igjen. Bekymrar dette fiskeriministeren nemneverdig?

Statsråd Per Sandberg [11:13:29]: Fiskekvotene har hatt en økning over lengre tid, og så kan man si at man blir bekymret over det. Men det er klart at det er et resultat av politikk, og det gir også resultater. Det er ingen som har hatt høyere inntektsvekst enn norske fiskere. Hvis man sammenligner norske fiskere med landbasert industri f.eks., har de hatt en betydelig høyere inntektsvekst.

Så er det sånn at industrien har slitt. Det er det som har vært utgangspunktet for Meld. St. 10 for 2015–2016, sjømatindustrimeldingen. Det var det regjeringen hadde fokus på der, for hvis vi skal lykkes framover nå, må vi også styrke industriens lønnsomhet. Det er det som må legges til grunn for å skape industri og vekst i distriktene. Ulønnsomme arbeidsplasser skaper ikke trygghet langs kysten. Lønnsomme arbeidsplasser, imidlertid, vil skape vekst. Jeg må si at jeg som fiskeriminister så heldig som jeg er, får lov til å reise rundt. I går var jeg i Steigen og åpnet et settefiskanlegg. Jeg blir stadig vekk invitert til å åpne ulike anlegg langs kysten vår nå. Så det er en betydelig optimisme og positivitet der ute.

Presidenten: Det blir oppfølgingsspørsmål – først Kirsti Bergstø.

Kirsti Bergstø (SV) [11:14:49]: Industrien trenger leveranser. Pliktkommisjonen har nylig kommet med sin anbefaling til hvordan systemet bør se ut, og intensjonen bak regelverket kjenner vi. Det har alltid vært at trålerne skal få fiske mot at de leverer fisk på land og bidrar til aktivitet i kystsamfunnene. Nå ser vi et uthullet regelverk, der kystsamfunn taper og trålerne tjener gode penger. Pliktkommisjonen er enig i denne analysen, men likevel har de landet på et forslag der trålerne skal få 90 pst. av verdien og kystsamfunnene blir sittende igjen med en liten tiendedel. Det legges altså opp til et system der langvarig ran av fellesskapets ressurser og mangel på overholdelse av forpliktelser skal lønne seg. Da lurer jeg på om

statsråden forstår kystsamfunnene, som nå frykter at rederne skal få 90 pst., mens de selv blir sittende igjen med skarve 10 pst.

Statsråd Per Sandberg [11:15:48]: Konklusjonen i rapporten er at man skal ta fra trålerne og gi til kystsamfunnene. Det er det som er konklusjonen. Rapporten konkluderer også med at ulike regjeringer er årsaken til den situasjonen vi står i, bl.a. den rød-grønne regjeringen – og tidligere regjeringer. Rapporten sier faktisk rett og slett at politikere har vært unnfalne og har laget et uthulet system. Så er mitt utgangspunkt som fiskeriminister i 2016 å sørge for noe som vi alle sammen er enige om, å få noe som fungerer, og noe som er forutsigbart. Alle politikere og alle politiske partier jeg snakker med, sier at pliktene fungerer ikke. Det er mitt utgangspunkt. Nå er dette ute på høring, så det blir helt feil av meg å legge noen slags føringer på det, men intensjonene her er å flytte noe av ressursene tilbake til kystsamfunnene, og der finnes det ulike metoder.

Jeg har vært i debatt også med SV. SV har vært skamfull over det man har gjort tidligere, og nå skal jeg prøve å rette det opp.

Presidenten: Tiden er ute!
Ingrid Heggø – til oppfølgingsspørsmål.

Ingrid Heggø (A) [11:17:06]: Å styrkja industrien er vi alle enige om, men då må industrien få fisk. Eg vil òg minna om at då Stoltenberg-regjeringa overtok i 2005, var det faktisk innført evigvarande kvotar. Det fekk vi reverisert og stoppa. Leveringsplikta var omgjord til tilbodsplikt av fiskeriministeren frå Høgre. Det punkterte leveringsplikta – det slår òg kommisjonen fast. Måndag i Dagsnytt atten viste statsråden til at lokalsamfunn har det vanskeleg under omstilling, og han viste òg til parallellen mellom situasjonen på Vestlandet og det som må skje på kysten i nord på grunn av pliktene. Vestlandet sine problem kjem i all hovudsak av låg oljepris. Kvifor må Melbu og Stamsund førebu seg på ei omstilling når det aldri før har vore landa så mykje fisk i nord?

Statsråd Per Sandberg [11:18:06]: Jeg pekte ikke på eksakte lokalsamfunn, men disse samfunnene som representanten peker på, har hatt utfordringer og har utfordringer i dag på grunn av at ulike regjeringer har uthulet et system som hadde til intensjon å skape vekst og forutsigbarhet langs kysten vår. Det har man ikke lyktes med. Derfor var det også, tror jeg, at Stortinget ba meg sette ned en plikt-kommisjon, som skulle se på alle disse pliktene samordnet. Nå har denne plikt-kommisjonen levert sin rapport. Så registrerer jeg selvfølgelig at noen har konkludert før rapporten kom. Det må jeg bare respektere, men min intensjon er fortsatt at både Melbu og andre samfunn langs kysten vår skal ha forutsigbarhet og ha muligheter til å få leveranse av råstoff og vokse. Det er jeg optimistisk nok til å tro på hvis man finner fram til en løsning med tanke på både pliktene og kvoteutvalget som skal levere sin rapport, og en rekke andre ting. Jeg kunne i den forbindelse også snakket om infrastruktur for å styrke lønnsomheten og veksten langs kysten vår.

Presidenten: Line Henriette Hjemdal – til oppfølgingsspørsmål.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [11:19:23]: De viktigste prinsippene innenfor norsk fiskeripolitikk er at fiskeressursene skal tilhøre folket, at fiskeren skal få betalt, og at fiskeressursene skal komme kystsamfunnene til gode. Jeg regner med at statsråden er enig i disse grunnleggende prinsippene. Men så vet vi også at økt bearbeiding skaper økt verdiskaping. Da er mitt spørsmål til statsråden: Hva vil statsråden gjøre for å legge til rette for økt verdiskaping av våre flotte fiskeressurser?

Statsråd Per Sandberg [11:20:04]: Det tror jeg at vi skal finne fram til i fellesskap. Nå har vi mange store oppgaver foran oss, og jeg tror at regjeringen i fellesskap med Stortinget skal finne løsningene for det. Nå er det altså sånn at det går veldig godt. Det er rekordomsetning i kystfisket i nord, rekrutteringen går veldig bra, Kystfiskarlaget og Fiskarlaget rapporterer at nå går det rimelig greit, vi setter nye rekorder hele tiden. Det har aldri vært landet mer fisk i nord. Rettighetene er en litt annen debatt, å flytte rettighetene, men det var det også på 1940- og 1950-tallet. Da var det noen kapitalsterke her i Oslo som sørget for å bygge opp og ha eierskap langs kysten vår. Men når det gjelder bearbeiding, er vi altså i en situasjon der vi er avhengig av markedene våre. Jeg tror ikke at vi politikere nærmest skal vedta hvordan produktene skal se ut, og den bearbeidingsplikten som Arbeiderpartiet innførte i sin tid, har i hvert fall ikke ført til det beste, eller økt lønnsomheten og konkurranseevnen til norsk sjømatindustri. Jeg tror at hvis vi ser på alle disse tre pliktene sammen nå, skal vi finne løsninger, for mulighetene finnes i stort monn langs kysten vår til å skape både bosetting, flere arbeidsplasser og økt sysselsetting.

Presidenten: Pål Farstad – til oppfølgingsspørsmål.

Pål Farstad (V) [11:21:25]: Det har vært bred enighet om norsk fiskeripolitikk på Stortinget, at fiskeressursene tilhører fellesskapet, og at verdiene som skapes, tilfaller våre lokalsamfunn, fiskerisamfunn og ikke minst norsk økonomi. Slik vil jeg ha det også i framtiden.

Norge er velsignet med særs dyktige fiskere, som høster ressursene bærekraftig, og vi har en god fiskeriforvaltning. Når det gjelder fiskerne, er det både sjarkflåten, kystflåten og havfiskeflåten. Det er viktig å understreke. For Venstre er det også viktig at det holdes fast på dagens fordeling av kvoterettigheter mellom kystflåten og havfiskeflåten, basert på et spredt og bredt eierskap til båt og bruk. Dette vil også være viktig for landindustrien. Så spørsmålet er: Er fiskeriministeren opptatt av å sikre et framtidig bredt eierskap til fiskefartøy og at rettigheter til å drive fiske ikke blir samlet på få hender?

Statsråd Per Sandberg [11:22:37]: Ja, der er vi helt enig. Jeg har heller ikke signalisert at det er noe politisk parti eller noen politikere som ønsker å endre på den fordelingen vi har i dag. Det var jo det jeg prøvde å peke på litt tidligere også, at den fordelingen og den andelen av ressursene som ligger til kystsamfunnene våre, har ligget rimelig rolig. Det har ikke vært noen stor balanseforskjell her. Det tror jeg vi er enige om skal sikres, for jeg har sagt

også i mange sammenhenger at grunnmuren i norsk fiskeri framover fortsatt vil være kystfisket vårt, nærheten. Den store utfordringen er på industridelen. Jeg har ambisjoner – og dem håper jeg jeg deler med Venstre – om at vi skal «homesource» noe også, slik at vi får foredlet mer hjemme, for det vil være med og styrke eksportverdien vår, men også skape sysselsetting og bosetting langs kysten. Så et av de store målene vi må ha nå, er å skape lønnsomhet for industrien også. Det vil skape trygghet for alle som driver med fiske, enten det er kyst eller hav, og det må være formålet vårt.

Presidenten: Da går vi videre til neste hovedspørsmål.

Else-May Botten (A) [11:23:50]: Mitt spørsmål går til næringsministeren.

Arbeiderpartiet mener at vi skal bygge landet, ikke selge det. De statlige selskapene bidrar med store inntekter som er med på å finansiere velferden vår. Næringsministeren budsjetterer selv med inntekter på 12,5 mrd. kr i utbytte til statselskaper for neste år. Vi mener et strategisk statlig eierskap spiller en viktig rolle når det gjelder å skape nye arbeidsplasser, styrke innovasjonen og konkurransekraften i hele landet, og at de har en viktig rolle i omstillingen vi nå er inne i.

Telenor og Kongsberg Gruppen er bl.a. sentrale i initiativet om et toppindustrisenter. Telenor har også bidratt til en lab for kunstig intelligens på NTNU, og langsiktig statlig kapital gir trygghet for omstilling og positive ringvirkninger for næringslivet. De to nevnte selskapene ønsker regjeringen å selge oss ned i.

I framtiden vil vi trenge flere nye bedrifter som vokser seg store og skaper et betydelig antall nye arbeidsplasser. På verst tenkelige tidspunkt foreslår regjeringen dramatiske endringer i Investinor, som vil føre til et tørt venturemarked for norske innovasjoner. På næringskomiteens høring var partene samstemte om at Investinor var avgjørende for å sikre vekstmuligheter for nye norske selskap. Vi har ikke hørt partene så samstemt siden de ba om utvidede permitteringsregler. Da tok det også sin tid, men regjeringen snudde til slutt.

Vil regjeringen nå legge til side sine ideologiske skygger og innse hvor viktig statlig kapital er for å legge til rette for omstilling og ny vekst i Norge?

Statsråd Monica Mæland [11:25:29]: Vi er blant de landene i verden som har størst statlig eierskap – det finnes kanskje bare et par til som har mer enn det Norge har. Det kommer vi fortsatt til å ha. Den uenigheten vi har, er faktisk ganske så marginal. Når det nevnes at Kongsberg Gruppen skulle legges ut for salg, er det jo slik at Stortinget besluttet at det ikke skulle skje. Det vi har lagt fram for Stortinget, som Stortinget har sluttet seg til, er at staten fortsatt skal være en stor eier både i Kongsberg Gruppen, i Telenor og i en rekke andre selskaper. Vi eier bl.a. 34 pst. i DNB, vi eier over 50 pst. i Telenor, vi eier over 50 pst. i Kongsberg Gruppen.

Når det gjelder Investinor, forstår jeg at det er vanskelig å innrømme at man har tatt feil. Men det er altså slik at vi må tørre å gjøre endringer når vi ser at de virkemidlene vi skaper og innretter, faktisk ikke virker slik vi hadde håpet. Investinor er nå åtte år gammelt, og Stortinget har gjennom flere budsjetter vært varslet om at vi har en gjennom-

gang av Investinor. Når Investinor ikke treffer de målene vi har satt for dem, er ikke det Investinors ansvar, det er ikke de ansattes ansvar – det er mitt ansvar, det er regjeringens ansvar, og nå er det Stortingets ansvar.

Vi har hatt en grundig gjennomgang av Investinor, på samme måte som vi har hatt det av virkemidler i både Innovasjon Norge og Forskningsrådet, og tilbakemeldingene er svært tydelige: De oppnår ikke innovasjon, nyskaping og omstilling i den utstrekning vi skulle ønske. Når vi sammenligner med andre lignende selskaper, oppnås det heller ikke, og vi har nå ventet i åtte år på at dette skulle ordne seg.

Skogindustrien i Norge drar ikke nytte av at Investinor har nesten 0,5 mrd. kr ubrukte midler på bok. Gründere og tidligfaseselskaper drar ikke nytte av at Investinor ikke greier å investere i de selskapene som har tilstrekkelige vekstambisjoner. Vi foreslår nå en endring. Det er selvsagt smertefullt, men det gjør vi for å møte den situasjonen vi er i, hvor vi trenger at det bygges opp mange flere private eiermiljøer sammen med det offentlige, innenfor en rekke områder.

Else-May Botten (A) [11:27:44]: Da næringsministeren solgte oss ned i SAS, var begrunnelsen å redusere det statlige eierskapet, ikke fokus på å styrke selskapet gjennom å sikre industrielle løsninger. Regjeringen selger for å selge. Dagens situasjon med høy arbeidsledighet og et stort behov for omstilling krever en aktiv næringspolitikk. Det er vanskelig å få øye på regjeringens plan med hensyn til dette. Mange mener at det må satses på bioøkonomi, som omtales som den nye oljen, men i statsbudsjettet for 2017 kommer det kun en halvhjertet satsing også der. NHO understreker at det tar altfor lang tid.

Regjeringen skulle satse på mineralnæringen, men de kuttet i budsjettene. De skulle satse på romfart, men kuttet i budsjettene. De skulle satse på reiseliv, men kuttet i budsjettene. Gründerplaner som kom i fjor, demonteres allerede i budsjettet nå, bl.a. når det gjelder det Investinor-kuttet som regjeringen gjør. Tiltakspakken for Sør- og Vestlandet kuttet også.

Kan næringsministeren forsvare sin egen næringsnøytralitet i en tid der omstilling og det å skape nye arbeidsplasser er uhyre viktig?

Statsråd Monica Mæland [11:28:50]: Denne regjeringen har ingen næringsnøytral næringspolitikk. Sist det ordet ble brukt, var faktisk i en stortingsproposisjon fra en arbeiderpartiregjering.

Sist det virkelig ble solgt andeler av det statlige eierskapet, var i Stoltenberg I-regjeringen, og man privatiserte både Telenor og Statoil, og man solgte seg ned i DNB. Så det virkelig store salget fra staten skjedde altså under de rød-grønne. Vi har solgt under 2 pst. av aksjene i SAS. Det var en fullmakt som Arbeiderpartiet innhentet.

Jeg innestår fullt ut for at vi har ansvar for å innrette de virkemidlene vi har, på en måte som gjør at de skaper innovasjon, at de skaper nye arbeidsplasser, og at de gir verdiskaping. Så tror jeg at Arbeiderpartiet bare må innrømme at de har tatt feil, og at det må gjøres endringer dersom vi skal få til den utviklingen vi vil. Derfor foreslår vi endringer i Investinor. Jeg mener det er helt nødvendig hvis vi skal få til det å bygge opp flere private eiermiljøer

i mange ulike bransjer i hele landet, men vi skal beholde Investinor som et instrument for tidligfaseselskapene.

Presidenten: Da er klokken 11.30, og den muntlige spørretimen er omme.

Sak nr. 2 [11:30:08]

Ordinær spørretime

Presidenten: Det blir noen endringer i den oppsatte spørsmålslisten, og presidenten viser i den sammenheng til den elektroniske spørsmålslisten.

De foreslåtte endringene i dagens spørretime foreslås godkjent. – Det anses vedtatt.

Endringene var som følger:

Spørsmål 4, fra representanten Marit Nybakk til utenriksministeren, bortfaller, da utenriksministeren er bortreist.

Spørsmål 8, fra representanten Kjersti Toppe til kunnskapsministeren, utsettes til neste spørretime, da kunnskapsministeren er bortreist.

Spørsmål 1

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:30:30]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til samferdselsministeren:

«250 000 brukere kunne hatt et internetttilbud med en langt høyere kapasitet enn hva tilfellet er i dag om man kunne tatt i bruk de basestasjonene som allerede er bygd, ifølge TV 2. Hidra utenfor Flekkefjord og Askøy er to eksempler hvor befolkningen blir nødt til å vente i inntil tre år på grunn av det regulatoriske regimet som krever tre års varslingsstid.

Hva vil statsråden foreta seg for å bidra til at utbygd bredbåndskapasitet kan tas i bruk raskest mulig til befolkningens beste?»

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:31:11]: Jeg takker for spørsmålet, og jeg deler engasjementet til representanten Grøvan. Det å sørge for at folk kan koble seg opp på et digitalt nett så godt og så raskt som mulig, er viktig for oss. Det handler om å utvikle gode lokalsamfunn med god grobunn for arbeidsmarked og næringsliv.

Bakgrunnen for det oppslaget som var på TV 2, er at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har pålagt Telenor en varslingsstid på tre år for visse tilfeller av endringer i kobberaksesnettet. Denne varslingsstiden er satt opp for å skape forutsigbarhet for de tilbyderne som har investert i utstyr som er plassert i Telenors sentralnett. Tanken er at forutsigbarhet er viktig for å legge et grunnlag for gode investeringer for mange aktører og for å ha konkurranse i markedet. Hvis vi ikke hadde hatt den varslingsfristen, frykter en at en ville hatt dårligere konkurranse i bredbåndsmarkedet i dag og dårligere bredbåndstilbud mange steder.

Det ble i 2015 investert over 4 mrd. kr i fastnett i Norge, og konkurrentene til Telenor sto for over halvparten av

de investeringene. Det er derfor det er viktig at en har konkurranse og flere aktører.

Samtidig vet vi at den varslingsstiden som nå er lagt til grunn, kan bety at en har ferdig infrastruktur som en kan oppgradere ved hjelp av ny teknologi, men ved å bruke det gamle kobbernettet, vil det framstå som at det vil ta altfor lang tid før en tar det i bruk. Det gir egentlig ingen mening å måtte sitte og vente i tre år hvis en nesten bare kunne trykket på en knapp. Så vi må få til balansen slik at en kan gjøre det på en måte som er raskere enn i dag, uten at en tar vekk de milliardene som investeres, og som gjør at en ikke får et bedre nett andre steder.

Av innslaget som ble vist på TV 2, kan en altså få inntrykk av at 250 000 husstander kan få raskere Internett på dagen. Det er etter det jeg får opplyst, ikke helt korrekt. Tallet på 250 000 refererer til de planlagte oppgraderingene fram til 2020. Så tallet er lavere enn TV 2 ga inntrykk av, men det er likevel et tall jeg synes er bra. I inneværende år vil i underkant av 70 000 husstander, ifølge Telenor, få tilbud om høyere bredbåndshastighet hvis selskapet ikke har pålagt varslingsfrist på tre år.

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har i januar i år, etter initiativ fra oss, opprettet Bredbåndforum, der vi tar sikte på at markedsaktørene skal klare å finne løsninger på den typen problemstillinger. Vi ønsker at de gjennom samarbeid skal finne løsninger som gjør at alle er fornøyde, og at en kan ha rask framdrift, framfor at myndighetene skal gå inn i lange meklingsprosesser eller ta beslutninger som gjerne skaper misnøye og gjør at investeringer forsvinner. Vi er ikke helt fornøyd med de resultatene som Bredbåndforum har kommet opp med. Vi kommer til å følge de diskusjonene som er internt, og vi kommer til å legge litt mer press på dem. Så får vi se om vi til slutt må bruke makt hvis godt samarbeid ikke gir resultater, for målsettingen med det som representanten Grøvan tar opp, deler jeg.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:34:15]: Jeg takker for svaret, og jeg takker for statsrådens engasjement for å finne løsninger, for dette handler om hvordan eksisterende infrastruktur i større grad kan komme flest mulig til nytte. God nett- og mobiltilgang er etter hvert blitt en infrastruktur som er like vanlig som vann og avløp. Flere offentlige og private tjenester gjøres tilgjengelig på nett, og da blir det etter hvert en betydelig forskjell mellom dem som har god tilgang, og dem som ikke har det. Nett og mobiltilgang er et viktig virkemiddel for å redusere ikke minst avstandsulemper og er dermed relativt sett kanskje viktigere der annen infrastruktur, som vei og kollektivtilbud, er svak.

Sett fra kundens side, enten en befinner seg på Hidra i Flekkefjord, i Garten på Ørlandet eller på Askøy utenfor Bergen, oppleves regelverket som kan gi opptil tre års ventetid, svært urimelig når infrastrukturen allerede er på plass. Derfor er jeg opptatt av å stille spørsmål nr. 2:

Finnes det virkemidler – utover Bredbåndforum – som gjør at ventetid kan reduseres, til beste for kundene som sitter og venter på bredbånd?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:35:28]: Når alt kommer til alt, er det vår regulering som bestemmer hvordan ting er. Der er Nasjonal kommunikasjonsmyndighet en god aktør på vegne av staten. De er kompetente folk som følger dette nøye. Vi har likevel ment at som utgangs-

punkt bør samarbeid og løsninger som alle lever godt med, være det som vi prøver å oppnå. Men etter både det programmet som var på nyhetssendingen på TV 2, og en diskusjon vi hadde i Arendal, der Telenor var til stede, har vi gitt beskjed til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet om å sette en forpliktende frist for å komme fram til en felles løsning, og at det skal skje innen relativt kort tid. Hvis de ikke finner en løsning, vil vi gå inn og se på om vi skal endre på reguleringene. Det virkemidlet har vi, men det er ikke nødvendigvis det vi ønsker skal tas i bruk. Men det vil være avhengig av aktørene.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:36:32]: Takk for svaret. Jeg oppfatter at statsråden her er opptatt av å ta i bruk de virkemidlene som finnes for å kunne få til gode løsninger. Enten det skal kalles «tvungen bredbåndsnemnd» eller hvordan en skal gjøre det, er jeg veldig glad for at det her er en statsråd som er opptatt av å gå videre i saken. Og da er mitt spørsmål:

Når kan vi vente at statsråden tar ytterligere initiativ hvis ikke NKOM, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, gjennom dette bredbåndsforumet finner en løsning på hvordan dette skal håndteres med tanke på de brukerne som nå venter på en bredbåndsløsning?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:37:21]: Jeg skulle ønske at jeg hadde notert ned i bakhodet når den fristen vi har gitt dem, er. Da kunne jeg gitt representanten Grøvan et veldig tydelig svar. Kan jeg få lov til å komme tilbake til det? Men målsettingen min er selvsagt at vi må gjøre dette rimelig raskt, for hvis vi kan gi god dekning til 70 000 flere brukere raskere enn at de må vente i tre år, tror jeg at gevinsten for samfunnet er veldig stor.

Spørsmål 2

Rasmus Hansson (MDG) [11:38:04]: «Osloregionen, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glommaregionen og Tromsø skal få bymiljøavtaler med utgangspunkt i nullvekstmålet i Klimaforliket og Nasjonal transportplan 2014-2023: «Veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange».

Er dette nedfelt som en ufravikelig og overordnet føring når Statens vegvesen forhandler om helhetlige bymiljøavtaler med regionene?»

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:38:43]: Det korte svaret er ja. Det er en del av kravene som Vegvesenet skal få fram i de forhandlingene. Det er et mål at vi skal få bedre framkommelighet i byene, bedre byluft, lavere utslipp. Formålet med bymiljøavtalene er at staten skal være med og bidra økonomisk for å realisere dette, samtidig som byene må være med og utvikle, altså ha en arealbruk som støtter opp under den infrastrukturen. Folk skal ha kortere vei til kollektivknutepunktene, kortere vei fra der de bor og fra der de jobber. Da må alle være med. Vi kan ikke investere mange milliarder kroner i gode buss-systemer hvis folk bor spredt og griségrendt og ikke gidder å gå til buss-stoppet. Det er mange ulike mål vi skal prøve

å få til i byene. Det skal være trivelig å bo der. Folk skal ha jobb. Folk skal bruke mindre tid på å reise, ikke mer tid. Det målet som ligger i klimaforliket, er også en av hovedforutsetningene i det Vegvesenet og de andre som forhandler, skal oppnå.

Rasmus Hansson (MDG) [11:39:51]: For å følge opp dette litt mer i detalj: For å nå dette nullvekstmålet må altså antallet bilturer være konstant, mens befolkningen i disse regionene kommer til å vokse så mye som opptil 25 pst. fram mot 2030. Det betyr at det må komme en betydelig vekst i kollektivtransport, gange og sykkel, og bilandelen må kraftig ned, fra kanskje rundt 70 pst. i dag til i hvert fall 50 pst., gangeandelen må kraftig opp, sykkelandelen må kraftig opp osv. Er denne omfordelingen i transportmiddelbruken lagt inn som en overordnet føring for Statens vegvesen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:40:42]: Det jeg oppfatter at representanten egentlig spør om, er at vi nå må investere mindre i vei for å innfri det målet som en refererte til i første spørsmål. Det hadde vært en naturlig konklusjon, hvis vi hadde veier som var i optimal stand allerede. Men veldig mye av veinettet i dette landet er ikke inn og ut av de store byene, men mellom regioner i distriktene, mellom tettsteder og småbyer. Etter å ha kjørt på de fleste europaveier, mange riksveier og enda flere fylkesveier i løpet av mine tre år som statsråd, er mine klare inntrykk at vi må bruke mer penger på å utbedre veinettet vårt, ikke mindre. Men akkurat i og rundt storbyene vil det være en kraftig vekst i de økonomiske rammene som ligger til grunn for å bygge ut kollektivtransporten, for der må man sørge for at folk får et alternativ til det transportmiddel de velger i dag. Hvis man gjør folks reisehverdag lengre og dårligere, får ikke folk en bedre hverdag. Vi må sørge for at de som i dag sitter i bilkø, opplever at dagen deres blir bedre med det politikere gjør. Derfor bygger vi ut jernbane mer enn noen gang før. Derfor har vi nesten tredoblet bevilgningene til byene når det gjelder belønningsmidler.

Rasmus Hansson (MDG) [11:41:48]: Jeg registrerer at statsråden lar være å svare på det opplagte spørsmålet, nemlig om det er en føring for Statens vegvesen å bidra til å omfordele transportmiddelbruken i byene. Det er ikke så veldig betryggende at han ikke vil svare klart på det.

Det er et problem til som jeg gjerne vil ha svar på, og det er det faktum at næringstrafikken er unntatt fra nullvekstmålet for trafikken i storbyene. Det er også gjennomgangstrafikken, slik regjeringen har lagt det opp. Spørsmålet som følger av det, er da: Hva er statsrådets instruks til Statens vegvesen når de skal forhandle bymiljøavtaler i storbyområder som har mer ambisjøs mål enn nullvekst i personbiltrafikken? Legges storbyområdenes mål til grunn, eller vil Statens vegvesen prøve å redusere ambisjonene til statlig nivå?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:42:53]: I vårt lokal-demokrati er det sånn at hvis kommunene ønsker å ha strengere mål, er det deres frihet å ha det. Men de må ta finansieringsansvaret for det. Det vi gjør i bymiljøavtalene, er å legge opp til at vi skal innfri de målene som Stortinget har satt. En kommune vil alltid kunne gjøre mer enn

det, jeg skal ikke nekte dem det. Kommuneøkonomien har blitt bedre med dagens regjering. Overskuddene er større. Realveksten er større enn den har vært før. Det gir kommunene mer handlingsrom til å være offensive.

Jeg beklager hvis representanten Hansson mener jeg ikke svarte godt nok på spørsmål 2. Jeg oppfattet ikke ordet «by», jeg oppfattet bare en generell veioverføring. Men mitt svar på det er at også i en del byer er det en del veistrekninger som må utbedres, f.eks. for å legge til rette for egne bussfelt. E18-prosjektet vest for Oslo er ett eksempel, der mye av investeringene kommer til å handle om bedre framdrift for kollektivtransport, bedre gang- og sykkelvei og ikke minst å skjerme lokalbefolkningen som bor langs veien, for den støy og forurensning som veien i dag representerer. Også i byene trengs det veier, men hovedsatsingen skjer på buss og jernbane, sykkelvei og gangvei.

Spørsmål 3

Anne Tingelstad Wøien (Sp) [11:44:16]: «Regjeringen har satt seg mål om at 90 pst. av husstandene innen 2020 skal ha tilbud om minst 100 Mbit/s basert på kommersiell utbygging av markedet samt at det skal være enkelt å bygge. Videre sier regjeringen at gode ekomnett skal være en konkurransefordel for næringslivet over hele landet. I statsbudsjettet for 2017 foreslås det bevilget 93,7 millioner kroner til NKOM for å bidra ved utbygging i ikke-kommersielle områder. Det kom inn søknader for 465 millioner kroner i 2016.

Hvordan har statsråden tenkt å nå regjeringens mål?»

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:45:00]: Det å få god digital dekning rundt i landet er et mål for denne regjeringen. Det gir oss mulighet til å bruke hele landet, by og distrikt i godt samkvem, ved at en utvider bo- og arbeidsregioner og gjør det mer attraktivt å investere i distriktene fordi en er koblet opp på det samme digitale nettet og får kommunisert og delt informasjon.

Det gis inntrykk i spørsmålet fra representanten av at det er statlige bevilgninger som er hoveddrivkraften. Det er ikke riktig. Utbyggingen av fibernett og tele- og mobilnett har i all hovedsak vært gjort av private aktører, med Telenor og Telia som de mest kjente, både under dagens regjering og under den forrige regjeringen. Det har gitt gode resultat. Det har gjort at bare fra 2015 til 2016, altså på ett år, har dekningen for høyhastighetsbredbånd, der en har hastighet over 100 Mbit/s, økt fra 73 pst. dekning til 78 pst. dekning – 5 prosentpoeng opp. Har en den utviklingen videre, er vi i mål, men vi skal gjerne gjøre enda mer hvis vi ser at vi når dette målet.

Bare fra 2015 til 2016 fikk 100 000 husstander som ikke hadde hatt det før, tilbud om fiberaksess. Det ble investert 2,7 mrd. kr i fibernett i 2015, som er en økning på 200 000 mill. kr fra året før, altså et jevnt godt og høyt nivå på dette. For meg handler det om å sørge for at det er attraktivt for telekomaktørene å investere i Norge framfor å gjøre dette til en debatt om hva som er den statlige støttestruktur.

Så er det riktig at det er kommet flere søknader om støtte til utbygging av nett i distriktene enn det det er penger til. Men det er ikke nytt av 2015, ei heller i 2016. Sånn har

det vært i alle de årene denne ordningen har vært, også da Senterpartiet styrte. Men det viktige her er å se hva som er det totale tilbudet, for ingenting er bedre for meg enn om staten ikke trenger å bruke en krone, rett og slett fordi man har fått regelverket til å bli enklere sånn at kostnadene går ned, og flere steder er det lønnsomt for selskapene å investere uten å tenke på om staten bidrar med penger til dette. Det er noe av det vi har brukt mest tid på – sørge for at vi prøver å få forenklete graverregler og harmonisere dem, som gjør at bransjen ser at det blir billigere.

Et eksempel som bransjen selv bruker, er at hvis en hadde brukt det strengeste graverregelverket for å grave ned fiber, ville det når en hadde bygd ut fibernettet utenfor Alta, som er ganske mange mil langt, ha kostet nesten 1 mrd. kr. Med de billigste reglene koster det under 100 000 mill. kr. Derfor er regelverket her langt viktigere enn støtteordningen, men støtteordningen har vi fordi den gir et ekstra push i de områdene der markedet senest ville komme til å løse dette selv, og det er viktig for oss å være med og stimulere alle deler av landet. Derfor har vi ordningen, men ikke under noen regjering har en klart å finansiere alle søknader hvert år når de har kommet.

Anne Tingelstad Wøien (Sp) [11:47:58]: Det er nok riktig som statsråden sier, at det hele tida vil være et stort behov der ute, som vi sikkert aldri kan dekke, men jeg vil legge til at den rød-grønne regjeringa brukte ca. 1 mrd. kr på bredbåndsutbygging i de årene de satt i regjering. Så vil jeg også legge til at vi må huske på at iPhone kom i 2009, iPad i 2010, altså har behovet hatt en voldsom økning. Men Oppland er det mest elendige fylket å bo i når det gjelder bredbåndshastighet. I 2012 hadde vi 4,3 Mbit/s – det er langt opp til 90 Mbit/s. I 2016, andre kvartal hadde vi 15,3 Mbit/s. Vi bor i et område der det ikke er lønnsomt med utbygging, og det er en kjempefrustrasjon i distriktene. Før i tida fikk vi framført både elektrisitet og telefon til hele befolkningen gjennom et eget system for statlig eierskap og regionalt og lokalt eierskap. Jeg lurer da på: Er statsråden interessert i å se på en sånn type løsning?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:49:02]: Jeg tror ikke engang Senterpartiet tenkte på en slik løsning da de faktisk styrte. Men la meg likevel se litt på Oppland konkret når en gir inntrykk av at ting står dårlig til på grunn av dagens regjering. I 2016 vil staten bidra med 7,2 mill. kr til støtte til bredbåndutbygging i Oppland. I 2015 støttet vi med 15,3 mill. kr. Til sammenlikning støttet Senterpartiet fylket med 6,9 mill. kr, 6,6 mill. kr og 5,1 mill. kr – altså lavere støtte i de siste tre årene med rød-grønt styre enn i de årene som vi har styrt. Derfor har jeg ingenting å skjennes over når det gjelder de virkemidlene vi bruker for Oppland.

Det andre som er viktig, er, som jeg nevnte, å sørge for at markedet gjør den jobben i størst mulig grad, og det gjør de til gangs. Der en f.eks. i Oppland hadde en 4G-dekning på 9 pst. i 2013, har vi nå 91 pst. i 2016. Så selv om en på ingen måte er i mål, har vi sett en fantastisk utvikling i de årene vi har hatt ansvaret for det.

Anne Tingelstad Wøien (Sp) [11:50:09]: Jeg forstår at statsråden synes det er sårt at jeg prøver å legge skylda på ham, men det var ikke min hensikt. Hensikten, som jeg

sa også innledningsvis, er at det har vært en voldsom behovsøkning ute, og vi mener at Oppland og Hedmark, og de andre fylkene som ligger lavest, skal ha en like stor mulighet for å delta i den digitale verdenen som resten, ellers får vi et digitalt klasseskille. Det er vi opptatt av å løse, og da må vi gjøre det både gjennom konkurranse og også gjennom statlige tilskuddsmidler.

Det som er utfordringen i dag, er at tilbydere bygger parallelle nett. Det ønsker vi å unngå, altså at Telenor kommer og graver en grøft, og så kommer Telia og kraver en grøft ved siden av i de kommersielt lønnsomme områdene. Vi er interessert i å se hvordan vi kan greie å få på plass utbygging i de områdene som i dag anses som ikke så lønnsomme. Nå vet jeg at statsråden har sendt på høring en ny lov, en bredbåndsutbyggingslov, der man tar til orde for enkelte endringer. Jeg skal sikkert komme nærmere tilbake til det, og det vil nok statsråden også gjøre.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:51:19]: Det er helt riktig at vi allerede har sendt ut på høring en lov som skal prøve å ordne opp i noe av det som blir påpekt her, sørge for at det blir lettere å få tilgang til de ulike infrastrukturene. Men i det jeg har lest fra representanten Tingelstad Wøien i avisene, har det vært massiv kritikk mot dagens regjering der en gir inntrykk av at Oppland er glemt. Men de tallene jeg har, viser altså at Oppland får mer i støtte under vår regjering til bygging av fiber enn det de gjorde under representanten Tingelstad Wøiens egen regjeringstid, med Senterpartiet i regjering. Så den kritikken blir da rimelig kunstig når tallene faktisk viser det motsatte.

Jeg er helt enig i at Oppland ikke er fremst på dette når en ser på statistikken. De ligger fortsatt litt på etterskudd i forhold til mange andre, men vi ser altså en vekstrate som er større her, der en hadde en 4G-dekning på 9 pst. for innbyggerne i 2013, og 91 pst. dekning i 2016. Det tyder på at det skjer mye riktig her, også med regjeringens innsats.

Spørsmål 4

Fra representanten Marit Nybakk til utenriksministeren:

«I FNs førstekomité pågår det nå drøftinger om flere resolusjoner mot atomvåpen.

Hvordan vil Norge stemme for å oppfylle Stortingets enstemmige kompromiss og flertallets merknader i Innst. 199 S for 2015–2016?»

Presidenten: Dette spørsmålet bortfaller fordi utenriksministeren er bortreist.

Spørsmål 5

Svein Roald Hansen (A) [11:52:44]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til ministeren for samordning av EØS-saker og forholdet til EU:

«Storbritannia varsler at de går ut av EU-samarbeidet. Det innebærer at de også går ut av EØS-delen av det indre marked. Ifølge artikkel 127 i EØS-avtalen skal en avtalepart gi minst 12 måneders varsel. Den britiske statsministeren har varslet at de iverksetter § 50 i EU-traktaten i

mars 2017. Avviklingen av rettigheter og forpliktelser i EU og EØS bør være mest mulig identiske. Forhandlingene bør da skje parallelt eller i samarbeid mellom EFTA-landene og EU-landene.

Har regjeringen tatt dette opp med kommisjonen og Storbritannia?»

Statsråd Elisabeth Vik Aspaker [11:53:27]: Storbritannia vil etter uttreden av EU også tre ut av EØS, etter å ha gitt varsel om dette i henhold til EØS-avtalens artikkel 127. EØS-avtalen inneholder ikke bestemmelser om at det skal forhandles om en utmeldingsavtale, slik som artikkel 50 i EU-traktaten. Artikkel 127 sier også at de gjenværende avtalepartene skal sammenkalle til «en diplomatisk konferanse for å vurdere de endringer det måtte være nødvendig å gjøre i avtalen». Denne bestemmelsen aktualiseres for første gang når Storbritannia forlater EU, og etter alt å dømme også vil forlate EØS.

Norge er ikke part i de kommende utmeldingsforhandlinger mellom EU og Storbritannia. Men vi blir direkte berørt fordi EØS-avtalen regulerer i dag store deler av vårt økonomiske samkvem med Storbritannia. Britisk uttreden av EU vil også få betydning for EUs videre utvikling og dermed også for Norge.

For regjeringen er det avgjørende viktig å sikre et vel fungerende EØS-samarbeid etter britisk uttreden av EU. Samtidig er vår ambisjon et minst like godt og bredt forhold til Storbritannia som det vi har i dag. Derfor er vi nå i gang med å kartlegge og vurdere norske interesser i lys av brexit. Regjeringen har også en tett dialog med Storbritannia og EU for å formidle norske synspunkter. Både statsministeren, utenriksministeren, næringsministeren og undertegnede har de siste ukene hatt møter med både våre britiske kolleger, andre sentrale medlemsland og representanter for EUs institusjoner der brexit har vært det sentrale tema.

Det sentrale budskapet fra norsk side har nettopp vært å synliggjøre EØS-dimensjonen ved brexit, at det er viktig med løpende dialog, og at vi blir konsultert slik at overgangsordninger og framtidige rammer for forholdet Storbritannia og EU også passer inn i en bredere EØS-sammenheng.

Det er viktig å minne om at det indre marked består av 31 medlemmer, ikke 28.

Norge er som EØS-deltaker ikke et ordinært tredjeland. Vi har møtt stor forståelse for dette synet, ikke minst fordi det også er i EUs og Storbritannias interesse at de løsnings forhandles, ikke skaper nye utfordringer for relasjonene med land utenfor EU som er med i det indre marked. Norge vil derfor sammen med sine EFTA- og EØS-partnere ta initiativ til å innkalle til en slik diplomatisk konferanse. Jeg vil ta initiativ til en første dialog og drøfting om dette når jeg møter mine kolleger fra Island og Liechtenstein i Brussel 14. november, i forbindelse med det halvårlige EØS-rådsmøtet.

Svein Roald Hansen (A) [11:56:04]: Jeg takker for svaret. Det er bra at regjeringen har begynt å ta kontakt både med medlemsland, med Storbritannia og med EU-kommisjonen og har som intensjon at man skal holde tett kontakt. Men jeg mener at det ikke er tilstrekkelig. Jeg mener at man må fra EFTA-landenes side – de tre EFTA-landene sammen – reise spørsmålet, kravet og mulighete-

ne for å ha en plass ved det bordet, om ikke annet så som observatør.

Det er riktig hva formalitetene sier, og statsråden sa at man skal ta initiativ til å innkalle til en diplomatisk konferanse når varselet kommer om uttreden av EØS-avtalen. Det er bra. Men hun understreket at det står ikke at det skal føres forhandlinger. Jeg antar at man i den konferansen ikke bare skal spise middag. Jeg tror man skal ha samtaler om det man står overfor, og man må ikke la seg binde av at ordet «forhandlinger» ikke er nedfelt i EØS-avtalen.

Statsråd Elisabeth Vik Aspaker [11:57:07]: Artikkel 50 handler om utmelding av EU, og den er veldig tydelig på at dette handler om forhandlinger mellom det landet som skal forlate EU, og de gjenværende medlemslandene. Ved det forhandlingsbordet er det ingen plass for ikke-medlemmer. Men vi er ikke et vanlig tredjeland, og vi har denne bestemmelsen i artikkel 127 i EØS-avtalen som betyr at det skal etableres et forum, og det skal tas et initiativ for å kunne ha denne viktige dialogen med tanke på å ivareta de landene som er medlemmer av EØS, men ikke er medlemmer av EU.

Jeg legger til grunn at vi kommer til å innkalle til en sånn konferanse så raskt det er grunnlag for det. Foreløpig er vi i en situasjon hvor vi venter på avklaringer fra både britene og Brussel med tanke på hva som er scenariene framover, og hva slags type avtaler man ser for seg, men vi skal altså følge opp så godt vi overhodet kan fra norsk side. Det kan jeg love representanten Hansen.

Svein Roald Hansen (A) [11:58:15]: Nettopp det at vi har litt tid, gir jo muligheter for å bruke politikken til å manøvrere seg inn i en posisjon. Jeg synes statsråden legger altfor mye formalistisk syn til grunn når hun sier at artikkel 50 er klar på hvem som skal forhandle. EU-samarbeidets historie er full av eksempler på at politikken overviner jusen og formalitetene. Jeg kan anbefale statsråden å lese boka «The Passage to Europe» av Luuk Van Middelaar om EUs historie fra starten av og fram til i dag. Da vil hun finne stor inspirasjon til å bruke politikken mot formalitetene og se om vi ikke kan lykkes i å manøvrere oss inn i en situasjon hvor formalitetene sier vi egentlig ikke hører hjemme.

Statsråd Elisabeth Vik Aspaker [11:59:11]: Jeg kan forsikre representanten Svein Roald Hansen om at vi også bruker politikken. Vi bruker enhver mulighet vi har nå både i formelle og i uformelle fora til å være tydelige på at vi ikke er et regulært tredjeland. Det er i aller høyeste grad i Norges og i EØS-landenes interesse å bli konsultert og ha dialog om hvordan dette framtidige rammeverket skal se ut, fordi det også kommer til å angå oss når det kommer til stykket. Så her jobbes det, og jeg tror snart – jeg holdt på å si – hele regjeringen er involvert i dette arbeidet. Ikke minst har statsministeren vært i kontakt med sentrale personer i Brussel, men hun har også tett kontakt med den nye britiske statsministeren. Det er mitt soleklare inntrykk og vårt soleklare inntrykk at det er både forståelse for og anerkjennelse av at EØS-landene har en rolle å spille i forhold til at den framtidige avtalen også angår oss.

Spørsmål 6

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:00:31]: Jeg har følgende spørsmål:

«Ved Krokthjenn i Krødsherad kommune foregår det nå en større hogst i et nasjonalt verneverdig område. Området består av flere kjerneområder, og det er funnet naturverdier av nasjonal betydning. Halvparten av våre utrydningstruede planter og dyr lever i skogen. Derfor vedtok Stortinget i vår at 10 pst. av skogene skal vernes.

Når vil statsråden gripe inn og sikre vern av dette nasjonalt verdifulle skogsområdet?»

Statsråd Vidar Helgesen [12:01:04]: I spørsmålet fra representanten Eidsvoll Holmås refereres det til at det foregår hogst i et «nasjonalt verneverdig» område, ved Krokthjenn i Krødsherad. Jeg er informert om at den aktuelle skogen ved Krokthjenn er vurdert som regionalt verneverdig, ikke nasjonalt verneverdig, og ut fra den informasjonen jeg har fått, er det ikke foretatt hogst i skog som er vurdert som nasjonalt verneverdig.

La meg så si at satsningen på skogvern har aldri vært høyere enn nå, med en bevilgning på 392 mill. kr i 2016, et nivå som vi foreslår å fastholde i 2017-budsjettet.

Stortinget behandlet før sommeren stortingsmeldingen om en handlingsplan for naturmangfold. I den meldingen fremgår det at skogvernarbeidet vil videreføres, og at det i all hovedsak vil skje gjennom vern av offentlig eid skog og ved frivillig vern av privateid skog. Frivillig skogvern har vært en stor suksess. Hittil er det vernet 300 skogområder gjennom denne ordningen, og ordningen har ført til at konfliktene i skogvernet er sterkt redusert, samtidig som tempoet i skogvernarbeidet har gått opp. Økt skogvern har nå bred aksept, både politisk og i skogeierorganisasjonene.

I saken i Krødsherad har departementet mottatt brev fra NORSKOG, som eier tømmersekskapet som gjennomfører hogsten. I brevet fra NORSKOG fremgår det at skogeier har vurdert frivillig vern, men at han ikke har ønsket dette. Det legger jeg avgjørende vekt på. Ut fra den informasjonen jeg har i dag, ønsker jeg ikke å bruke myndighetsbestemt vern i denne saken.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:02:40]: Jeg hører da at statsråden sier han ikke kommer til å foreta seg noe for å stoppe eller få vernet området ved Krokthjenn i Krødsherad. Det synes jeg selvfølgelig er trist, men det får jeg bare forholde meg til.

Jeg vil da gå over til å snakke om den nasjonale betydningen, både her og i andre områder. I stortingsmeldingen Natur for livet står det på side 128:

«I de store lavtliggende skogområdene på Østlandet er det mangel på skogvern. Her vil det være viktig å etablere nye naturreservater, også større verneområder, og det vil være nødvendig å verne skog som» – og her er et nøkkelmoment – «på sikt kan utvikle viktige naturkvaliteter.»

Området i Krødsherad ville vært en perfekt kandidat til noe sânt. Men la meg stille følgende spørsmål: Dette er jo ikke det eneste eksemplet på at det hogges i verneverdige skogsområder. Har klima- og miljøministeren tenkt å gjøre noe for å sikre at det ikke hogges i nasjonalt verdifulle områder i framtiden?

Statsråd Vidar Helgesen [12:03:45]: Målet om vern, som det ble referert til i representanten Eidsvoll Holmås' sitat fra naturmangfoldsmeldingen, er et mål som vi deler, og som det ikke er noen uenighet om. Det dreier seg om, er hvordan vi gjør det best mulig. Der har vi altså et system med frivillig vern når det gjelder privateid skog, som har fungert veldig bra, og som fungerer veldig godt, og jeg er opptatt av å beholde det systemet. Hvis vi skal nå den målsettingen vi har om 10 pst. vern, trenger vi at skogeierne kommer med arealer for frivillig vern, og da er vi avhengig av at det er en respekt for og en forståelse av at det er bærebjelken i vern av privat skog. Derfor vil jeg holde meg til dette som den klare hovedregel, at vi går for frivillig vern av privat skog.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:04:50]: Jeg er for frivillig vern, og jeg synes det har vist seg som en suksess. Men det er sånn at med det tempoet som regjeringen nå legger opp til i forbindelse med vern, med de bevilgningene som ligger inne til frivillig vern, tar det 42 år, ifølge høringsinstansene som vi har hatt inne nå i denne budsjetrunden, før vi når målet om 10 pst. vern.

Den rød-grønne regjeringen la fram en opptrappingsplan for det frivillige vernet, og før valget i 2013 lovet Høyre å verne mer skog enn de rød-grønne, mer ambisiøst enn den opptrappingsplanen som vi hadde lagt fram. Men hvis vi hadde fulgt den opptrappingsplanen som SVs miljøminister la fram, ville vi hatt 630 mill. kr til skogvern neste år, mens dagens regjering foreslår 392 mill. kr. Hvorfor bevilger ikke regjeringen mer penger til skogvern, som de lovet, hvis målet er 10 pst. vern?

Statsråd Vidar Helgesen [12:05:52]: En ting er å legge frem planer, en annen ting er å legge pengene på bordet. Regjeringen har, sammen med samarbeidspartiene, en rekordsatsing på skogvern. Vi viderefører den neste år. Da vi overtok for tre–fire år siden, var det mangel på penger, da var det kø av skogområder og private eiere som ønsket å tilby områder for vern. Nå er de køene borte, så vi leverer på ambisjonen om økt skogvern. Tiden vil vise nøyaktig hvor lang tid det vil ta. Vi er avhengige av at skogeierne kommer frem med områder som de tilbyr for privat vern, pluss at vi selvsagt også vil verne offentlig eid skog. Men det er altså faglige kriterier som ligger til grunn for om vi velger vern av offentlig skog eller vern av privateid skog gjennom frivillig vern.

Spørsmål 7

Ketil Kjenseth (V) [12:07:02]: «28. mai i år vedtok medlemslandene i WHO et mål om at hepatitt C skal utryddes innen 2030. Helse- og omsorgsdepartementet har lagt fram en nasjonal strategi mot hepatittinfeksjoner. Både fra sykehushold og brukerorganisasjoner på rusfeltet har det kommet kritikk av at den nasjonale strategien både opererer med feil tall på nysmitte, og at Norge ikke følger opp forpliktelsene overfor WHO med å utrydde hepatitt C i Norge innen 2030.

Mener statsråden at den nasjonale strategien mot hepatittinfeksjoner vil utrydde hepatitt i Norge innen 2030?»

Statsråd Bent Høie [12:07:46]: Den nasjonale strategien gir retning for det videre arbeidet mot hepatitt i Norge. Strategien setter som mål at smitten holdes på dagens lave nivå, at smittespredningen i utsatte grupper reduseres, og at alle som blir alvorlig syke av en kronisk hepatittinfeksjon, får tilgang til trygg og effektiv behandling.

Når det gjelder oppgitte smittetall, er det som står i vedlegget til strategien, om at det årlig blir registrert 1 200–1 500 nye tilfeller av hepatitt C i Norge, noe upresist. Tallene er hentet fra smitteregisteret MSIS, men gjelder både personer som er smittet for lenge siden og som tilfeldigvis blir re-testet, og nysmitte. Nøyaktige tall på nysmitte er ikke lett å få dokumentert, men er sannsynligvis lavere enn de oppgitte tallene. I den nasjonale strategien burde dette kommet klarere fram, og det hadde altså vært mer riktig å oppgi tallene som antall meldte tilfeller, og ikke antall nye tilfeller.

Selv om det skjer store medisinske framskritt på dette feltet, kan vi ikke unngå at det også vil skje smitte i Norge så lenge hepatitt har høy utbredelse globalt. En total utryddelse av hepatitt i Norge er derfor avhengig av at Verdens helseorganisasjon lykkes med sitt arbeid. En del av dette vil være at vi i Norge følger opp vår nasjonale strategi, og at andre land gjør tilsvarende.

Ketil Kjenseth (V) [12:09:23]: Vi ønsker at alle skal ha et likeverdig helsetilbud, uavhengig av bakgrunn og livssituasjon. Hepatitt C rammer, som vi vet, først og fremst grupper som ofte er dem som har minst vern fra før. Svært mange er injiserende rusmisbrukere. Vi vet at denne gruppa nedprioriteres, til tross for løfter om en styrking i helsevesenet og andre sektorer. Opptrappingsplanen for rusfeltet er et av svarene på det, og jeg er veldig glad for at vi har fått til det. Men lavterskeltilbud som LASSO her i Oslo, sprøyterom, oppsøkende tjenester og LAR-tilbud er viktig for de aller mest sårbare og sykeste, og gode tilbud i hele landet vil gjøre det lettere å finne og hjelpe høyrisikogrupperne for sykdom og sikre god diagnostikk og oppfølging for dem som trenger det aller mest.

Mener statsråden at de lavterskeltiltakene som vi har i opptrappingsplanen for rusfeltet, er tilstrekkelige for både å kartlegge, oppsøke og sikre god behandling av hepatitt C, også for de mest sårbare i smitterisikogruppen?

Statsråd Bent Høie [12:10:32]: Ja, jeg mener at de tiltakene som vi har i opptrappingsplanen, vil ha en betydelig effekt nettopp på dette området. Vi er godt i gang med opptrappingsplanen, bl.a. ved etablering av gatehospital i Bergen, ved nå å gi ressurser til utvikling av LASSO-tilbud også i flere andre byer, og ved at vi i budsjettet for 2017 har en opptrapping til kommunene på dette området. Så vil vi måtte følge resultatene av opptrappingsplanen etter hvert som den trer fram, og det er først når vi har gjennomført opptrappingsplanen at vi kan si hvordan den totale effekten ble.

Ketil Kjenseth (V) [12:11:22]: Det er viktig å holde takten oppe, for det helhetlige tilbudet er viktig. I en rapport fra Oslo Economics fra 2014 vises det til noen interessante beregninger knyttet til livsløpskostnader for behandling. Det utvikles nå nye medisiner, og prisene går heldigvis ned. Den rapporten viser at vi står overfor livs-

løpskostnader på opp mot 12 mrd. kr med dagens behandlingsregime. Jo flere som blir behandlet med nye legemidler, jo billigere blir det, og i tillegg vil en tidlig behandling gi økt livskvalitet for dem som har sykdommen.

Dette er et mulig Kinder-egg – hvis vi både greier å gi medisiner og billigere behandling, øke livskvaliteten og styrke smittevernet. Så det er viktig å holde takten oppe. Men da er spørsmålet om en egen handlingsplan, ikke bare en strategi, er på trappene for å sikre dette målet innen 2030.

Statsråd Bent Høie [12:12:31]: Vurderingen av om en handlingsplan er et riktig implementeringsverktøy, eller om det finnes andre måter å implementere mer konkrete tiltak på som oppfølging av strategien, er et arbeid som vi nå vurderer. En del av de anbefalingene som kom fra Folkehelseinstituttet knyttet til arbeidet med strategien, har en detaljeringsgrad som det ikke er naturlig å ta med i en nasjonal strategi. Men den nasjonale strategien skal følges opp med handling. Om en handlingsplan da er det rette verktøyet, eller om en skal gå mer på konkrete tiltak, er noe departementet nå jobber med. Det er også et representantforslag til behandling i komiteen knyttet til dette temaet, og i forbindelse med den saken vil jeg også komme tilbake med et mer utførlig svar til komiteen om det representantforslaget. Men jeg er helt enig med representanten i at skal en lykkes med strategien, kreves det også konkret handling.

Spørsmål 8

Fra representanten Kjersti Toppe til kunnskapsministeren:

«Fylkesmannen i Vestfold ynskjer klarare retningslinjer for bruk av tvang og makt mot små barn i barnehagar. I ein reportasje i Aftenposten kjem det fram dømer der barn har blitt stengt inne på bad med sløkt lys, blitt fastsett i bøylestol mot sin vilje som 'straff', og bruk av bleie mot barnet si vilje.

Korleis vurderer statsråden denne situasjonen, og kva vil regjeringa gjere for å hindre bruk av tvang og makt mot barn i norske barnehagar og sikre at både barn og foreldre kan vere trygge på tilbodet?»

Presidenten: Dette spørsmålet er utsatt til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 9

Jan Böhler (A) [12:13:58]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til arbeids- og sosialministeren: «Når elever faller fra i videregående skole, prøver ofte rådgivere sammen med Nav å få dem inn i arbeidsmarkedstiltak. I Oslo er Nav til stede på to videregående skoler i et forsøk på å videreutvikle dette. Men fra 1. januar i år ble reglene endret slik at det ikke lenger kan gis tiltakspenger til dem under 18 år. Dette innskrenker kraftig mulighetene til å følge opp elever som er falt fra og få dem inn i tiltak og arbeid.

Vil statsråden vurdere den nevnte endringen i reglene på nytt for å unngå at ungdom havner i passivitet?»

Statsråd Anniken Hauglie [12:14:43]: Hensikten med Nav-veiledere i skolen er i utgangspunktet å bidra til at ungdom forblir på skolen, at de fullfører og består. Formålet med tiltakspenger er dels å bidra til å dekke utgifter til livsopphold og dels å være et incitament for deltakelse i arbeidsmarkedstiltak. For å få tiltakspenger må en person delta på arbeidsmarkedstiltak og ikke motta andre livsoppholdsytelser. Tidligere kunne man få tiltakspenger fra fylte 16 år.

Fra 1. januar 2016 gis det tiltakspenger med lav sats – 257 kr per tiltaksdag – til tiltaksdeltakere under 19 år, og høy sats – 355 kr per tiltaksdag – til øvrige deltakere. Det kan også gis barnetillegg og tilleggsstønader for å dekke faktiske utgifter til f.eks. transport og barnetilsyn. Årsaken til at tiltaksdeltakere under 19 år får stønad etter lav sats, er at denne gruppen i hovedsak bor hjemme hos foreldrene sine.

Representanten Böhler argumenterer for at tiltakspenger kan motivere unge utenfor utdanning og arbeid, som ellers ville vært passive, til deltakelse på arbeidsmarkedstiltak. På den annen side kan stønaden også bidra til at unge velger bort ordinære utdanningsløp i videregående skole for å delta i arbeidsmarkedstiltak med tiltakspenger fra Nav. Det siste vi trenger, er ordninger som trekker ungdom ut av skolen. Samtidig sier barneloven at personer under 18 år skal være forsørget av sine foreldre. På denne bakgrunn ble den nedre aldersgrensen på 18 år for å få tiltakspenger innført med virkning for nye tilfeller fra 1. januar 2016. Jeg kan ikke se at det nå er noe grunnlag for å reversere denne regelverksendringen.

Ungdom er en prioritert målgruppe innenfor arbeidsmarkedspolitikken. Regjeringen foreslår nå en egen innsats overfor arbeidssøkere og personer med nedsatt arbeidsevne under 30 år som står uten tilbud om arbeid, skoleplass eller annen hensiktsmessig aktivitet åtte uker etter at de ble registrert med behov for arbeidsrettet bistand fra arbeids- og velferdsetaten. Målet med ungdomsinnsatsen er å forhindre at unge blir gående passive, motivere til jobbsøking, gi økt jobbsøkerkompetanse og raskt få ledige unge over i arbeid, utdanning eller annen hensiktsmessig aktivitet.

Jan Böhler (A) [12:17:15]: Jeg takker for svaret.

Jeg ble kontaktet om dette av dem som jobber med tiltak for unge som faller ut av videregående skole i bydeler i Oslo. En bydel nevnte at de har 30–40 unge som har gått på slike tiltakspenger inntil denne endringen kom. Forutsetningen har selvsagt vært at de er i aktive tiltak, som Nav har organisert sammen med bydelen. Resultatet nå blir at f.eks. disse 30–40 ikke får den typen tiltak, og det er stor fare for at de isteden blir gående passive. Altså, de har falt ut fra videregående, de er «dropouts». Noen er det, og det er i første omgang urealistisk å få dem tilbake til skolen.

Problemet er at Nav nå bare kan hjelpe dem med å søke ordinære jobber – det var f.eks. 450 søkere til en deltidsstilling i deres område og ingen sjans for disse unge. Hvis endringen fører til flere passive og flere potensielle «nave-re», som de er kalt i debatten, vil statsråden vurdere det en gang til? Jeg er litt skuffet over svaret.

Statsråd Anniken Hauglie [12:18:30]: Når det gjelder tiltakspenger til unge fra 16 år: De er å regne som barn. Vi er opptatt av at unge skal gå på skolen, at de skal fullføre og bestå, og vi er opptatt av at alle tiltakene og initiativene vi tar, skal støtte opp under akkurat det, nettopp fordi frafallet er et stort problem. Det er et stort samfunnsproblem, ikke minst er det et stort problem for den enkelte ungdom som faller utenfor.

Det er også bakgrunnen for at vi nå har en rekke tiltak for nettopp å støtte opp under det – Nav-veiledere var representanten innom i sitt hovedspørsmål – og i tillegg flere tiltak innenfor skolesektoren. Vi har 0–24-samarbeidet som skal styrke kommunenes og fylkeskommunenes innsats overfor utsatte barn, vi har senket aldersgrensen på utdanningstiltak fra 26 til 22 år, vi tetter gapet mellom ungdomsrett og voksenrett – for å nevne noe. Alt dette har til hensikt å sørge for at ungdommene blir på skolen, fullfører videregående og slik sett står sterkere rustet når de er ferdige.

Jan Böhler (A) [12:19:38]: Jeg takker også for det svaret.

Jeg er helt enig i målet om at flest mulig skal bli på skolen – selvfølgelig – og at ordningene må stimulere til det. Men vi har altså en andel som faktisk dropper ut, faktisk faller fra og ikke blir på skolen. De står i fare for å bli helt passive og havne i forskjellige problemer, enten det er med rus, kriminalitet eller andre ting. Noen av dem greier også å komme seg inn i jobber, selv om det er veldig vanskelig uten utdanning.

De som jobber med dette, kjenner seg ikke igjen i at 4 000 kr i måneden – som utgjorde 250 kr per dag – skulle motivere til å slutte på skolen. Alle vet at man vil kunne få en mye bedre jobb ved å ta utdanning, slik at det ligger helt andre grunner bak at de slutter. Den ordningen, det forsøk-

sprosjektet, med Nav-kontakter i den videregående skolen som statsråden forteller om, avvikles jo nå fra nyttår.

Så jeg vil spørre: Hva vil egentlig statsråden bidra med i aldersgruppen 16–18 år for at de som faller helt utenfor, ikke skal fortsette å gjøre det?

Statsråd Anniken Hauglie [12:20:46]: Hvorvidt 4 000 kr er tiltrekkende for ungdom – det er klart at 4 000 kr for en 16–17-åring ikke er en helt uvesentlig sum, og dette er også en aldersgruppe som i all hovedsak bor hjemme og skal bli forsørget av sine foreldre.

Jeg nevnte noen tiltak i mine tidligere svar. Vi har i tillegg også opprettet et toårig opplæringstiltak i Nav som retter seg mot arbeidssøkere som mangler nødvendig yrkeskompetanse, og som i dag har vanskeligheter med å finne opplæringstilbud som er nok individuelt tilpasset. Det viktigste vi kan gjøre, er å sørge for at de ungdommene som faller utenfor skolen, aller helst kommer tilbake igjen i det ordinære utdanningsløpet – alternativt at vi klarer å skreddersy opplæringsløp til de ungdommene på alternative måter som gjør at de klarer å fullføre et opplæringsløp, og som gir dem kompetanse, slik at de kan få seg en jobb. Vi trenger ikke ordninger som trekker ungdom ut av skolen, vi trenger tiltak som holder dem på skolen eller i opplæringsløp som gir dem grunnleggende kvalifikasjoner og kompetanse.

Presidenten: Dermed er sak nr. 2 ferdigbehandlet.

Sak nr. 3 [12:21:52]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

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

Møtet hevet kl. 12:22.