



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 93 · 19. juni  
Sesjonen 2018–2019



**Møte onsdag den 19. juni 2019 kl. 10**

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 93):

1. Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2019 under Landbruks- og matdepartementet (Jordbruksoppjøret 2019) (Innst. 414 S (2018–2019), jf. Prop. 120 S (2018–2019))
  2. Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2019 under Landbruks- og matdepartementet (Reindrifftsavtalen 2019/2020) m.m. (Innst. 415 S (2018–2019), jf. Prop. 117 S (2018–2019))
  3. Innstilling fra næringskomiteen om landbruks- og matministerens redegjørelse 7. juni 2019 om Mattilsynets tilsynsvirksomhet og Representantforslag fra stortingsrepresentant Geir Pollestad om ekstern gransking av Mattilsynet (Innst. 413 S (2018–2019), jf. landbruks- og matministerens redegjørelse 7. juni 2019 og Dokument 8:157 S (2018–2019))
  4. Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hadia Tajik, Arild Grande, Lise Christoffersen, Eigil Knutsen og Ingvild Kjerkol om bedre oversikt over lønns- og arbeidsvilkår (Innst. 410 S (2018–2019), jf. Dokument 8:92 S (2018–2019))
  5. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Petroleumstilsynets oppfølging av helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten (Innst. 411 S (2018–2019), jf. Dokument 3:6 (2018–2019))
  6. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Per Olaf Lundteigen, Siv Mossleth, Geir Inge Lien og Bengt Fasteraune om en nasjonal opptrappingsplan for VTA-plasser (varig tilrettelagt arbeid) (Innst. 409 S (2018–2019), jf. Dokument 8:138 S (2018–2019))
  7. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Espen Barth Eide, Jonas Gahr Støre, Else-May Botten Norderhus og Runar Sjøstad om norsk satsing på havvindindustri (Innst. 386 S (2018–2019), jf. Dokument 8:132 S (2018–2019))
  8. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Karin Andersen, Sheida Sangtarash, Freddy André Øvstegård, Solfrid Lerbrekk, Torgeir Knag Fylkesnes og Kari Elisabeth Kaski om offentlig eierskap til vindkraften (Innst. 387 S (2018–2019), jf. Dokument 8:142 S (2018–2019))
  9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om å styrke dag- og nattogtilbudet i Norge og mellom Norge og Europa (Innst. 407 S (2018–2019), jf. Dokument 8:149 S (2018–2019))
  10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark (Innst. 308 S (2018–2019), jf. Prop. 81 S (2018–2019))
  11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag (Innst. 309 S (2018–2019), jf. Prop. 82 S (2018–2019))
  12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland (Innst. 412 S (2018–2019), jf. Prop. 119 S (2018–2019))
  13. Referat
- Presidenten:** De innkalte vararepresentantene, for Akershus fylke Ole-Jacob *Johansen* og for Sør-Trøndelag fylke Kristian *Torve*, tar nå sete.
- Fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe foreligger det søknad om velferdspolis for representanten Jon *Engen-Helgheim* i dagene 20. og 21. juni.
- Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:
1. Søknaden behandles straks og innvilges.
  2. Vararepresentanten Tone Heimdal *Brataas* innkalles for å møte i permisjonstiden.
- Presidenten:** Representanten Bjørnar Moxnes vil fremsette et grunnlovsforslag og et representantforslag.
- Bjørnar Moxnes (R) [10:01:34]:** Rødt foreslår en prøveordning som gir folk mulighet til å stille borgerforslag til behandling på Stortinget, og vi har et grunnlovsforslag om endring, sånn at folk kan fremme borgerforslag til behandling på Stortinget.
- Presidenten:** Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at møtet i dag fortsetter utover kl. 16.

Sak nr. 1 [10:02:04]

*Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2019 under Landbruks- og matdepartementet (Jordbruksoppgjøret 2019) (Innst. 414 S (2018–2019), jf. Prop. 120 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Margunn Ebbesen (H) [10:03:03]** (ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteen for godt samarbeid ved behandlingen av jordbruksavtalen for 2019. Ikke minst vil jeg takke partene i landbruket og statens forhandlere for den jobben de har gjort. At vi for andre året på rad fikk en enighet mellom partene, er bra. Det er viktig for legitimiteten til forhandlingsinstituttet slik det skal fungere.

Jordbrukets krav var på 1,92 mrd. kr. Statens forhandlingsutvalg la i sitt tilbud vekt på at 2018 var et krevende år for jordbruket, preget av den ekstreme tørken, og at markedsutviklingen, med et stagnerende og delvis fallende marked, ga utfordringer med å øke verdiskapingen i næringen. Tilbudet fra staten hadde en ramme på 1 mrd. kr.

Den 16. mai ble enigheten mellom Norges Bonde- og Småbrukarlag og staten presentert. Avtalen har en ramme på 1,24 mrd. kr og legger opp til en inntektsvekst i jordbruket på 6,25 pst., noe som utgjør en økning på 20 600 kr, som er 600 kr mer enn for andre grupper. Komiteens behandling stadfester avtalen og rår Stortinget til å gjøre de nødvendige endringene i budsjettet for å følge opp avtalen.

For regjeringen er det viktig å ta vare på det unike ved norsk matproduksjon, som lav medisinbruk, høy dyrevelferd og en lang verdikjede. Landbrukspolitikken bygger på de fire bærebjeltene et velfungerende importvern, samvirkebaserte markedsordninger, forhandlingsinstituttet med årlige jordbruksoppgjør og en eieendomsrett som sikrer den selveiende bonden. Vår landbrukspolitikk baseres på en klar forståelse av at bonden er selvstendig næringsdrivende.

Avtalen vi nå har til behandling, innebærer en sterk satsing på grøntsektoren og på kornproduksjon, og den har en klar profil til fordel for distriktene med små og mellomstore bruk. Samtidig videreføres de strukturtiltakene som ble innført i 2014 – dette for å ivareta dem som har investert og tilpasset seg rammene fra 2014.

Med denne avtalen skal alle melkebruk kunne øke inntektene sine, men de små og mellomstore brukene vil få størst økning i kroner per årsverk.

Jordbruksavtalen gir grunnlag for en god inntektsutvikling i jordbruket – på linje med andre grupper. Videre styrkes kanaliseringspolitikken ved at kornøkonomien styrkes kraftig. Det har vært viktig etter noen år med inntektsnedgang for kornbøndene. Det er viktig med riktige tiltak for å opprettholde den kanaliseringspolitikken det er forventning om, for dermed å ha den naturgitte landbruksaktiviteten der forholdene tilsier det. Det betyr at det skal dyrkes korn der forholdene er egnet for korn, og at vi skal ha grasbasert husdyrhold i distriktene. Denne avtalen bidrar til nettopp den produksjonsfordelingen og styrker distriktsjordbruket på Vestlandet og i Nord-Norge gjennom en tydelig distriktsprofil på flere viktige tilskudd. Regjeringen er med på å snu den negative utviklingen vi hadde i de rød-grønnes regjeringstid, da grasarealet i kornområdene økte med 16 pst. Siden vår regjering overtok, har grasarealet i kornområdene blitt redusert med 2 pst.

Det er godt å se at også årets avtale styrker frukt og grønt med en egen tiltakspakke for innovasjon og vekst i grøntsektoren.

Høyres landbruksnettverk har vært på flere besøk hos bønder rundt omkring i landet, og det kan rapporteres om en optimisme fra dem vi har besøkt. Hos bonden på Grøndalen gård i Nes i Akershus fikk vi historien om deres drift innenfor økologisk landbruk. De har også startet produksjon av Nyr ost og is på gården – gode produkter som gir ekstra bein å stå på for bonden. Nyr fersk ost fikk også 2.-plassen under Oste-VM i Bergen.

Den eneste frukt- og siderruten i Norge finner vi i Ulvik i Hardanger. Her har Syse gård gått i lag med to andre gårder om et unikt produkt. I tillegg til å drive gården med sauer, frukt- og bærproduksjon tar de imot besøkende for å vise fram sin stolthet. Ved å gjøre dette får de økt forståelsen for sin næring, og ikke minst skaper de flere bein å stå på og øker inntektene på gården.

Det kan også være lov å glede seg over at stadig mindre dyrket mark blir nedbygd, og at nydyrkingen når nye rekorder.

Til slutt er jeg veldig glad for at tilskuddet til arktisk landbruk er fordoblet i denne avtalen. Det er viktig for å opprettholde den viktige distriktsoppblomstringen av arktisk landbruk i nordområdene.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:08:11]:** Norge er mulighetenes land. Vi har de ressursene og den kunnskapen vi trenger for å forsterke matproduksjonen vår og sørge for trygg mat til befolkningen i årene som kommer. Det avgjørende spørsmålet for kommende års jordbrukspolitik og når vi ser det i et lengre perspektiv, er om vi vil bruke de naturressursene vi har i Norge, i hele landet vårt, mellom fjorder og fjell, til produksjon av mat av topp kvalitet. Poenget med det er at det vil løse alle de store samfunnsutfordringene som virkelig er viktige og relevante for matproduksjonen. Da tenker jeg først og fremst på å styrke selvforsyningen og å øke tryggheten til innbyggerne i Norge. Ikke minst vil en forsterket politikk som tar utgangspunkt i det landet vi er, og den naturen vi har, naturligvis gi arbeidsplasser i alle deler av landet, fordi vi må bruke ressursene der de er – enten det er muligheter for å produsere gras der naturen er egnet for det, eller det er å bruke mer av de flotte utmarksressursene vi har.

For å få til dette må det de neste årene ligge en mye mer forsterket politikk til grunn for kornproduksjonen. Det ble feilaktig framstilt av Høyres representant i stad at det var en kraftig forsterking av kornproduksjonen. Det er feil. Under høringen i næringskomiteen kom det klart fram at den politikken som nå er vedtatt, vil kunne medføre en fortsatt nedgang i kornarealene. De siste årene har kornarealet gått ned i alle landets fylker. Selvforsyningen er bekymringsverdig lav, og i eksempelvis et fylke som Trøndelag går kornarealet tilbake samtidig som grasarealet også er på retur. Det betyr, så enkelt som det er mulig å si det, at jordbruket er på retur i store deler av landet vårt. Det går altså den motsatte veien av det vi ønsker, som er å få opp selvforsyningen, få opp sikkerheten og få opp verdiskapingen av norske ressurser. For at dette systemet skal fungere i en helhet, må vi ha en mer jordnær og klok politikk for eksempelvis hvor vi skal produsere melk, og hvordan vi skal gjøre det.

De neste årene står vi overfor en stor utfordring med det som kanskje kan bli den største sentraliseringen av melkeproduksjon i nyere tid, mye på grunn av et kvotetak som er satt urealistisk høyt under Fremskrittspartiets tidligere landbruksminister Sylvi Listhaug. Et kvotetak på 900 000 tonn har ingenting med norsk natur å gjøre. Det er et tak som er satt så høyt at det i realiteten er veldig få produsenter som noen gang vil være i nærheten av å nå det. Effekten av et slikt urealistisk, virkelighetsfernt tak er rett og slett at kvoteprisene drives opp til stadig nye høyder, og som Landkreditt Bank har påpekt: Det er nå rett og slett slik at prisene på kvoter ikke har noe med økonomien i produksjonen å gjøre lenger. Det er ulønnsomme kvotekjøp. Vi er i jordbrukspolitikken i ferd med å komme i samme situasjon som det vi har sett i fiskerierne de siste årene, ved at det blir mye dyrere for nye gene-

rasjoner å skaffe seg muligheter for arbeid og man tjener mer på å drive passivt kvotesalg og spekulasjon. Det er svært alvorlig, og dessverre er det ikke rettet opp i dette jordbruksoppgjøret. Det er svært overraskende at Kristelig Folkeparti fortsatt er med på den gammeldagse sentraliseringslinjen til Sylvi Listhaug, som vil skape store utfordringer og i praksis kunne gjøre at jordbruket kommer på retur i stadig flere deler av Distrikts-Norge.

Derfor markerer denne debatten et viktig skille: Arbeiderpartiet la våren 2018 opp til en opptrappingsplan for trygg matproduksjon ut fra norske ressurser som vil styrke selvforsyningen og verdiskapingen. Etter at Kristelig Folkeparti valgte Høyre og Fremskrittspartiet, har det oppstått et spennende og interessant skille i jordbrukspolitikken mellom en retning som vil sørge for arbeidsplasser i alle deler av landet, øke selvforsyningen og forsterke verdiskapingen, og en retning som innebærer status quo for Listhaugs sentralisering. Det er en viktig debatt for landet vårt, det er en viktig debatt for sikkerheten til innbyggerne, og det kommer til å bli stadig mer interessant å følge med på hvor vi skal ta matproduksjonen vår de neste årene.

**Morten Ørsal Johansen (FrP) [10:13:32]:** Jeg må først få gratulere partene i jordbruksoppgjøret med et godt resultat og enighet, og håper at det vil bringe jordbruket videre framover.

Denne regjeringen har vist at den borgerlige siden har den beste politikken for bøndene. Da regjeringen overtok i 2013, var det ikke grenser for hvor galt Senterpartiet og andre mente det ville gå med norsk matproduksjon. De spådde konkursras, rasing av jordbruket, og at matproduksjonen ville bli lagt ned. Ja, Trygve Slagsvold Vedum sa til og med at det ville bli slutt på fårrikålen – det ble igjen bare kål. Vi har både kål og mer enn nok får til fårrikålen.

Også i denne innstillingen skriver Senterpartiet at regjeringen og stortingsflertallet jevnt og trutt angriper norsk landbruk. Men resultatet etter seks år med borgerlig styre er at matproduksjonen i Norge aldri har vært høyere enn nå, og omsetningen av lokalprodusert mat har økt mer enn resten av dagligvaremarkedet de siste fire årene. Færre gårdsbruk har blitt lagt ned under denne regjeringen enn under den forrige regjeringen, og kanskje det viktigste: Bøndene er selv fornøyde. I en spørreundersøkelse fra 2018 sier 4 000 norske bønder at gardsdriften har blitt mer lønnsom under den borgerlige regjeringen enn under rød-grønt styre. Kritikken fra Senterpartiet og andre går på autopilot. Empirien er ikke på deres side.

Regjeringen har gjennomført endringer innenfor landbrukspolitikken som gir bøndene økt frihet til å bestemme over egen eiendom ved f.eks. å doble konse-

sjonsgrensen for kylling og kalkun. Vi har lagt til rette for økt matproduksjon ved å doble taket for husdyrtilskudd, og vi har vridd tilskuddet fra det å ha dyr til å sende på slakt. Dette har resultert i økt matproduksjon og en god inntektsutvikling for den norske bonden. De som ønsker å satse, belønnes for dette. Vi har gitt bøndene mulighet til å tjene penger. Årets jordbruksoppgjør viderefører prinsippene fra 2014.

Prinsippene som gjelder for næringslivet ellers, skal også gjelde for landbruket. Driver man effektivt, belønnes man. Ønsker man å satse, skal det gi økt avkastning. Bønder skal, i likhet med andre næringsdrivende, ha mulighet til og ansvar for å utvikle foretaket sitt til en lønnsom arbeidsplass.

Norske landbruksprodukter er i verdensklasse, og det har aldri blitt produsert så mye av det som nå. Det er kapasitet for videre produksjonsøkning i det norske landbruket, og da må landbruket få større muligheter til å eksportere sine produkter til markeder i utlandet. Mer eksport og mer produksjon som følge av dette vil gi flere arbeidsplasser, særlig i distriktene.

Jeg registrerer også fra tidligere debatter at dette er noe Arbeiderpartiet og Senterpartiet ikke er noe særlig glad i. De er låst i det gamle systemet om at norsk landbruk skal forsyne den norske befolkningen, med eksport kun som et eventuelt lite supplement. De har ikke fått med seg at det går svært bra i norsk landbruk, og at produksjonen kan nå nye høyder hvis det åpner seg nye markeder. Her må vi være framoverlente og benytte oss av den optimismen og investeringsviljen som er blant norske bønder. Det viktigste er at vi prater bonden opp og er stolt av ham eller henne. Å prate ned og stakkarsliggjøre bonden er ingen tjent med, i hvert fall ikke bonden selv.

Jeg vil til slutt nevne en ting som er viktig, og det er at en må se på utviklingen som er i næringskjeden. Når vi nå ser at produksjonen øker og vi har overproduksjon, ville det i andre næringer vært slik at prisene hadde sunket, men i Norge synker bare prisen for bonden. Det er vondt å se at noen sitter igjen med kun noen få kroner kiloen når de leverer til slakt, mens butikkene får akkurat det samme. Det er ikke riktig politikk. Det er noen som sitter og skummer fløten, og det er verken bonden eller forbrukeren.

**Geir Pollestad (Sp) [10:18:01]** (leiar for komiteen): Jordbruksoppgjeret i år enda med avtale mellom staten og fagлага. Det er bra. Avtala for i år skal etter planen redusera inntektsgapet mellom jordbruket og andre grupper med 600 kr. Dette må sjåast i lys av den kraftige inntektsnedgangen som har vore dei siste åra. Strukturgrepa og sentraliseringsgrepa frå 2014 ligg fast, ikkje berre for dei som har investert, men dei held fram med å verka.

Til samanlikning var det slik at det siste jordbruksoppgjeret med ein Senterparti-statsråd enda med ei inntektstetting på 6 000 kr. Eg berre nemner dette, sidan enkelte av representantane frå regjeringspartia erfaringsvis er meir opptekne av landbrukshistorikk enn av å diskutera og utforma politikk for å løysa framtidige utfordringar.

Komiteen har ei viktig formulering i innstillinga:

«Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i tråd med Stortingets merknader til jordbruksmeldingen legges opp til en inntektsøkning som er høyere enn for vanlige lønsmottakere.»

Stortingsbehandlinga legg føringar for komande oppgjer, og denne merknaden er ei viktig presisering av inntektsmålet i innstillinga til jordbruksmeldinga. Fleirtalet i komiteen har formulert dette så tydeleg og enkelt at sjølv ikkje forhandlingsleiaren for staten, departementsråd Leif Forsell, kan greia å mistolka det.

Sjølv med ei jordbruksavtale har det vore eit dårleg år for landbruket: forbod mot hald av pelsdyr, forbod mot nydyrking av myr, ein rovdyrpolitikk som framleis er på rovdyra sine premisser, og krevjande forhandlingar om klima der ein kan risikera at det går ut over norsk matproduksjon.

Mjølkeproduksjon er berebjelken for landbruket i heile landet, og mjølkeproduksjonen står overfor massive utfordringar dei neste åra på grunn av bortfall av eksport av Jarlsberg-ost, fallande forbruk av mjølk og auka import. Korleis skal me greia å tilpassa produksjonen og etterspurnaden etter mjølk? Det er eit avgjerande spørsmål. Senterpartiet meiner at staten må bidra. Då Jarlsberg-eksporten fall vekk, vart det lova kompensierende tiltak. Her har regjeringa svikta, for trass i lovnadene er det berre gjeve 75 mill. kr i investeringsmidlar som oppfølging av det. No er beskjeden til jordbruket frå regjeringa at bøndene må plukka opp resten av rekninga. Det er, etter Senterpartiets syn, eit løftebrot.

Så er det varsla ein prosess mellom partane for å sikra framtidig balanse i mjølkemarknaden. Det kjem til å verta vanskeleg og skapa støy. Det er likevel rett at dette skjer i ein dialog mellom næringa og staten.

Eg vil likevel trekkja fram tre politiske omsyn som er viktige:

1. Den geografiske fordelinga må haldast oppe.
2. Det må ikkje verta ein drivar for strukturendring.
3. Aktive bønder må verta prioriterte.

Senterpartiet registrerer òg at regjeringspartia lanserer eksport for norsk landbruk som ei løysing. Det skjer samtidig som dei same partia har innført forbod mot den delen av landbruket som driv lønsam eksport. Senterpartiet meiner i staden at regjeringa burde setja i

verk tiltak for å auka delen norske jordbruksvarer i norske butikkar og handlekorger.

Senterpartiet har lagt fram eit representantforslag på Stortinget om å auka sjølvforsyninga av jordbruksvarer i Noreg. Det vil verta behandla til hausten. Eg håper at landbruksministeren vil engasjera seg i dette spørsmålet, for det hastar med å koma i gang, og me vil helst ikkje måtta venta til etter stortingsvalet i 2021. Eg ber om at landbruksministeren dreiar fokuset i regjeringa sin landbrukspolitikk vekk frå å innføra forbod og auka avgifter og over til utvikling og styrking av norsk matproduksjon.

Det er fint når saksordføraren trekkjer fram berebjelkane i norsk landbrukspolitikk, men det er verdt å ha med seg at Høgre og Framstegspartiet har kjempa mot og vore mot alle desse fire berebjelkane, og at det er Stortinget som sidan 2014 har teke ansvaret for landbrukspolitikken og peikt ut retninga. Men om Høgre no er for berebjelkane, er det ingenting som gleder meg meir.

Norsk matproduksjon er fantastisk. Me treng difor å utvikla jordbruket framfor å avvikla, og Senterpartiet er utolmodige.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:23:13]:** Inntektsmålet ser positivt ut på papiret, men det er avhengig av ein ganske kraftig jobb på marknadsbalansering. Sjølv om det på papiret ser ut som at ein kan få ein viss auke her, er det masse arbeid som står att dersom ein skal kunne klare det. Det er grunnen til at SV ikkje er med på den formuleringa.

Dersom ein ser tilbake på den behandlinga Stortinget hadde av stortingsmeldinga for jordbruket, er det spesielt to ting som er gjennomgåande der, som eg vil trekkje fram. Det eine er at det er eit stort fleirtal på Stortinget som seier at vi ønskjer å auke matproduksjonen med utgangspunkt i norske ressursar. Det betyr at ein må ha eit spreidd landbruk, og ein må ta i bruk mykje meir av dei jordareala som vi har i heile landet. Regjeringas oppdrag er å leggje opp ein politikk som i større grad favoriserer dei små og mellomstore bruka i heile landet, forsterkar kanaliseringspolitikken, styrkjer kornproduksjonen i dei områda av landet som er gode til det, og aukar arealbruken i heile landet. Det er det massivt fleirtal for på Stortinget, og verkemidla for å oppnå dette er bl.a. å gjere justeringar på tilskot og ha eit offensivt inntektsmål der vi skal utjamne forskjellane mellom bønder og andre grupper i samfunnet kronemessig.

Og så får vi da eit resultat i år. Det positive er for det første at ein har blitt einig, for det andre at ein har eit inntektsmål som iallfall på papiret følgjer opp målsetjingane til Stortinget. Men så er det òg ein del problem. Kornarealet går faktisk ned. Det har ikkje vore mindre bruk av kornareal sidan 1972. I område som Vestfold, Akershus

og Hedmark ser ein at arealet går ned og gras tar over, stikk i strid med hovudmålet for kanaliseringspolitikken, at ein skulle produsere korn der det var eigna for korn, og gras der det var eigna for gras. Det er dei største kornprodusentane som tener på den satsinga som regjeringa har. Det betyr at i dei meir marginale områda av kornområda går det faktisk ned, og dette undergraver den politikken Stortinget har ført. Felleskjøpet konkluderte i høyringa på Stortinget som komiteen arrangerte, med at dette var eit dårleg år for norsk kornproduksjon.

Så kjem vi til den andre problemstillinga, som er like stor – kanskje enda større og enda meir presserande. Det handlar om mjølk. Framleis lever vi på tabben frå 2014, som var det første oppgjeret som regjeringspartia hadde, der det blei sett eit heilt utruleg høgt kvotetak på mjølk, og ikkje noko tak – altså ein fjerna taket – på dyr. Dette legg eit utruleg press på distriktsjordbruket, og det har bl.a. ført til at kvoteprisane har gått i været. Dette kombinert med kvoteleige har gjort at ein har fått urealistisk høge kvoteprisar på mjølk i dette landet, ifølgje Landkreditt Bank – og det i ein situasjon der vi faktisk skal produsere mindre mjølk om kort tid, og der dei einaste tiltaka regjeringspartia ser for seg, er tiltak som kjem til å leggje press på prisen som mjølkeprodusentane får. Og kva skjer da? Jo, det er dei som har små marginar, som kjem til å tape mest. Det er nettopp det spreidd jordbruket som kjem til å tape.

Dersom ein legg opp til ein politikk der ein byggjer ned jordbruksarealet og kornarealet, og der politikken effekt er at mjølkeprodusentane i distriktsjordbruket blir fasa ut ytterlegare, er det stikk i strid med hovudmålsetjingane til Stortinget om at ein skal ha eit landbruk der ein produserer meir av maten på norske ressursar og tar i bruk meir av landet. Dette er kontra dei overordna målsetjingane til Stortinget.

Så eg er ikkje imponert over resultatet partane har blitt einige om. Dette er ei oppskrift på sentralisering, stikk i strid med føringane frå Stortinget. Eg klarer ikkje å sjå korleis dette skal bringe oss i hamn med det som kanskje er dei største utfordringane norsk jordbruk står overfor på sikt, nemleg at i verda generelt går bruken av jord ned. Jorda blir svekt rundt omkring i heile verda. Vi treng å byggje ein større produksjon av mat i eige land, og dette er ei oppskrift på det motsette. (Presidenten klubbar.)

**Presidenten:** Taletiden er ute.

**André N. Skjelstad (V) [10:28:32]:** Venstre er opp-tatt av at landbrukspolitikken skal ta utgangspunkt i at bonden er selvstendig næringsdrivende. Vi mener at framtidens landbrukspolitikk må utformes slik at hver enkelt bonde får et større handlingsrom og økt frihet, med økonomisk trygghet i bunnen.

Siden Venstre kom med i regjering, har vi fått til en jordbruksavtale mellom Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag. Dette er ikke tilfeldig. Venstre har bestandig fokusert på små og mellomstore bedrifter. Det har vi også gjort innenfor landbruket. I årets jordbruksoppgjør har vi i betydelig grad prioritert budsjettmidlene til små og mellomstore bruk. Dette bidrar til utnyttelse av hele landet.

Vi er også godt fornøyd med rammen på 1,24 mrd. kr i årets jordbruksoppgjør. I tråd med jordbruksmeldingen legges det opp til en inntektsøkning som er høyere enn for vanlige lønsmottakere. Produsenter av korn, poteter og grønnsaker får størst inntektsvekst, samtidig som en styrker distriktsprofilen, strukturprofilen og beitetilskuddene til gressbasert husdyrhold. Føringsene som er lagt for jordbruksoppjøret, sikrer et aktivt landbruk over hele landet og styrker arbeidsdelingen i norsk landbruk, slik at arealene til korn- og grøntproduksjon opprettholdes. Samtidig blir tyngden av den gressbaserte husdyrproduksjonen liggende i distriktene.

Venstre er godt fornøyd med at fordelingen av ressurser over hele landet gir et stort mangfold og unike muligheter for bosetting og verdiskaping i distriktene. Bosetting i hele landet – med dyr på beite – er også viktig for kulturlandskap og de pollinerende insektene. Mandag kom gladnyheten om at omdisponeringen av matjord til annet formål er på vei ned – endelig. Det er rekordlavt, det er viktig.

Selv om det går rett vei, kan vi ikke bare lene oss tilbake og si at vi er fornøyd med dagens tilstand. Spesielt fylker som opplever stort utbyggingspress, som Akershus og Vestfold, har fortsatt en lang vei å gå.

Jordvern og vern av kulturlandskap er en forutsetning for framtidig matproduksjon. Norsk matproduksjon er viktig for landets matvaresikkerhet. Norsk landbruk er avhengig av et stabilt klima og et biologisk mangfold i balanse. Årets jordbruksoppgjør inneholder ikke bare tiltak for å ta vare på pollinerende insekter, men bidrar også til å redusere klimagassutslipp og til en bedret vannforvaltning. Fjorårets tørkesommer fikk dramatiske konsekvenser for deler av norsk landbruk. Den viste også hvor viktig det er med aktivt landbruk over hele landet, og at både innmark og utmark tas i bruk.

Så er det selvfølgelig noen utfordringer som ligger her – noen har vært innom det litt tidligere. Vi har særdeles dyktige bønder i Norge, som også gjør at produksjonen øker. Vi ligger nær taket for de bærende produksjonene, som kjøtt og melk. Jeg tror ikke løsningen bare er en nedskalering av melkeproduksjonen på grunn av bortfallet av eksportsubsidiene. Her må en se på andre muligheter – som det også pekes på i en merknad fra flertallspartiene – f.eks. eksportmuligheter for mat fra norsk landbruks matproduksjon. Det vil være en helt

klar mulighet. Nettopp i den situasjonen der en eventuelt velger å nedskalere, vil det også bli en utfordring, først og fremst for det distriktsbaserte landbruket. Det tror jeg også Senterpartiet er nødt til å ta inn over seg – selv om det kan være noen andre tanker i den leiren, selv om det kanskje ikke er helt p.t.

Så er kanaliseringspolitikken viktig, som også foregående taler var innom. Venstre har over lang tid vært særdeles opptatt av kanaliseringspolitikken, det at det blir produsert korn der det skal produseres korn, og at det på gressarealene produseres gress. For nettopp den vridningen – som Norske Felleskjøp, men også flere andre roper et varsko om – der en får mer og mer gressproduksjon i de klassiske kornområdene, vil svekke landbruket over tid. Derfor: Kornareal må brukes til korn, og gressareal må være basis for gress.

Ellers er det jo å merke seg at i alle de oppgjørene som Venstre har deltatt i siden 2014, har inntektsutviklingen gått rett vei. Det er også gitt muligheter – selv om noen er motstandere av det – for dem som vil satse. Venstre har tro på at de mulighetene må en gi, men samtidig holde på dem som ønsker å drive litt mindre.

**Steinar Reiten (KrF) [10:33:50]:** I forhandlingene om regjeringsplattformen til den sittende regjeringen tidligere i år fikk Kristelig Folkeparti gjennomslag for at hovedlinjene i norsk landbrukspolitik skal ligge fast. Regjeringen har bl.a. et uttrykt mål om å bruke jordbruksoppjøret til å styrke grunnlaget for en variert bruksstruktur og en geografisk produksjonsfordeling som sikrer produksjonsgrunnlaget i hele landet. Det er avgjørende viktig for å holde jordbruksareal i drift og dermed sikre matproduksjonen også i de delene av landet der geografiske og klimamessige forhold ikke gir de samme stordriftsfordelene som i sentrale jordbruksområder.

For å nå disse målene er det en viktig forutsetning at inntektsmulighetene blir sikret for ulike bruksstørrelser. I Granavolden-erklæringen har regjeringen definert et ambisiøst inntektsmål for landbruket. Næringsutøvere i alle produksjoner og på alle typer bruk skal ha reell mulighet til inntektsutvikling på linje med andre i samfunnet. For å sikre rekrutterings- og inntektsmuligheter for dem som bruker hele eller mesteparten av arbeidskraften sin i næringen, er det viktig å redusere inntekts-gapet mellom jordbruket og andre grupper.

For Kristelig Folkeparti var det derfor viktig og gledelig at staten og bondeorganisasjonene den 16. mai i år ble enige om en jordbruksavtale med en totalramme på 1,24 mrd. kr. Rammen gir rom for en inntektsvekst i jordbruket på 6,25 pst. etter at regjeringen har lagt inn 400 mill. kr til nivåheving utover lik prosentvis vekst i forhold til andre grupper. Dermed har vi i Kristelig Folkeparti, i forståelse og dialog med våre regjeringspartnere,



også oppfylt et av våre viktigste løfter til norsk landbruk. I 2020 får landbruket en sterkere inntektsvekst målt i kroner enn andre grupper i samfunnet. Forskjellen på 600 kr per årsverk i landbrukets favør er beskjeden, men signaleffekten av å ha oppnådd en bedre kronemessig utvikling for landbruket er svært viktig. I sitt første jordbruksoppgjør viser den ikke-sosialistiske flertallsregjeringen at ambisjonene om en god inntektsutvikling for næringsdrivende i landbruket blir omsatt i praktisk handling.

Oppgjøret har også en god profil når det gjelder struktur og geografi. De mindre kornbrukene kommer godt ut inntektsmessig sammen med produsenter av frukt, bær og grønnsaker. Samtidig får små og mellomstore melkebruk også en god inntektsutvikling. Dermed styrkes kanaliseringspolitikken, og satsingen på et landbruk over hele landet med varierende bruksstørrelser blir videreført.

Det er nå særlig i produksjonen av korn, grønnsaker, frukt og bær at det er et potensial for å ta ut økte inntekter i markedet. Det samsvarer med forbrukertrender, der inntaket av kjøtt avtar, og forbruket av frukt og grønt øker. Derfor er det naturlig at det er her inntektsutviklingen er best innenfor rammen av årets jordbruksoppgjør.

Vi i Kristelig Folkeparti merker oss for øvrig at partene er blitt enige om å etablere et rådgivende utvalg som skal legge fram en langsiktig plan for styrket innovasjon, vekst og økt norsk handel for grøntproduksjoner. Det er, slik vi ser det, et riktig og viktig grep.

I likhet med partene i oppgjøret registrerer vi uro og bekymring for utviklingen i melkemarkedet og dermed for inntektsutviklingen for melkeprodusentene i avtaleperioden og i årene som kommer. Både utviklingen i prisnivået for kjøp og leie av kvoter og et stort, men nødvendig nedtrekk i totalvolumet når eksportsubsidiene blir faset ut i 2021, bidrar til den uroen. For melk innebærer dette at produksjonsmålet må reduseres med om lag 100 millioner liter fra neste år, og avtalepartene skal drøfte hvordan reduksjonen skal gjennomføres. Et av alternativene er å øke statens kjøp av kvoter og finansiere det med omsetningsavgift.

Når produksjonsomfang må reduseres på grunn av nytt internasjonalt regelverk, er det vår vurdering at næringen har hovedansvaret for å skalere produksjonen i harmoni med nye rammevilkår. Partene har da også blitt enige om at nedskaleringen vil bli gjennomført ved bruk av forholdstallet på disponibel kvote og oppkjøp av melkekvoter med finansiering over omsetningsavgiften for melk. Et samlet opplegg skal være etablert senest 1. oktober 2019, og gjeldende ordning for kjøp og salg av melkekvoter blir derfor suspendert når inneværende periode utløper 1. august i år.

I respekt for forhandlingsinstituttet ønsker ikke regjeringspartiene å gi føringer for denne krevende prosessen i sine merknader. Likevel vil vi i Kristelig Folkeparti følge dette arbeidet med interesse. Det er vel neppe å ta for hardt i hvis vi antar at de økonomiske konsekvensene ved regulering av melkemarkedet vil bli et hett tema ved neste års jordbruksforhandlinger, gitt at partene i år konkluderer med at den inngåtte avtalen ikke gir grunnlag for å tallfeste effektene.

Med disse kommentarene vil vi i Kristelig Folkeparti gratulere partene med en jordbruksavtale som vil bli husket som en av de beste etter årtusenskiftet.

**Statsråd Olaug V. Bollestad [10:38:48]:** En levende og aktiv jordbrukspolitikk handler for meg om forvalteransvaret: å bruke ressursene vi har fått, på en bærekraftig måte, til beste både for samfunnet og for de framtidige generasjonene.

Stortinget behandler i dag en ny jordbruksavtale med begge jordbruksorganisasjonene, og det er jeg tilfreds med. Fjorårets ekstraordinære sommer med varme og tørke, reduserte inntekter og økte kostnader, særlig til kjøp av fôr, bidro til et krevende utgangspunkt for forhandlingene, sett fra bøndernes side.

Jeg mener det er grunn til å berømme bondeorganisasjonene for en konstruktiv prosess. Jeg mener det er en god avtale, som gir gode inntektsmuligheter i jordbruket og bidrar til å bygge et aktivt landbruk i hele landet. Årets avtale gir grunnlag for en inntektsvekst i jordbruket som er 400 mill. kr utover prosentvis lik vekst. Avtalen er godt balansert og tar hensyn til variert bruksstruktur, ulike produksjoner og ikke minst geografi.

God markedstilpasning er en forutsetning for god inntektsutvikling. Regjeringen ønsker at en størst mulig del av inntektene skal komme fra markedet. For å styrke grunnlaget for økt verdiskaping i årene framover har vi derfor prioritert områder med markedsmuligheter, som korn, poteter, frukt og grønt.

Vi må utnytte de jordbruksarealene vi har i Norge på en god måte. Vi må dyrke korn der det egner seg for korn, og gras der det egner seg for gras. Avtalen styrker grunnlaget for den geografiske produksjonsfordelingen. Det er en god prioritering av små og mellomstore bruk. Det er viktig for distriktene.

Vi tilpasser tilskuddet til grasbaserte produksjoner ytterligere mot områder der det er mer krevende å drive jordbruk, og vi styrker satsingen på beiting. Samtidig gir avtalen en vesentlig styrking av kornøkonomien og andre plantebaserte produksjoner av mat.

Klima- og miljøarbeidet er avgjørende for å sikre bærekraft og for å opprettholde produksjonsevnen over tid. Avtalen gir en økning i miljøtiltakene på 236 mill. kr. Så har vi egne klimaforhandlinger som pågår nå, hvor

jeg også vil berømme jordbruket for en konstruktiv og kunnskapsbasert tilnærming. Vi tar sikte på å slutføre dette arbeidet innen kort tid. Jordbruket er innstilt på å ta ansvar, både når det gjelder å redusere utslipp, og også når det gjelder å bidra til løsningen på dette viktige problemet.

Når det gjelder nedskaleringen av melkeproduksjonen som følge av at eksportsubsidiene avvikles 1. juli neste år, er partene enige om å komme nærmere tilbake til det konkrete opplegget for dette til høsten. Dette er en stor og krevende sak, hvor vi trenger mest mulig og best mulig faktagrunnlag, og vi vil derfor jobbe videre med dette til høsten.

Til slutt vil jeg peke på to områder som jeg som statsråd er spesielt fornøyd med. Både som statsråd og som KrF-er er jeg opptatt av familiene, og det gjelder også bøndenes familier. Derfor styrker vi også velferdsordningene, sånn at man har mulighet til å ta ferie og ha mer tid med ungene, selv om man er en aktiv bonde. Gode velferdsordninger er kjempeviktig for familier som skal inn i denne arbeidskrevende næringen. Det er også viktig for rekrutteringen. På dette området prioriterte vi og jordbruket helt likt.

Det gjorde vi også når det gjelder ønsket om en kraftfull satsing på grøntnæringen. Det heier jeg helhjertert på. Det er bra for folkehelsen, det er bra for klimaet, og det er bra for selvforsyningen. Vi bør spise mer frukt og grønt i årene framover.

I sum mener jeg at årets jordbruksavtale er en god, balansert og målrettet avtale, en avtale som gir gode inntektsmuligheter, og som bidrar til et aktivt og bærekraftig landbruk over hele landet.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:43:52]:** I forrige stortingsperiode behandlet Stortinget jordbruksmeldingen, og der slo en samlet komité fast at for å nå de overordnede målene som vi ble enige om her på Stortinget, må landbrukspolitikken sørge for at strukturen «tilpasses ressursgrunnlaget i alle deler av landet». Det urealistiske kvotetaket som Sylvi Listhaug presset igjennom, er i strid med det som Stortinget har vedtatt. Vil landbruksministeren sørge for at dette blir endret, og at vi får en politikk som er i tråd med det Stortinget har vedtatt?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [10:44:37]:** Først vil jeg påpeke at da Sandtrøen holdt sitt innlegg på talerstolen, sa han at det var 900 000 tonn. Det er 900 tonn. Det er et høyt mål, det er jeg helt enig med ham i. Samtidig har vi kvoteregioner, som skal sikre at kvotene forblir innenfor regionene, som gjør at vi også sikrer at det finnes melkekvoter i Distrikts-Norge.

Og så vil jeg se på denne utviklingen. For det er klart at vi må se på hva som er utfordringen – og dette skal jeg gjøre sammen med landbruket – for å komme ned på det som er det bærende tallet. Men det skal jeg gjøre sammen med landbruket og ikke nå.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:45:27]:** Det var faktisk et ganske oppløftende svar, for da håper jeg at det kommer en endring, og at den kommer så raskt som mulig. Sannheten er jo at alle taper på den politikken som Sylvi Listhaug har ført, for det bare dras penger ut av dem som er aktive i næringen, og overføres til folk som er passive, og til finansmarkedene. Det er resultatet av dette.

Men så til korn: Det har feilaktig blitt framstilt fra talerstolen her som at dette skulle føre til en endring av betydning. I så fall må politikken forbedres på flere mekanismer. Blant annet er det særlig de kornprodusentene som ligger rundt de aller beste områdene, som vi må få med. Derfor vil jeg spørre statsråden, siden det nå har vært fokus på kanaliseringpolitikk: Vil vi få bedre kornpolitikk de neste årene?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [10:46:26]:** Er det noe jeg som statsråd er opptatt av, er det å bruke ressursene våre riktig. Vi har 3 pst. dyrket jord i Norge, og da må vi forvalte det på en rett måte. Da blir det viktig at det som egner seg til kornproduksjon eller grøntproduksjon, brukes til det, og at det som egner seg til grasproduksjon, brukes til det. Vi har begynt en prosess på det i dette jordbruksoppgjøret, noe også begge organisasjonene, Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlaget, var opptatt av, nettopp for å kunne bruke Distrikts-Norge riktig og samtidig kanalisere slik at vi bruker våre naturgitte ressurser på best mulig måte.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:47:21]:** Norske Felleskjøp informerte på høringen om at kornarealet fortsatt vil kunne gå ned som følge av denne avtalen. Er statsråden enig i at kornarealet fortsatt vil kunne gå ned, når vi kjenner resultatet etter at året er omme?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [10:47:37]:** Om kornarealet går ned eller ei, avhenger av mange ting. Det handler om både pris på korn og hvordan vi legger til rette for at produksjonene skal være. Det handler også om hvilken avling en får, hvilket resultat bonden får – i fjor fikk en ikke engang uttelling for de arealene en hadde, fordi klimaet slo inn – i tillegg til om vi klarer å holde et strengt jordvern, slik at vi faktisk bruker jorda vår til å dyrke mat på, og ikke til å bygge på. Så det er mange ting som avgjør om vi klarer å opprette dette. Det avhenger av mange ting, men jeg skal gjøre det jeg kan for

at vi skal ha en aktiv politikk som sikrer god kornproduksjon i landet vårt.

**Geir Pollestad (Sp) [10:48:33]:** Ein del av det som finansierer jordbruksoppgjæret i år, er at jordbruket skal få betre betalt for varene sine. Ein skal altså få betre marknadsbalanse. Det er jordbruket sitt ansvar å sørgja for marknadsbalansen, samtidig som det er staten sitt ansvar å sørgja for at jordbruket har reiskapane og verkemidla som trengs for å sikra samsvar mellom tilbod og etterspurnad, slik at ein kan ta ut skikkelege prisar.

Då er mitt for så vidt enkle spørsmål til statsråden: Ser statsråden behov for å styrkja verkemidla som jordbruket har til å balansera marknaden?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [10:49:21]:** Ja, tilbud og etterspørsel kan være avgjørende for om markedet tar ut produkter, men etterspørsel handler også om andre trender – det vet vi. Internasjonale trender påvirker, og råd, f.eks. kostholdsråd, påvirker. Så virkemidler handler ikke bare om pengebruk. Det handler også om å gi riktige råd og å bruke de kanalene. I tillegg finnes det også en utfordring knyttet til hvordan vi klarer å få disse ut i markedet. Hvem skal styre hvilke varer som er i markedet til enhver tid?

Jeg vil gjerne være med på å se på virkemidler, men jeg garanterer ikke at vi endrer på det. Skal vi gjøre det, skal vi gjøre det i dialog med landbruket. Vi skal ikke overstyre landbruket.

**Geir Pollestad (Sp) [10:50:20]:** Eg hadde håpt at statsråden skulle visa til noko av det arbeidet som skjer i Omsetningsrådet, og ikkje forklart det med denne leie trenden med at folk byter ut kumjolk med mandelmjolk.

Det bringer meg over til neste spørsmål, som handler om den enorme auken i import av mat som me har opplevd dei seinare åra. Kvotane for import av mat har vorte utvida i EØS-avtala, nye frihandelsavtalar kjem til, det finn stad frihandelsavtaleforhandlingar, bl.a. Mercosur-avtalen.

Mitt spørsmål er: Ser statsråden behov for å gjera nokon grep for å avgrensa denne veksten i import som ein opplever, f.eks. ved å styrkja tollvernet, bl.a. gjenom å utvida sesongen for tollvernet som frukt og grønt har?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [10:51:17]:** Jeg har lyst til å begynne med å si at en av bjelkene som ligger til grunn for Granavolden-plattformen, er et sterkt importvern, nettopp for å ivareta de mulighetene som finnes for å produsere i vårt eget land, med kort vekstsesong og ofte dyrere produksjon, fordi vi har andre utgifter enn andre land har. Slik sett er jeg opptatt av at

når vi øker grønt- og fruktproduksjonen, må vi også klare å ta det ut i markedet vårt på en god måte.

Jeg vil ikke gå konkret inn og si om jeg skal utvide eller ei, men vi må se på ting slik at vi klarer å få ut det som er i vårt marked også.

Jeg har lyst å si én ting til: Vi lever ikke alene i denne verden. Vi er avhengig av eksport. Norge er et av landene i verden som ut ifra folketallet eksporterer mest. Det betyr at det må være handel begge veier. Dette må vi balansere på en god måte.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:52:26]:** Statsrådens eige parti, Kristeleg Folkeparti, og SV deler engasjementet for dei små og mellomstore bruka – distriktjordbruka – i landet. Det er fordi vi ser på dei som nøkelen til faktisk å ta jorda i bruk, til å få realisert visjonen om ein norsk matproduksjon som tar utgangspunkt i norske ressursar og at vi produserer maten vår sjølv og ikkje importerer frå utlandet i altfor stor grad. Vi er i ein situasjon der mjølkeproduksjonen i Norge må bli tatt kraftig ned. Da er spørsmålet: Korleis skal vi ta han ned? Skal vi ta han ned slik at det legg press på dei små og mellomstore bruka, eller skal ein leggje det opp på ein annan måte? Og da er mitt for så vidt enkle spørsmål: Vil statsråden kunne garantere at eit nedtrekk i mjølkeproduksjonen ikkje skal gå ut over små og mellomstore mjølkeprodusentar?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [10:53:30]:** Jeg deler representantens engasjement for små og mellomstore bruk, for vi er avhengig av dem for å bruke ressursene våre riktig. Vi er et mangfoldig land. Alt er ikke flate Østfold eller flate Jæren. Vi har et mangfoldig land, og det skal vi bruke ressursene på. Så har vi også – og det er klokt, tror jeg, selv om det er utfordrende – laget det til slik at vi har regioner for melkekvoter også, nettopp for å ta hensyn til at vi er et mangfoldig land. Det betyr at når vi skal gå inn i diskusjoner med landbruket til høsten om hvordan vi skal gjøre dette i lag, er en av tingene vi skal gjøre, å sikre at vi skal ivareta landbruket over hele landet. Melkeproduksjonen er en viktig del av det.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

**Elin Rodum Agdestein (H) [10:54:41]:** Det er veldig gledelig at det også i år ble oppnådd enighet mellom partene i årets jordbruksoppgjør. Resultatet innebærer bedre muligheter for landbruket over hele landet, sier bondelagene i Trøndelag – en optimisme og det motsatte budskapet av det representantene Sandtrøen og Knag Fylkesnes framførte i sine innlegg. Så var det også et milliardtilbud fra staten som ble lagt på bordet. En

kronemessig høyere inntektsutvikling enn andre grupper styrker en allerede positiv trend. Det gis skattelette gjennom økt jordbruksfradrag – en fordel for den driftige, gode agronomen

For Trøndelag, som står for 20 pst. av matproduksjonen i Norge og har hele spekteret av produksjoner og komplette verdikjeder, innebærer årets oppgjør spennende muligheter. Den omfattende innovasjons- og vekstpakken for frukt, bær, grønt og potet er en av dem. Den er viktig for trøndersk landbruk, og her har vi mye å bidra med. Ta Frosta, hele Trøndelags kjøkkenhage, med sine sterke produsentmiljøer. Her skjer det veldig mye spennende blant innovative og kreative grøntprodusenter som driver offensiv produktutvikling og satsing på mer videreforedling og nye markeder.

En annen viktig satsing i årets avtale er tiltak for fornybar energi, teknologi, presisjonsjordbruk, forskning og utvikling. Jordbruket er ikke bare en viktig aktør i arbeidet med å kutte klimautslippene. Norsk landbruk er faktisk en del av løsningen på klimautfordringene. I omstillingen til bedre klimaløsninger trenger vi ny teknologi og mer kunnskap om bioøkonomi og sirkulærøkonomi. Her har Trøndelag, med sterke kompetanse- og forskningsmiljøer, noe å bidra med i det grønne skiftet.

NIBIO, som samlokaliseres med Nord universitet, og klimaprisvinneren Mære landbruksskole er begge i front i dette arbeidet. Mære opprettet allerede så tidlig som i 2000, for snart 20 år siden, en utviklingsavdeling som tilbyr kurs, bl.a. for klima- og energitiltak i landbruket. I 2002 ble Matnavet i Midt-Norge etablert på Mære. Matnavet koordinerer og tilbyr kompetanse til lokalmatprodusenter i hele regionen på oppdrag fra Innovasjon Norge. Det har bidratt til å gjøre Trøndelag til lokalmatfylke nummer én. Mære har de siste ti årene også jobbet med konkrete energitiltak, forskningsprosjekter og har gjort store investeringer i miljøteknologi. Regjeringen har bidratt med betydelige tilskudd for å støtte opp dette viktige pilotarbeidet.

Årets jordbruksavtale er et kinderegg. Den prioriterer korn og grønt på arealer som er egnet for det, og grasbasert produksjon og husdyrhold i distriktene. Avtalen legger godt til rette for å utnytte markedsmulighetene bedre, samtidig som den har en klar distriktsprofil. Prioritering av små- og mellomstore husdyrbruk, bedre beiteordninger og tiltak for økt bruk av utmarksressursene bidrar også til det. Ikke rart at både trønderske bønder og kolleger over hele landet er fornøyd.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [10:57:56]:** Til siste taler: Hvis bøndene hadde vært fornøyd i hele landet, hadde vel ikke Senterpartiet hatt de målingene vi har for tiden. Mye hadde vært bedre om Senterpartiet styrte, men jeg vil gi honnør til landbruksorganisasjonene –

Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag – som får forhandlet fram den avtalen vi ser i dag. Mye kunne også vært verre. Vi får et løft for korn, frukt og grønnsaker, som et skrikende marked etterspør. Det sørger for økt norsk selvforsyning. Små- og mellomstore bruk er også i år heldigvis ikke taperne. Våre ambisjoner for landbruk i hele landet har fortsatt håp.

Til næringskomiteen vil jeg hilse Fremskrittspartiet. Hvis alt var så bra med dagens regjering, hvorfor er det det første jordbruksoppgjøret på seks år med forventet lønnsvekst per årsverk med Fremskrittspartiet i regjering? Og hvorfor er årets forventede lønnsvekst 600 kr per årsverk, mens den i 2013, da Senterpartiet styrte Landbruksdepartementet, var på 6 000 kr per årsverk? Og til Venstres representant: Hvis Venstre er så opptatt av bruk av utmarka og vi skal ha en levende beitenæring, hvorfor er rovdyrforvaltningen, med Venstre i spissen, som den er? Hvorfor er det knapt dyr igjen i utmarka i Hedmark? Bidrar det til økt matproduksjon på norske ressurser at utmarka gror igjen og bøndene går over til annen produksjon og drift?

Kjære landbruks- og matminister! Årets oppgjør har med seg midler til fjellandbruk og arktisk landbruk med en treårig satsing. Det er kjempebra. Fylkesmennene mener dette landbruket er viktig, landbruket mener det, og nå anerkjenner regjeringen det. For flere år siden var det snakk om en fjellstrategi, utarbeidet av NIBIO. Statsråd Bollestad's forgjenger, Hoksrud, avblåste noe slikt i 2018, men jeg mener det fortsatt er grunnlag for et slikt arbeid, og særlig i forbindelse med disse friske midlene.

Statsråden er særlig opptatt av midler til klimatiltak. Her er kunnskapen fra fjellet og forskningen på sorter som tåler tøffe klimatiske forhold, verdifull for å sikre selvforsyning også med mer vær og vind. Her er det store muligheter. Dette er veldig positivt, og det må vi ta med oss og bygge videre på.

**Ingunn Foss (H) [10:59:36]:** Det er gledelig å registrere at det er inngått jordbruksavtale med både Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag for 2019. Stor takk til både organisasjonene og statsråden, Olaug Bollestad.

Det er flott å registrere at stadig flere bønder er fornøyd med utviklingen i landbruket, og at optimismen og framtidstroen øker.

Det merker vi godt når vi reiser rundt i landet med Høyres landbruksnettverk. Vi har vært i mange fylker og har ambisjon om å besøke alle i løpet av denne perioden. Overalt møter vi stolte og offensive bønder som utvikler og videreutvikler produktene sine og tar i bruk ny teknologi.

Tilbakemeldingene er avhengig av hvor i landet vi er, og hvilken produksjon det er snakk om, men i all ho-

vedsak er de veldig gode. Mulighetene til å utnytte potensialet som finnes, blir ofte trukket fram. Da handler det om å kunne investere og ha en produksjon som kan håndtere investeringen. Det handler også om rammebetingelser som ikke står i veien for å få en fornuftig inntjening på f.eks. kortreist mat og drikke – noe denne regjeringen har lagt godt til rette for.

Vi har et fantastisk landbruk og en fantastisk matproduksjon, god dyrevelferd og lite bruk av sprøytemidler og antibiotika. Dette er et unikt fortrinn som vi skal ta godt vare på.

Til slutt i mitt innlegg har jeg lyst til å løfte fram Inn på tunet, et fantastisk konsept, hvor gården er arena for produksjon av velferdstjenester både innenfor skole, helse, rehabilitering, psykisk helse, demens og mye mer. Her bidrar norske bønder over hele landet til å gi mennesker meningsfulle oppgaver, kontakt med dyr, fysisk aktivitet, måltider og fellesskap og gjør på denne måten en viktig samfunnsoppgave i skjæringspunktet mellom velferdstjenester og næringsutvikling.

Tilbudet gir mestring, utvikling og trivsel for veldig mange mennesker, og jeg vil takke alle som engasjerer seg i dette arbeidet, og ikke minst de kommunene som legger til rette for et samarbeid som gir disse bøndene forutsigbarhet, som gjør at de kan planlegge over noe tid. I denne forbindelse kan jeg nevne Lindland Gård og Mandal kommune som har funnet en god modell for samarbeid.

Landbruket er viktig først og fremst for matproduksjon, men også for bosetting, næringsmiddelindustri, annen type næringsliv, turisme og altså også offentlige velferdstjenester.

**Margret Hagerup (H) [11:03:18]:** Vi lever i et langstrakt land hvor vi produserer mat av aller høyeste kvalitet. Men det er våtere, kaldere, brattere og mer avsides hos oss enn i mange andre land, og de to siste årene har vist oss hvor galt det kan gå når værgudene ikke spiller på lag. En kald mai kan allikevel gi oss lovord om at 2019 blir bedre, og at bondens lader igjen kan bli fulle.

Norsk landbruk er viktig. Vi har en av de rene matproduksjonene i verden, og vi bruker lite antibiotika og sprøytemidler. Våre produkter er ettertraktet, og Norge er en sterk merkevare. Går man på restaurant i London, kan en få geitost fra Jæren, og flatbrød fra Toten skal nå eksporteres til Singapore. Sider og eple på flaske har fått sin renessanse. Mulighetene for norsk landbruk er store. Vi må sammen løfte matpolitikken og snakke om alle ringvirkningene og fortrinnene den gir oss.

Jordbruksavtalen er et rammeverk for levende bygger, god distriktpolitikk og en matproduksjon i verdensklasse, og den regulerer også Norges største fastlandsindustri. Det er bøndenes oppgave, innenfor ram-

me av jordbruksavtalen, å utnytte potensialet som ligger der. Årets jordbruksoppgjør gir således gode muligheter for god inntektsutvikling, og det er videre lagt opp til at bøndene skal ha gode velferdsordninger.

I årets jordbruksavtale ligger det en særlig satsing på korn, poteter, frukt og grønt. Dette skal bidra til økt produksjon og økt selvforsyningsgrad på områder hvor det er markedsmuligheter. På en reise i Hardanger nylig møtte Høyres landbruksnettverk entusiastiske bønder som kalte de siste årene innen frukt og grønt for et eventyr. De ser store muligheter innenfor næringen. Jeg har nylig blitt anbefalt av bedriftslegen å spise mer frukt og grønt, og hva er vel bedre enn å kunne spise kortreist. Norske bær gir bærekraft.

En god klima- og miljøprofil er avgjørende for et bærekraftig landbruk. Landbruket har vist seg sårbart overfor klimaendringer, og det er viktig at norsk landbruk kan møte et klima i endring, samtidig som klimagassutslippene fra sektoren reduseres. Det gjøres mye innen teknologi og automatisering, og det er spennende å følge Genos arbeid med å avle kyr som skal slippe ut mindre metangass. Norske bønder og landbruksorganisasjonene må og skal være i front i arbeidet med å finne løsninger som skal redusere klimaavtrykket.

Høyre jobber for et levende og aktivt landbruk i hele landet. Avtalen som er lagt fram, legger godt til rette for å utnytte markedsmulighetene bedre, samtidig som den har en klar distriktsprofil. Norske bønder er i verdensklasse. I dag er vi med og sørger for at de får en god ramme for å fortsette sitt gode arbeid. Vi tror på den norske bonden.

**Nils T. Bjørke (Sp) [11:06:18]:** Eg gratulerte landbruksministeren med jobben då ho fekk han, og eg vil seia at det er faktisk råd å sjå at me har fått ein landbruksminister frå Kristeleg Folkeparti og ikkje, som før, frå Framstegspartiet. Det er gjort endringar her som gjer godt for norsk landbruk.

Utfordringa er at ein har prøvd å retta opp i dei dramatiske endringane som skjedde i 2014, etter brot i forhandlingane, der ein snudde opp ned på norsk landbrukspolitik. Det vart åtvare frå næringa, men det vart ikkje teke omsyn til. Det var starten på den marknadsubalansen som ein har for kjøtt i Noreg i dag. Då er det sterkt at næringa skal få ein inntektsvekst på 600 kr meir enn andre ved marknadsbalanse, når me veit at grunnlaget for den ubalansen er statens forslag i 2014 og det ein gjennomførte der.

Me fekk utflåting av tilskot, me fekk dobling av konsesjon på kylling, me fekk sterk auke i mjølkekvoteane, og ein fekk større kvoteregionar. Dette ligg ein og slit med enno i dag. Då er det ei utfordring at det er næringa sjølv som har ansvar – noko eg meiner er rett, det er næ-

ringa som skal ha ansvar for marknadsreguleringa – når rammevilkåra vert endra så dramatisk som det er gjort. Eg hadde nok hatt forventingar om at med Kristeleg Folkeparti i førarsetet ville dei retta opp dette. Eg håpar dei tek tak i det vidare.

Eg vil minna om at Knut Arild Hareide, når det gjaldt stopp i Jarlsberg-eksporten, sa at dette måtte staten vera med og ta kostnadane av. Sånn som det ligg an i dag, er det næringa sjølv som må ta det. Og kven er det som vert ramma hardest? Jo, det er dei bøndene ute i distrikta som ikkje har utvida i stor grad, men som har halde produksjonen på det ressursgrunnlaget som dei har, og prøver å utnytta beite på både innmark og utmark og utnytta produksjonen med minst mogleg innkjøpt fôr. Det som skjedde etter 2014, er at ein har fått ein auka produksjon – ja, det har me – men fyrst og fremst på importerte råvarer. Det er ikkje det som er berekraft.

Me har ein antibiotikabruk og ein sprøytemiddelbruk som er heilt i særklasse i Noreg, og då vert det feil at ein skal konkurrera på like vilkår med utlandet. Ein må sjå på tollvernet når ein no skal gjera noko i mjølkeproduksjonen. Ein må sjå korleis ein kan dempa utslaget for dei mindre bruka, som har prøvd å driva utan dei store utvidingane. Eg vil utfordra Venstre og Kristeleg Folkeparti på om dei ikkje er einige i at det kvotetaket som ligg i mjølkeproduksjonen i dag, ikkje er berekraftig.

**Frida Melvær (H) [11:09:24]:** Regjeringa har som mål å leggje til rette for eit levande og aktivt landbruk i heile landet. Jordbruksavtalen 2019 underbyggjer det og gjev grunnlag for ei god inntektsutvikling i jordbruket på linje med andre grupper.

Den tydelege distriktsprofilen i avtalen styrkjer m.a. jordbruket på Vestlandet og i Nord-Noreg. Bøndene på Vestlandet gjev ros og optimistiske tilbakemeldingar. Det er både kjekt og spennande å vere bonde, uttrykkjer dei.

Ny teknologi, modernisering av gardsdrifta og ei tydeleg politisk prioritering av landbruket dei seinare åra har gjort at bøndene både ønskjer og ser seg tente med å satse. Det syner òg tydeleg att i søkjartala til naturbruk og landbruksfag. Det er framtidstru hos den norske bonden, og det gjer meg stolt og glad.

Innovasjon Noreg Vestland har meldt om rekordstore løyvingar til investeringsstøtte i det tradisjonelle landbruket i Hordaland og Sogn og Fjordane i 2018. Desse fylka er mellom dei mest utprega gras- og beiteområda i landet, og mjølkeproduksjonen utgjer brorparten av verdiskapinga i tradisjonelt landbruk her. Investeringsprosjekt i mjølkeproduksjonen har spesielt vore dominerande i Sogn og Fjordane. Dei største bruka på Vestlandet har alt omstilt seg, no er det viktig at dei mindre og mellomstore bruka følgjer etter, og det legg oppgjeret eit godt grunnlag for.

Frukt- og grøntsektoren er i vekst og utgjer om lag 12 pst. av verdiskapinga i landbruket. Årets jordbruksoppgjjer peikar på at sektoren har mange ubrukte moglegheiter, og forbrukartrendar tyder på at marknaden for grønt vil auke framover. Det ligg eit krafttak for frukt- og grøntsektoren i oppgjeret for 2019, med ein eigen tiltakspakke for innovasjon og vekst med auka investeringstilskot, tiltak for rekruttering, sortsutvikling og foredling. Dette vert sjølvstøtt og helsa varmt velkomen i vestlandsfylka. Hardanger og Sogn er dominerande i landet innan frukt- og bærproduksjon, og det er ein ny giv i desse områda for å utvikle og styrkje produksjonen.

Vi har for lengst gjort Senterpartiet sine domedagsprofetiar til skamme. Inneverande jordbruksoppgjjer stadfestar nok ein gong regjeringsspartia sitt ønske om eit effektivt, omstillings- og framtidsretta landbruk i heile landet. Nedbygginga av jordbruksareal var på 3,3 pst. dei raud-grøne åra. Frå 2013 til 2018 har nedgangen vore på 0,07 pst. Medan det vart avvikla 1 000 gardsbruk i året då Senterpartiet styrte, er talet no redusert til 700.

Datomerking av matvarer er bra, det skulle vi hatt i politikken òg. Landbrukspolitikken til Senterpartiet har truleg snart nådd siste forbruksdag.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:12:42]:** Norsk matproduksjon fra jordbruket preges av et enestående paradoks. Vi har overproduksjonspress kombinert med fallende sjølforsyningsgrad. Kan det være sant? Ja, du hørte rett. Vi har overproduksjonspress, overproduksjon, kombinert med stadig lavere sjølforsyningsgrad av jordbruksmat.

Sjølforsyningsgraden, beredskapen, er jo hele jordbrukets samfunnsoppdrag. Den blir stadig dårligere. Hvordan i all verden har vi kommet i den situasjonen? Det er en overproduksjon som presser prisene til gårdbrukeren ned, og som fører til enorme samfunnstap fordi vi produserer en vare vi ikke trenger. Dette er sjølsagt resultatet av en politikk. Ingen næring er mer politisk styrt enn jordbruket. Det er i denne salen politikken bestemmes – ingen andre steder, til sjuende og sist. Det har bestandig vært et problem å greie å ha god sjølforsyningsgrad, samtidig som man unngår overproduksjon. En god sjølforsyningsgrad krever en god økonomi for dem som skal gjøre jobben. De har lett for å produsere for mye. Sånn er det i Norge, og sånn er det i de fleste andre land. Derfor må du regulere, derfor må du styre, og når styringa blir feil, blir sjølsagt resultatet helt feil.

I 2014 ble det inngått et bedrøvelig forlik i denne salen, mellom Kristelig Folkeparti, Venstre og regjeringsspartiene, noe som økte kvotetaket på mjølk fra 400 til 900 tonn, som tok vekk taket på produksjonstillegget, og som førte til at statens andel når det gjaldt oppkjøp av kvoter, gikk fra 50 til 20 pst. Trodde regjeringsspartiene at

dette ikke skulle virke? Sjølsagt visste de det. Det er ikke sikkert det var så mange som visste det, men noen visste det. Og resultatet ser vi. Vi er altså i den ulykksalige situasjonen, som alle mennesker – uavhengig av om man kan jordbrukspolitikk eller ikke – forstår, nemlig at man kan ikke fortsette med overproduksjonspress samtidig som sjølforsyningsgraden går ned. Det er grunnleggende feil, og jeg skal ta opp i neste innlegg hva som må gjøres.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [11:15:54]:** Når jeg lytter til debatten, er det i hvert fall retorisk grunnlag i denne salen for å få matproduksjonen vår inn på en bedre kurs de neste årene. For her i salen har så godt som alle som har vært oppe, sagt at det er viktig å styrke kornproduksjonen.

Derfor var det oppløftende at landbruksministeren gjennom sitt svar ærlig bekreftet at kornarealet vil kunne gå ned med den avtalen som nå er inngått. Det betyr at når alle i salen i hvert fall sier at vi ønsker å forsterke kornproduksjonen, må politikken forbedres og forsterkes de neste årene, slik at vi ikke sier én ting i Stortinget, og så skjer det motsatte på bakken. Sånn kan vi ikke ha det. Det er ikke rart og uforståelig at folk begynner å stusse over det som blir sagt, når det sies at vi har noen mål i Stortinget, og så går virkeligheten den andre veien.

Derfor er det helt klart at vi gjennom dagen i dag må oppsummere med at neste års avtale må bli betydelig bedre når det gjelder korn, slik at når jeg stiller spørsmålet til landbruksministeren om ett år, er svaret klinkende klart: at denne avtalen kommer til å bidra til at kornarealet går opp. Det vil også være et ærlig svar, og et godt og riktig svar.

Det vi diskuterer i dag, går egentlig langt utover jordbruket og folk som er aktive i næringen, for i likhet med Forsvaret er produksjon av mat og tilgang på mat ett av de mest avgjørende spørsmålene for folkets sikkerhet. Det er veldig vanskelig å skape trygghet i et land hvis man bare har kuler, men ikke mat. Derfor må selvforsyningen, i stedet for stadig vekke å gå ned, nå begynne å gå opp. Derfor må kornarealet, i stedet for å gå ned, begynne å gå opp. Derfor må verdiskapingen på våre flotte norske naturressurser begynne å gå opp, ikke at førimporten fortsetter å skvise ut grunnlaget for å bruke de flotte naturressursene vi har i hele landet vårt, enten det er snakk om kornareal eller områder for grasproduksjon på Vestlandet og i Nord-Norge, som nå går ned.

En slik ærlig debatt vil være til gagn for alle i landet vårt. Det vil være veldig spennende å ta del i her i Stortinget, og det kan skape framtidsmuligheter for arbeid for unge folk – for det er resultatet hvis vi sammen klarer å forsterke landbrukspolitikken. Derfor må vi også bli enige om et prinsipielt og viktig skille: Vi må ha en politikk for verdiskaping og produksjon, ikke spekulasjon. Kvote-

taket på melk driver opp prisene, og det er en politikk for spekulasjon, på samme måte som det som står i Høyres og Fremskrittspartiets partiprogrammer om å fjerne lovgivningen for eiendommer, er en politikk for spekulasjon. Vi trenger at naturressursene er i bruk for verdiskaping og produksjon.

**Liv Kari Eskeland (H) [11:19:05]:** Granavolden-plattformen gav eit godt oppspel til årets jordbruksopp-gjer på klima- og miljøsida. Klimaendringar er ei av hovudutfordringane i vår tid, og skatte- og avgiftspolitikken er eit viktig verkemiddel for å redusera norske klimagassutslepp. Hovudverkemiddelet i norsk klimapolitikk er og skal vera sektorovergripande verkemiddel i form av klimagassavgifter og omsetjelege utsleppskvotar. Fram til no har landbruk og fiskeri vore skjerma, men no er me er i ferd med å ta tak i desse sektorane, i godt samarbeid med dei respektive organisasjonane, som òg er pådrivarar.

Høgre sitt landbruksnettverk har reist på kryss og tvers i Noregs land, og me ser ein stor entusiasme blant bønder og landbruksorganisasjonar når det gjeld å ta del i det grøne skiftet. Gartneri testar ut idear for å redusera CO<sub>2</sub>-avtrykk, bønder set opp vindmøller og nyttar driftsbygningar til solceller, og interessa for bioenergi saman med bioenergibransjen gjev vinn-vinn-løysingar, med kraft brukt i drifta og gjødsel attende til landbruket. Ein testar ut elektriske maskinparkar og forskar på CO<sub>2</sub>-binding i jorda. I det heile opplever me at landbruket og bøndene ønskjer å vera relevante og aktuelle i det grøne skiftet.

Jordbruket er ein viktig aktør i arbeidet med å kutta klimaendringane, og difor er det viktig og bra at miljø- og klimatiltak i jordbruksavtalen no vert styrkte med totalt 186 mill. kr. Styrkt FoU med tanke på utvikling av plantesortar og dyreeigenskapar som er godt tilpassa framtidige klimakrav og endra produksjonsforhold, er òg teken med.

Ein god klima- og miljøprofil er avgjerande for eit berekraftig landbruk. Det er viktig at norsk jordbruk kan møta eit klima i endring, samtidig som klimagassutsleppa frå sektoren vert reduserte. Vidare er arbeidet med be- tra vasskvalitet og pollinerande insekt òg vektlagt. Samla er løyvingane til miljø- og klimatiltak i avtalen no på heile 5 mrd. kr, inkludert areal- og kulturlandskapstilskota.

Dette vil merkast i åra som kjem, for me har dyktige bønder som vil, me har dyktige bønder som får det til, og me gjev dei tillit og midlar for at me i fellesskap skal nå klima- og miljømåla me har sett oss.

**Terje Aasland (A) [11:22:07]:** Selv om vi nå er litt ut i debatten, vil jeg benytte anledningen til å gratulere partene med oppgjøret. Tallstørrelsen er egentlig gan-

ske stor, og inntektsveksten kan det også skrytes av, slik representanten Reiten for så vidt gjorde.

Men det er en fare for at en gjennom jordbruksavtalen kun ser tallstørrelsene i volum og i inntekt per årsverk, for da kan en miste noe av den strukturelle utviklingen som ligger i bunnen. Noe av det som har vært sentralt i diskusjonen nå, er at det faktisk er noen uheldige utslag av det som skjedde i 2014, og som flertallet i Stortinget ønsker å gjøre noe med. Jeg blir begeistret når jeg hører landbruksministeren si hun deler representanten Knag Fylkesnes' engasjement for små og mellomstore bruk. Men da må det komme klarere til uttrykk gjennom de prioriteringene staten gjør inn mot jordbruksforhandlingene. Det må komme klart til uttrykk at det er en kvalitet vi ønsker å videreføre i norsk landbruksproduksjon. En variert bruksstruktur og at den er over hele landet, tror jeg er noe av identiteten til det norske folk når det gjelder norsk matproduksjon. Det er det som gjør at legitimiteten og autoriteten i norsk matproduksjon er så høy som den er.

Da er det bekymringsfullt at kornarealet er nedtrappet: 7 pst. lavere enn i 2011, og det har ikke vært lavere siden 1972. Svak lønnsomhet i kornøkonomien er grunnen til dette. Dette som utgangspunkt utfordrer selvfølgelig selvforsyningsgraden vår. Både Bondelaget og Fellskjøpet ga uttrykk for at utviklingen vi ser, kommer mest sannsynlig til å fortsette. Det er de største og mest effektive brukene som vinner fram, og da blir det som representanten Sandtrøen poengterte, at de mer marginale kornprodusentene sklir ut og overtar på gras.

Det andre er melkeproduksjonen. Hvordan har statsråden tenkt å løse det? Det er flott å høre at hun skal gjøre det sammen med partene, men hvilke kvaliteter og verdier vil statsråden legge inn i diskusjonene med melkeprodusentene? Melkeprodusentene er jo selve bærebjelken i distriktslandbruket. 900 tonn – 900 000 liter – det er ingen tvil om at det er utfordrende for de mindre brukene, de mer marginale brukene og de som ligger der hvor økonomien ikke er fullt så god. Skal en opprettholde et distriktslandbruk, må en opprettholde melkeproduksjonen, men en må gjøre det på små og mellomstore bruk også, ikke bare prioritere de store.

Derfor utfordrer jeg statsråden – jeg ser hun har tegnet seg – til å svare på: Hvordan vil hun sikre, i tiden framover, at korneareal ikke blir borte? Hvordan skal vi få en fordeling av melken som skal produseres i tiden framover, slik at det ikke går på bekostning av små og mellomstore bruk?

**André N. Skjelstad (V) [11:25:25]:** Det er mye snakk om kanaliseringpolitikk og kornareal. Det er for så vidt helt riktig at det er i randsonen at flere gir seg med korn og går over til gras. Det er selvfølgelig en ut-

fordring som er mye mer sammensatt enn det representanten Sandtrøen sa her i dag. Det handler også om totaliteten. Totaliteten som handler om å gjøre det mer attraktivt å drive med kornproduksjon også i det han kalte randsonerområdene, er jeg enig i at vi er nødt til å se på framover.

Samtidig er selvfølgelig en av de store bærebjellene melkeproduksjon. Da Tine var på høringen, tok jeg opp om de så noen mulighet for økt etterspørsel. Det sa Tine at de var godt i gang med. Det var jeg selvfølgelig godt fornøyd med. For meg, som ønsker å se på mulighetene i et land som har verdens beste ost, er det litt for imperialistisk ikke da å kunne ha mulighet til å levere den osten til omverdenen – selvfølgelig med norske priser.

Det viser seg at vi lykkes, f.eks. med norsk avlsmateriale. Geno er i verdensklasse. Mulighetsrommet der er stort.

Vi har også et stort fortrinn i Norge som ingen nevner noe særlig. Det har blitt aktualisert i Norge, men også utenfor Norge: Vi er et av få land som har rent grunnvann. Betydningen av å kunne produsere mat når man har rent grunnvann, er viktig.

Representanten Nils T. Bjørke, som var sentral også i 2014 – kanskje på en litt annen måte enn akkurat i dag – har helt rett i at markedsbalansen er særdeles viktig. Hvis man ikke har markedsbalanse, vil partene, uansett hvor stort markedet er – jeg er blant dem som mener at vi må se utenfor Norge også – tape på det. Det kan godt være at man er nødt til å gjøre en vurdering av det som ble bestemt den gangen, hvis man ikke når et større marked. Da er en nødt til å se om det er et mulighetsrom der framover. Det er helt riktig, som er blitt påpekt, at vi ligger i front når det gjelder antibiotikabruk. Vi har gode tall på det. Vi har gode tall på mye annet også når det gjelder norsk dyrevelferd.

Det kan ikke være slik som representanten Lundteigen på mange måter sier, eller slik Hans Rotmo sier i teaterstykket han satte opp i sin tid, at det er en form for «bønder i solnedgang». Det ønsker ikke Venstre. Venstre ønsker en mer ekspansiv politikk, der bøndene vil skinne framover. Det tror jeg at årets jordbruksoppgjør leverer på.

**Statsråd Olaug V. Bollestad [11:28:41]:** Jeg har behov for å si noe om avtalen fra 2013, siden den har blitt nevnt av flere representanter, at det var en vekst på 6 000 kr. I etterkant, etter at andre grupper også hadde fått sitt lønnsoppgjør, viste det seg at bøndene fikk 500 kr mindre i forhold til andre grupper i 2013. Jeg vil også si at mye av det som ble lagt inn i oppgjøret den gangen i 2013, var finansiert med prisøkninger for de enkelte tingene.

Når det gjelder korn, er jeg helt enig i at det har gått ned noen dekar. Det synes jeg er krevende, men samti-



dig er produksjonen per dekar så å si lik, altså høyere, og det betyr også noe for selvforsyning at vi faktisk klarer å øke produksjonen.

Når det gjelder kornareal, svarte jeg Sandtrøen at jeg skal gjøre mitt for å øke det. Det er jeg opptatt av, fordi det handler om kanalisering. Det handler om å bruke arealene som er egnet til det. Det betyr også at vi samtidig må øke grasproduksjonen, for gras er også fôr, som er viktig også i matproduksjon – fôr til dyra, så vi skal få gode resultater.

Så handler det om å ha et aktivt jordvern. Det handler om å tørre å ta de tøffe avgjørelsene, både lokalt, regionalt og nasjonalt, for å klare å bevare den jorda som faktisk sikrer en produksjon, og en økt produksjon. Så handler det i tillegg om at vi legger til rette for forskning – for selv om man har hatt god tilgang på kornareal mange steder, var ikke avlingene gode i fjor, fordi klimaet gjorde at man sto med tomme aks. Det gir heller ikke god produksjon eller god avling. At dette henger sammen, er det viktig at vi i denne sal tar inn over oss.

**Geir Pollestad (Sp) [11:31:15]:** Eitt av dei mest interessante trekka med denne debatten er å høyra representantane frå særleg Høgre og Framstegspartiet, som feirar konsekvensen av sine egne nederlag. Eg meiner at Stortinget skal vera ganske godt fornøgd med den jobben som ein har gjort for jordbrukspolitikken sidan 2014. Sjølv sagt kunne ein hatt mange fleire offensive satsingar, sånn at sjølvforsyningsgraden var høgare, distriktslandbruket sto sterkare og importen av mat var lågare, men hadde me gjort som Høgre og Framstegspartiet føreslo då dei la fram jordbruksmeldinga si, hadde me berre hatt eitt mål for jordbrukspolitikken, og det var kostnadseffektiv matproduksjon. Då hadde årets jordbruksoppgjær sett heilt annleis ut.

Fleire har skrytt av at ein styrkjer velferdsordningane. Høgre og Framstegspartiet føreslo i jordbruksmeldinga å avvikla velferdsordningane.

Mange er opptekne av distriktslandbruket. Høgre og Framstegspartiet føreslo i jordbruksmeldinga f.eks. at ein ikkje skulle ha ein politikk for å oppretthalda svineproduksjon i distrikta. Alt dette stoppa jo Stortinget, og det var svært viktig det som der skjedde.

Så vil eg gje litt ros til statsråden. Det har vore mange harde ord i det siste, dei har vore fullt ut fortente, men i replikkunden i dag hørde eg ein statsråd som på vegner av Høgre, Framstegspartiet, Venstre og Kristeleg Folkeparti ikkje var heilt avvisande til å sjå på konsekvensen av strukturgrepa frå 2014. Eg hørde ein statsråd som var villig til å sjå på tollvernet. Det er veldig bra.

Når det gjeld jordbruksoppgjæret i 2013, trur eg ein diskusjon rundt det er for dei spesielt interesserte. Eg trur me skal halda fast ved å vurdere jordbruksoppgjæret

ut frå dei føresetnadene som vart lagde til grunn då det vart inngått, og så må ein sørgja for at dei føresetnadene ein før kvart jordbruksoppgjær legg til grunn, er så rette som mogleg.

Så vil eg etterlysa eit nytt tiltak som Stortinget har sagt at dei ønskjer, men som regjeringa, same korleis regjeringa har sett ut dei siste åra, har kjempa mot, nemleg ei fondsordning for jordbruket. Det skal satsast mykje på frukt og grønt. Me veit at det er næringar som har svingingar i inntekta, frå gode år til verkeleg dårlege år. Då ville ei fondsordning etter Senterpartiets syn kunna bidra til å utjamna desse inntektsforskjellane og gjort at me hadde styrkt frukt- og grøntnæringa i Noreg.

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:34:26]:** Eit trekk ved denne debatten er at det er ein del innlegg som bommar på målet. Representanten Frida Melvær frå Høgre framførte i eit innlegg tidlegare at regjeringa har som mål eit levande landbruk i heile landet. Det er jo ikkje det. Det veit vi jo. Med den politikken som blir ført, er det ikkje levande landbruk i heile landet som er målet. Det blir bygd ned jordbruk i dette landet. Innanfor kornsatsinga er det overgang til gras, og ved kysten og i nord ser vi at det blir bygd ned. Vi gjer oss meir avhengige av importerte innsatsfaktorar i heile jordbruket. Viss det er målsetjinga, er det verkeleg bom.

Det får meg også til å tenkje på innlegget til representanten Ørsal Johansen, som tok til orde for at no må vi begynne å snakke opp bonden. Det er ein merkeleg måte å formulere det på når ein faktisk byggjer ned jordbruket. Kva har det med saka å gjere? Vi snakkar om politikken, og så snakkar ein her om symbol som ikkje har samanheng med realitetane. Eg hadde syntest det var fint om vi kunne hatt ein ærleg diskusjon der dei faktiske posisjonane kom til syne, kva ein faktisk ønskjer å få til. Viss ein ønskjer å bruke mindre pengar på jordbruket, og ikkje ønskjer å leggje opp til å produsere med utgangspunkt i norske arealressursar, men kanskje ønskjer meir import fordi det er billigare, ja, da må ein kunne seie det i staden for å skjule seg bak den typen frasar som alle her i salen veit ikkje har samanheng med saka.

Det store oppdraget som Stortinget har pålagt regjeringa, er: Ta jorda i bruk, spreie og utvid produksjonen, og bli meir sjølvforsynt. Det er oppdraget, men vi ser ikkje teikn til at vi går i den retninga – med god vilje ser vi nokre små positive teikn her og der, men i store trekk er det ingenting som går i den retninga.

Så sit vi på ei stor bombe, og det er eksporten til USA, nedtrekket på enormt mykje mjølk. Responsen på det kan ikkje vere at ein skal klekkje ut eksportstrategiar frå stortingssalen som aktørane sjølve seier tja til. Da må ein

gå inn i dette og sjå på kva som er konsekvensen for norsk jordbruk av det nedtrekket – står det i forhold til dei store målsetjingane? Viss ein da legg opp til forholdstal og utkjøp av produksjonskapasitet, veit vi at det skjer stikk i strid med det som er målet vårt: å ta jorda i bruk og spreie produksjonen over heile landet.

**Terje Halleland (FrP) [11:37:34]:** La meg få begynne med å gratulere landbruket med avtalen. Landbruket står for mange gode og viktige verdier i samfunnet vårt, derfor er det svært viktig at vi legger opp til en politikk som ivaretar norsk landbruk.

Noen av de viktigste endringene regjeringen har stått for, er den store økningen i antallet heltidsbønder. Etter at Senterpartiet klarte å halvere antallet, har denne regjeringen løftet antallet opp igjen – til flere enn noen gang. Jeg tror vi alle skal være enige om at heltidsbonden er og må være ryggraden i norsk landbruk. Da er det jo kjekt å registrere den viljen til investering i landbruket som vi aldri har sett maken til tidligere. Det er vel ingenting som viser bedre tegn på framtidstro enn viljen til å investere i egen næring. Nå ser vi at viljen til å produsere er så stor at det er overproduksjon i mange produksjoner. Dette er noe som markedsregulatorer må ta inn over seg og sette inn tiltak mot.

En av de store bekymringene jeg ser i norsk landbruk, er den økende manglende kunnskapen om matproduksjon i samfunnet. Mange av produksjonene er ikke lenger så synlige som de var før. Krav til mattrygghet og smitte gjør at det er vanskeligere å vise fram produksjonen. Ikke minst flytter folk inn til byene, og vi får en større avstand til matproduksjonen. Jeg håper at statsråden og regjeringen vil se på den utfordringen og fremme tiltak som kan øke kunnskapen i hele befolkningen, men aller mest hos ungdommen.

Avslutningsvis: Jeg er glad for at regjeringen legger opp til en politikk i landbruket som belønner arbeidet, som belønner innsatsen den enkelte legger ned, og at vi må ha en markedsrettet produksjon. Jeg forstår at Senterpartiet ønsker å bruke mer penger for å produsere mindre mat, men jeg er veldig glad for at det ikke er regjeringens politikk.

Så blir det sagt fra denne talerstolen at en er glad for at Fremskrittspartiet ikke har fått fullt gjennomslag for sine forslag til avtaler. Ja, det stemmer, det – Fremskrittspartiet har villet mer enn vi har fått gjennomslag for. Men alt går den samme veien. Alt går i den retningen Fremskrittspartiet vil, det er bare det at det tar lite grann lengre tid.

**Torill Eidsheim (H) [11:40:45]:** Kva er det med norsk landbruk som er verd å ta vare på? Jordbruk var ein viktig del av kvardagen og livet på bygda der eg vaks opp, på Vestlandet. Mi oppleving er at det ikkje er drau-

men om rikdom som er den største drivaren for eit aktivt landbruk der vest, det er draumen om å kunne utvikle garden vidare, slik at neste generasjon kan overta han endå litt betre enn då ein sjølv overtok. Men det er òg draumen om å produsere mat med høg kvalitet.

Klimaendringane set samfunna våre på alvorlege prøver. Det vil kunne gje eit globalt landbruk med betydelege utfordringar, med redusert matproduksjon og svekt økosystem som resultat. Klimaendringane stiller landbruket overfor to hovudutfordringar: Det er korleis ein kan motverke klimaendringane gjennom utsleppsreduksjon og auka opptak frå lagring av karbon, men òg korleis ein kan mestre produksjonen under endra klima, med tilpassing til klimaendring.

I ein rapport nyleg viser ein til at norsk landbruk på ei rekkje område er betre rusta til å møte desse utfordringane enn mange andre land og verdsdelar. Men med temperaturauke på over to grader globalt er risikoen for negativ påverknad på landbruksproduksjonen òg betydeleg her heime.

Jordbrukspolitikk er i høgste grad ei samfunnssak, med mål om beredskap, folkehelse, matkvalitet, næringsutvikling, kulturlandskap, ressursforvaltning og matsikkerheit – berre for å nemne noko.

Det har aldri blitt produsert meir mat i Noreg enn i dag, og samla produksjonsvolum i norsk jordbruk har auka. Eit underskot i den norske marknaden på saue- og lammekjøtt har endra seg, og det har endra seg fort, og det er desse endringane og desse store utfordringane bøndene står i og må møte, og som vi saman må finne gode løysingar på. Men vi har no ein god dialog og eit godt samarbeid. Eg ser lyst på framtida for norsk landbruk, og eg er stolt av det vestlandsbruket får lov til å bidra med, har bidratt med og kjem til å bidra med.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:43:50]:** Den største utfordringen er overproduksjon. Det er ikke markedsbalanse, det er markedsubalanse. Og det er tilrettelagt av Venstre, Kristelig Folkeparti og regjeringspartiene gjennom vedtak her i stortingsalen; det er stortingsvedtak som ligger til grunn. Når Halleland fra Fremskrittspartiet sier at markedsregulator må ta det inn over seg, er det fullstendig å sikte på feil blink. Markedsregulator må bare prøve å gjøre det beste ut av det som er situasjonen og et resultat av det vi legger til rette for.

Markedsubalansen rammer dem som produserer mest, verst, og det burde være et tankekors for dem som er for storproduksjon, for det er disse menneskene som sliter mest ved en overproduksjon.

Representanten André Skjelstad fra Venstre sier at vi må få jordbruket til å skinne, og representanten Eidsheim snakker om at en skal overlevere gården i bedre stand. Så flott, ingenting ville glede meg mer, men vi må

se faktum i øynene: Fra 1999 og fram til 2018 er to av tre mjølkeproduksjonsbruk borte. To av tre er borte. Det har aldri skjedd en tilsvarende reduksjon i det som er hele bærebjelken i norsk jordbruk. Det er ikke bare ett parti som har ansvar for det; alle partier har ansvar for det, i større eller mindre grad. Men dagens regjeringspartier har størst ansvar, for de er mest opptatt av å gjennomføre dette.

Jeg er så lei av å høre at en skal overlevere gården i bedre stand, når politikken går ut på at de fleste etter hvert skal slutte med driften på sin gård. Uansett hvor flinke de er, klarer de det ikke.

Det snakkes om inntektsfordeling. I innstillinga står det på side 1, andre spalte, tredje strekpunkt, at det er politisk bestemt at inntektsforskjellene skal fortsette. Det skal ikke være noe lavtlønnsinntektssystem her, for å si det på den måten. Det skal fortsette.

Jeg er veldig glad for det som Aasland tar opp. Han påpeker det, og det må en ny regjering ta fatt i og endre på.

Senterpartiets standpunkt er at samfunnsoppdraget er matvaresikkerhet. Vi må øke sjølforsyningsgraden til minst 50 pst. basert på de norske plantene, enten de plantene går som mat til mennesker eller mat til dyr. Vi er nødt tilbake til det gamle slagordet fra mellomkrigstida: Bygg jordbruket på plogkjøl, ikke på skipskjøl.

Vi har klart det før. Det er ikke enkelt, men det går an, dersom det er politisk vilje. Men det krever ganske bevisste politiske prioriteringer og reguleringer. Fritt marked er det verste en kan gjennomføre for jordbruksproduksjonen og for matproduksjonen. Sånn er det i Norge, og sånn er det i hele verden.

**Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:47:06]:** Norges største fastlandsindustri er næringsmiddelindustrien, med stor verdiskaping og aktivitet rundt omkring i hele Norge. Norsk næringsmiddelindustri er fullstendig avhengig av et velfungerende tollvern og importvern. Det er en bærebjelke for norsk matproduksjon. Rundt 70 pst. av inntektene til norsk matproduksjon kommer fra markedet, så det er markedet som er den viktigste inntektskilden. Næringsmiddelindustrien er fullstendig avhengig av det.

Så ser vi i regjeringsplattformen at det på fem plasser er omtalt som mål å redusere tollvernet – ikke i landbrukskapittelet, der står det at man skal sikre et velfungerende importvern, men i andre deler av regjeringsplattformen står det at det er et mål å redusere det. Der håper jeg landbruksministeren er tydelig og klar og sier om de fem andre plassene hvor det står i regjeringsplattformen at man skal redusere importvernet, at det ikke kommer til å skje så lenge Olaug V. Bollestad er landbruksminister.

Hvis man skal få folk til å satse, få en trygghet rundt det å investere tungt i norsk matproduksjon, er det nettopp importvernet som er den største bærebjelken. Når vi nå snakker om at det er overproduksjon i norsk landbruk, er det egentlig overimport som er problemet. For det er ikke sånn at vi produserer mer mat i Norge enn det som reelt sett blir spist i Norge, men vi har så stor import at summen av import og produksjon blir for stor.

Hvis man er bekymret for lønnsomheten i norsk landbruk og matproduksjon framover, må vi se på hvordan vi kan tette mer av importventilene som kommer nå, og styrke importvernet – ikke gradvis redusere importvernet, som regjeringsplattformen legger opp til.

Avgiftspolitikken er også viktig. Når det gjelder næringsmiddelindustrien, har regjeringen ført en veldig uforutsigbar avgiftspolitikk som har rammet den mest konkurranseutsatte delen av norsk næringsmiddelindustri – innenfor både bryggerinæringen og sjokolade- og nytelsesmiddelindustrien har man ført en avgiftspolitikk som har rammet næringsmiddelindustrien veldig, veldig hardt.

Jeg mener at man som landbruks- og matminister har et veldig viktig ansvar for å sørge for at man har en velfungerende og god industri i Norge, for det er man avhengig av skal man klare å ha en matproduksjon i alle deler av Norge. Da er importvernet det desidert viktigste virkemiddelet vi har, og det er hard kamp om det hele veien.

Som representanten Lundteigen sa, er det de som produserer mest, som rammes hardest hvis prisene går ned. Markedsmessig er det mange kroner i forskjell f.eks. per melkeliter, avhengig av om man produserer den i Norge eller i Syd-Sverige. Hvis man da taper to–tre kroner literen på melken, og man produserer én million liter, er det 3 mill. kr ned i inntekt og konkurs. Så enkelt og så vanskelig er det. Budsjetter kan gå opp og ned. Der kan vi i Stortinget gjøre justeringer hvert halvår, men når det gjelder importvern, når man først gir konsesjoner der, er det ekstremt vanskelig å endre på det.

Jeg ønsker landbruksministeren lykke til, og jeg håper vi får gjennomslag og ikke bare tilbakeslag når det gjelder norsk importvern.

**Steinar Reiten (KrF) [11:50:23]:** I debatten i dag har det vært mye snakk om avtalen som ble inngått i 2014, der det ble gjort endringer i kvoter og konsesjonsgrenser. Særlig representantene fra Senterpartiet prøver å framstille det som om dette har ført til en krise i norsk landbruk, med vedvarende overproduksjon. Det er et vrengebilde. Jeg skal ta dette punkt for punkt.

Når det gjelder melkekvoten, var det også under hele perioden da Senterpartiet hadde landbruks- og matministeren, fra 2005 til 2013, en utvikling der melke-

bønder la ned, og det gikk i retning av større og færre bruk. Vi snakker ikke her om en næring der folk sitter på baken og venter på tilskudd. Dette er framoverlente næringsdrivende som også ser en mulighet for inntjening ved å satse, ved å bygge større og ved å rasjonalisere.

Og det har ikke blitt noen krise i melkeproduksjonen i Norge. Vi har fortsatt bønder som satser på melk over hele landet, ikke bare i flatbygdene på Jæren og rundt Trondheimsfjorden. Det blir bygd nye store, flotte robotfjøs også der jeg kommer fra i Norge. Det er bønder som satser. Det å da skulle ligge på en grense på 400 tonn som om den var hugget i stein, når produsentene selv ønsker å bygge større og produsere mer, rimer ikke.

Når det gjelder svinemarkedet, stemmer det at det har vært overproduksjon der noen år. Men det var jo nettopp Bård Hoksrud, landbruks- og matministeren fra Fremskrittspartiet, som tok grep, som åpnet opp for en frikjøpsordning som kunne finansieres over omsetningsavgiften, og som var tydelig på at de ville se på konsesjonsgrensene for svineproduksjon.

Det blir tatt grep, markedsreguleringen fungerer, og det er nettopp Kristelig Folkeparti som gjennom de siste seks årene har vært en garanti for at hovedlinjene i norsk landbrukspolitikkk skulle føres videre, herunder markedsreguleringen. Dette systemet fungerer.

Til slutt vil jeg understreke at det i de siste jordbruksoppgjørene, særlig de to siste, er nettopp de små og mellomstore melkebrukene som har vært vinnerne når det gjelder inntektsutvikling. I fjor la vi inn pyramidetilskuddet, og i år har dette blitt videreført, sånn at de kommer godt ut også i år. Det bidrar nettopp til å sikre at vi har et landbruk med variert bruksstørrelse i hele landet. Det er en aktiv, framoverlent landbrukspolitikkk som Kristelig Folkepartis landbruks- og matminister viderefører, og som jeg er stolt over.

**Nils T. Bjørke (Sp) [11:53:11]:** Fyrst til sistnemnde talar: Eg er litt overraska over at Venstre faktisk er litt meir sjølvransakande når det gjeld dei store endringane som var i 2014, enn det som representanten Reiten nok tek opp her frå Kristelig Folkeparti. Når ein ser i ettertid kva som har skjedd, og dei åtvaringane som kom, hadde eg faktisk forventa at ein såg det litt meir. Heile kjøttmarknaden heng saman, og det er ikkje tvil om at dei store utflatingane gjorde at ein fekk den ubalansen som er. Det synest eg ein skal ta inn over seg og sjå på korleis ein skal gjera det. Det same gjeld for mjølkesektoren. Ein er faktisk nøydd til å gjera det.

Til representantane Melvær og Eidsheim: Det er godt at dei er opptekne av norsk landbruk og tek tak i det, men det verkar som om dei har gløymt at me hadde møte med landbruket frå Vestlandet, der dei tydeleg viste korleis utviklinga på Vestlandet ikkje klarar å følgja

med resten av landet etter dei store endringane som kom i 2014. Det er bra at dei reiser rundt i heile landet, men då må ein òg prøva å høyra på det som vert levert frå næringa.

Til Halleland: Han vil berre ha heiltidsbonden, og det er berre at dei byggjer og driv meir, som er det viktige. For meg er faktisk det viktigast at me leverer det som samfunnet skal ha, og at me klarar å levera det på norske ressursar. Utfordringa i dag er at mange bønder føler seg pressa til å utvida så mykje at det faktisk, i sum, gjer at me har fått den ubalansen som me har fått, og i sum gjer at mjølkeproduksjonen har vorte sentralisert, meir enn på lenge – og då innanfor regionane som har vorte større. Men mange bygdelag er snart utan mjølkeproduksjon i det heile, og det er dramatisk, for dei burde ha produsert mjølk, sånn at me kunne ha auka kornproduksjonen på dei areala som er eigna for det.

Eg er litt bekymra, for det begynner å verta for mange bønder som verkeleg satsar, som faktisk sit att åleine til slutt. Dei klarar ikkje å kombinera stordrift, med dei krevjande geografiske forholda som er mange stader, med å kunna fungera som ein familie. Då har me gjort noko dramatisk med heile miljøet i bygdene. Det er viktig å ta med seg.

**Margunn Ebbesen (H) [11:55:50]:** Takk for debatten, alle sammen, så langt. Det er veldig bra at det er så mange som har engasjert seg i landbruksdebatten i år. Man kunne jo tenke seg, når det var enighet, at det ikke var så mange som engasjerte seg, men heldigvis ser vi at det er mange som er opptatt av norsk landbruk. Jeg tror jeg tillater meg å oppsummere litt ut fra det jeg har hørt nå, med at vi alle sammen er opptatt av norsk landbruk, vi er opptatt av at vi skal ha landbruk i hele landet.

Så kan vi gjerne bruke debatten til å diskutere hvorvidt kanaliseringspolitikken fungerer, hvorvidt man har kornproduksjon der kornproduksjonen skal være, osv. Realitetene er at vi da i hvert fall må ta med oss historien – for hvordan var nå egentlig historien? Hva var det som skjedde med kornøkonomien da Gunhild Øyangen satt som landbruksminister? Jeg tror det er litt viktig at vi tar med oss en sånn historie, og ikke minst må vi ta med oss historien når det gjelder været. Hvordan været slår ut for avlingene? Vi vet at det i fjor var store utfordringer på grunn av været.

Representanten Pollestad trekker fram oppgjøret fra 2013. Joda, det hørtes veldig bra ut, men fasiten viste jo at det ikke ble så bra; inntektsveksten ble 500 kr lavere enn for andre grupper. Så det er også litt av historien. Bøndene er selvstendig næringsdrivende, og det er ikke Stortinget som vedtar lønna til bøndene.

Det er en god plattform som regjeringspartiene styrer på. Jeg har ikke noe problem med å stille meg bak

denne regjeringsplattformen og være med og bidra til at vi skal ha et godt og oppegående landbruk i hele landet. Jeg er veldig glad for at det er en landbruksminister fra Kristelig Folkeparti, og at vi har de fire partiene som står bak med sin politikk – regjeringsplattformen. Det er ikke hvert enkelt partis politikk, men regjeringsplattformen.

Vi vet jo at Senterpartiet ønsker å si opp EØS-avtalen og snakker om at importvernet må styrkes. Et vellykket importvern er viktig, men vi er avhengige av å ha handel med andre land. Norge baserer store deler av sin økonomi på eksport av våre varer og produkter. Hvis ikke dette er oppe og går, vil vi ikke ha mye å betale et landbruksoppgjør med framover.

**Presidenten:** Representanten André N. Skjelstad har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**André N. Skjelstad (V) [11:58:53]:** Importvernet er viktig, men samfunnsoppdraget – som Per Olaf Lundteigen viste til – består ikke bare av selvforsyning. Det består av beredskap, kulturlandskap og ikke minst bosetting og er også viktig for flere næringer, som næringsmiddelindustrien, men ikke minst også for reiseliv. Denne sammensetningen fokuserer vi på.

Så blir det sagt litt her om melkeforbruk, som jeg ønsker noen korte merknader til. I 1981 var vi ca. 4,1 millioner innbyggere, i dag er vi «roughly» 5,3. Med det som også importeres, er det 200 millioner liter mindre forbruk av melk i Norge per i dag. Det er vi også nødt til å ta inn over oss. Derfor mener jeg at det er viktig å se på de mulighetene som også Tine påpekte under høringen.

Ellers vil jeg nevne at jeg synes det er litt spesielt i dag – jeg har vært med på å høre alle innleggene om jordbruksavtalen siden 2014 – at Norges Bondelag ikke er og hører på debatten.

**Terje Aasland (A) [12:00:11]:** Det var representanten Reiten som fikk meg til å ta ordet. Jeg har lyst til å understreke at vi ikke har gått inn i debatten her og prøvd å framstille norsk landbruk som om det var i krise. Men vi har understreket noen utviklingstrender som egentlig er ganske kritiske, og som er litt alvorlige, knyttet til ønsket fra Kristelig Folkeparti, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV om et landbruk over hele landet – at vi også ønsker å bruke de arealene som er mer marginale, til å produsere mat på.

Da er vi i en litt mer krevende situasjon, og det er jeg sånn sett glad for at landbruksministeren på spørsmål her i salen responderer på. Det er et år framfor oss som vil være ganske avgjørende, og det er da jeg er enig med representanten Ebbesen og er glad for at vi har en land-

bruksminister fra Kristelig Folkeparti. Det er langt å foretrekke framfor en landbruksminister fra Fremskrittspartiet. Men forutsetningen må være at det er KrF-politikken som er i blodårene til landbruksministeren fra Kristelig Folkeparti, og at hun ikke styrer videre på den sentraliseringspolitikken som en landbruksminister fra Fremskrittspartiet la opp til i 2014.

Så til melkeproduksjonen, som jeg mener er bærebjelken i norsk landbruk – grunnlaget for distriktsprofilen. Det er ingen tvil om at økningene – fra 400 tonn til 900 tonn, eller fra 400 000 liter til 900 000 liter – er ganske krevende. Det er ikke krise akkurat nå, men når en skal ta ned produksjonen, kan en veldig fort ramme de minste, de marginale, de mellomstore. Det er det vi har sett i utviklingstrenden – det er disse som blir skallet av, ikke de største. Det er dette jeg har spurt statsråden om, og som jeg ikke har fått svar på: Hvordan vil man i det året som er framfor oss, sikre at en ikke ender opp med at en tar ut de minste og mellomstore melkeprodusentene når en skal ta ned melkeproduksjonen?

Dette er ganske vesentlig. 100 millioner liter melk skal ut – i hvert fall. Det betyr over 100 av de eventuelt aller største produsentene. Er det dramatisk? Selvfølgelig er det dramatisk for norsk melkeproduksjon. Det er enda mer dramatisk hvis det tas ut hos de minste, for det gjør et ganske stort innhopp i distriktslandbruket. Og når distriktslandbruket opphører, opphører noe av kvaliteten ved norsk matproduksjon over hele landet. Det er ganske vesentlig. Derfor er vi inne i en litt kritisk tidsalder når det gjelder å snu det strukturgrepet som ble tatt i 2014.

Jeg tror jeg egentlig har landbruksministeren med meg når det gjelder tanken om at melk og korn er det vesentlige hvis vi skal lykkes med en politikk der vi bruker hele landet og har en variert bruksstruktur som grunnlag for den.

**Presidenten:** Representanten Geir Pollestad har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Geir Pollestad (Sp) [12:03:26]:** Eg meiner det mest avklarande innlegget me har hatt i dag, var frå representanten Steinar Reiten, som kunne varsle at Kristeleg Folkeparti fullt og heilt står bak dei strukturendringane ein gjorde i 2014. Det er for meg nytt, og eg er veldig glad for at landbruksministeren har ei meir balansert tilnærming til dette enn det representanten Reiten hadde.

Så til representanten Skjelstad, som gjerne ville hatt meir publikum til debatten. Eg veit at Norges Bondelag er til stades og følgjer debatten. Eg vil òg seia til representanten Skjelstad at om han hadde vore på årsmøtet i Norges Bondelag, ville han sannsynlegvis ha kjent igjen dei folka som er til stades derfrå.

**Ketil Kjenseth (V) [12:04:31]:** Til representanten Pollestad: Det er vel sånn at noen bruker en losje og ikke bare galleriet, og mange ser også på tv, men det er ikke tvil om at Norges Bondelag følger debatten.

Det jeg reagerer litt på i denne debatten, er forsøket på å stakkarsliggjøre norsk landbruk, som jeg kjenner fra mitt distrikt, rundt Mjøsa særlig, som veldig offensivt. De investerer mye, og det er ganske mange unge som satser stort, som vil være i landbruket, og som ser en framtid. Det er en balansegang å gi dem som vil, en mulighet, samtidig som vi har utfordringer i den strukturutviklingen som har pågått over mange, mange tiår. Det er vel verdt å trekke fram både Anne Vik og Gunhild Øyangen i en debatt. Det er neppe noen som har påvirket strukturutviklingen så mye som nettopp de to statsrådene. Det er ikke noe nytt fenomen at vi har strukturutfordringer i landbruket, med den teknologiske utviklingen som skjer.

En bekymring vi også skal ta alvorlig, er at profesjonene i landbruket konsentreres mer og mer. Når melkeprodusentene, grønnsaksprodusentene eller frukt- og bærprodusentene blir litt større og litt mer alene, blir det lenger mellom de kompetansemiljøene. Det er også en del av strukturutviklingen i landbruket.

Det skjer masse spennende på teknologisida, med presisjonslandbruk, med elektrifiseringen som er på tur inn, og en tar i bruk nye typer drivstoff. På Toten etablerer de biogassanlegg. Bønder går sammen for å putte biogass på tanken istedenfor fossile ressurser fra Nordsjøen. Det er stor optimisme og fortsatt et stort mangfold.

Tørkesommeren 2018 har ikke vært nevnt særlig mye i denne debatten. Det hører også med at vi snudde oss rundt og bisto med over 2 mrd. kr etter den utfordrende sesongen vi hadde i fjor. Det er mye penger. Det er ikke mange land i verden som er i stand til å bistå et landbruk på den måten. Så var det en del bønder som merket seg at det var visst noen områder som hadde gått ut av produksjon, eller som vi ikke hadde tatt i bruk, litt av bekvemmelighetshensyn, litt på grunn av den strukturutviklingen som pågår, eller på grunn av at teknologien hjelper oss å høste mer, nærmere der vi driver.

Vi må ta vare på høydelandbruket, setringen, for å møte utfordringene. I vår har det mange plasser nesten vært for vått til at man har kommet ut og fått satt avlingen, så vi har ulike klimautfordringer som vi skal være i stand til å møte.

**Presidenten:** Representanten Steinar Reiten har hatt ordet to ganger tidlegare i debatten og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Steinar Reiten (KrF) [12:07:53]:** Bare et kort svar til representanten Pollestad: Ja, i 2014 var jeg blant dem i Kristelig Folkeparti som mente at tiden var kommet for

å se på konsesjonsgrensen for melk. Det kunne være greit å få høre fra representanten Pollestad om han mener at grensen igjen skal settes til 400 tonn.

Når det gjelder svin, gjentar jeg bare det jeg sa i stad, at en statsråd fra Fremskrittspartiet tok nødvendige grep for å sikre at markedsreguleringen fungerer, sånn at vi nå snart er tilbake i en situasjon der det er balanse i svinemarkedet, og at en i større grad kan få uttak av økt inntekt også i det segmentet av norsk landbruk.

**Statsråd Olaug V. Bollestad [12:08:44]:** Jeg har først lyst å takke for engasjementet for norsk landbruk. Det synes jeg det er fantastisk å være med i. Selv om vi har ulike innretninger til noe av dette, er det ganske lysende for norsk landbruk at engasjementet er stort i Stortinget.

Det har blitt gjort strukturendringer over tid. Jeg bare tenker tilbake på da vi fikk samdrifter over det ganske land. Små gårdsbruk gikk sammen, og en fikk en kvote på 750 000 liter som topp. Det er ganske mange år siden. Det utgjorde en stor strukturendring.

Til representanten Terje Aasland: Jeg er heller ikke i tvil om at det mange steder er en utfordring ved at det er 900 000 liter. Jeg er med på at dette kan være en utfordring mange steder.

Det som også er en utfordring, er at det er små gårdsbruk – som jeg har vært så heldig å få besøke – som har blitt overtatt, og som nesten var avskiltet, som sliter med å komme ut på markedet med sine produkter, spesielt frukt og grønt, fordi kjedene har bestemt hvem som skal inn. Det er også en utfordring som vi i fellesskap har.

Til slutt: Ja, jeg er opptatt av melk og melkeproduksjon og at det skal være produksjon over hele landet. Jeg er opptatt av å ha kornproduksjon der det er egnet for det. Jeg er opptatt av å ha gressproduksjon der det er egnet for det, for det er også med i økningen av produksjonen av fôr som den enkelte bonde har.

Ja, jeg er opptatt av å bruke ulike beiter. Jeg vet at bare det å bruke sommerbeite for sauer, bl.a., er med på å få mye penger inn for dem det gjelder. Jeg har tenkt å bruke hele landet, bruke ressursene våre, samtidig som vi i fellesskap er opptatt av å verne jorda, slik at vi har noe for framtidige generasjoner.

**Presidenten:** Representanten Nils Kristen Sandtrøen har hatt ordet to ganger tidlegare i debatten og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [12:11:32]:** Jeg vil gi honnør til Fremskrittspartiets Terje Halleland, som hadde en veldig ærlig og beskrivende kommentar. Alt går den veien Fremskrittspartiet vil – det tar bare litt lengre tid.

De offisielle tallene, som alle er enige om her i salen, viser at selvforsyningsgraden blir mindre, noe som gir

folk dårligere sikkerhet. Gjeldsveksten er betydelig høyere enn inntektsveksten, det vet vi ikke kan vare over tid, og kornarealene blir mindre. Dette går den veien Fremskrittspartiet vil – det tar bare litt lengre tid.

Representanten Ebbesen er mer opptatt av å snakke om hva som var stoda under 1980-tallets politikk. Jeg tenker at hvis vi skal sørge for sikkerhet for folk i Norge i dag, bør vi snakke om hva som skal være framtidens politikk. Jeg har tidligere sagt at neste år må landbruksministeren kunne gi et klart og tydelig svar på at kornarealene skal økes, ikke, som Felleskjøpet påpekte i høringen, at de fortsatt vil kunne gå ned.

**Presidenten:** Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har hatt ordet to ganger tidlegare i debatten og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [12:12:45]:** Vi kan vel oppsummere debatten i dag med at regjeringspartia ikkje har svar på korleis dei skal stanse kvotegaloppen på mjølk, og korleis ein skal stanse sentraliseringa. Ein har ikkje svar på korleis ein skal hindre svekking av distriktjordbruket når mjølkeproduksjonen skal ned. Dei har ikkje svar på korleis ein skal ta kornarealet tilbake og i bruk. I det heile har dei ikkje svar på korleis regjeringa skal nå målet om at meir matproduksjon skal skje med utgangspunkt i norske ressursar.

**Presidenten:** Representanten Per Olaf Lundteigen har hatt ordet to ganger tidlegare i debatten og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [12:13:35]:** Statsråd Bollestad refererte til samdrift og 750 tonn. Det er presist. Det ble satt i verk av statsråd Kåre Gjønnes med personlig rådgiver Gunnar Dalen i en stortingsmelding fra 2000. Så det er helt korrekt at det er mange partier som har ansvaret for den situasjonen vi er oppe i.

Vi står overfor klimautfordringer og grønt skifte – det betyr for Senterpartiet å satse på primærnæringene, satse på fotosyntesenæringene. Vi må da få lønnsomhet for de menneskene som utdanner seg til disse næringene.

Importvern forutsetter at vi er utenfor EU. Vi har handlingsrom innenfor WTO til å ha et bedre importvern. Det som er interessant i dag, er at Miljøpartiet De Grønne ikke er i salen. De snakker om et mer miljøvennlig jordbruk. I sitt program har de ikke avklart sitt syn på EU-spørsmålet. De har altså ikke avklart sitt syn på importvernet, og derfor er det ikke et troverdig program uten at det kommer snarest mulig.

**Morten Ørsal Johansen (FrP) [12:15:17]:** Det ble etterlyst at vi skal bruke fakta her, og en del representanter bommer med sine innlegg.

For det første: Vi skal forholde oss til de offisielle tallene, blir det sagt her. Selvforsyningsgraden har gått opp under denne regjeringen. Dekningsgraden er på 90 pst. under denne regjeringen. Kornproduksjonen har økt under denne regjeringen. Saueproduksjonen har økt under denne regjeringen. Melkeproduksjonen har økt under denne regjeringen, selv om vi nå må ta den ned på grunn av jarlsbergosten.

Men det som er interessant å merke seg, er at de endringene som er i struktur, er kommet på grunn av endringer i samfunnet. At vi får en sentralisering i melkeproduksjonen, kan man ikke skylde på denne regjeringen, for det var den forrige regjeringen som satt i stolen da Tine begynte å legge ned sine meierier. Tine la ned meieri etter meieri etter meieri. Men hva skjedde? Jo, det kom andre inn i de samme lokalene og driver meieriene meget godt i dag. Og produksjonen i distriktene opprettholdes – en kan se på Gausdal kommune, en av Norges største melkekommuner.

Det er lagt ned færre bruk under denne regjeringen. Produksjonen øker, dekningsgraden øker, vi bygger ikke ned noen ting. Det var det den forrige regjeringen som gjorde.

Skal vi ha en ærlig diskusjon, som noen etterlyser her, kan vi i hvert fall ikke ha representanten Knag Fylkesnes i salen.

**Presidenten:** Representanten Nils T. Bjørke har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad på inntil 1 minutt.

**Nils T. Bjørke (Sp) [12:17:06]:** Sistnemnde talar fekk meg til å bruka opp resten av tida mi – når ein fortel ei slik historie. Ja, eg meiner produksjonen går opp på importert fôr, og han vert sentralisert, slik at me ikkje utnyttar beiteressursane våre og grasarealet i mange område. Det er utfordringa, det har me sagt heile tida. Hadde representanten Ørsal Johansen følgt med i diskusjonen i dag, er det det me har fortalt – at produksjonen har gått opp. Men han har gått opp på heilt feil premisser når ein har auka på importert fôr i plassen for å bruka lokale ressursar. Det er jo det som er utfordringa, og det er det me har peika på i heile dag.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr 1.

Sak nr. 2 [12:17:55]

*Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2019 under Landbruks- og matdepartementet (Reindriftsavtalen 2019/2020) m.m. (Innst. 415 S (2018–2019), jf. Prop. 117 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ynske frå næringskomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve høve til inntil seks replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [12:18:48]** (ordfører for saken): Først vil jeg takke partiene for samarbeidet i komiteen i forbindelse med behandlingen av reindriftsavtalen.

Prop. 117 S omhandler reindriftsavtalen 2019/2020, inngått mellom staten og Norske Reindriftsamers Landsforbund 26. februar 2019. Reindriftsavtalen og reindriftsloven er de viktigste redskapene for å følge opp målene og retningslinjene i reindriftspolitikken.

Komiteen ser det som positivt at det gjennom forhandlinger ble oppnådd enighet mellom partene. Det er en meget god avtale, som har en totalramme på 136,1 mill. kr, som er en økning på 13 mill. kr sammenlignet med avtalen for inneværende år – med andre ord en økning på over 10 pst. sammenlignet med inneværende avtale.

Avtalen prioriterer dem som har reindrift som hovedvirksomhet. Det opprettes en egen tilskuddsordning for kvinnelige sidaandelsledere, for å styrke kvinnene som ønsker å drive reindrift. Satsene for tidligpensjon økes for å bidra til raskere generasjonsoverganger, slik at flere unge får mulighet til å komme inn i reindriftsnæringen.

Årets reindriftsavtale viderefører arbeidet for å utvikle reindriftsnæringen som en rasjonell, markedsorientert næring som er bærekraftig i et langsiktig perspektiv, og påpeker viktigheten av at økologisk, økonomisk og kulturell bærekraft er likestilt. Tilskuddsordningene som styrker økt produksjon og omsetning, skal prioriteres, og det legges til rette for de reineierne som har reindrift som hovednæring.

I dag er det meste av beitekapasiteten utnyttet maksimalt. Norsk reindrift drives på et tilnærmet konstant areal, der det er viktig at det totale antallet rein er tilpasset beitegrunnlaget. Det er knapphet på beiteressurser, og det kreves god forvaltning for å opprettholde god vekt og god dyrevelferd. Reindriftsnæringen må derfor øke produksjonen og lønnsomheten gjennom andre driftstilpasninger enn gjennom økt dyretall. Det er viktig å sikre et stabilt reintall i samsvar med beiteressurserne, og det er derfor viktig at reindriftsavtalen skal støtte opp under dem som har fulgt opp vedtakene om reduksjon. Dersom faktisk reintall overstiger reintallet som er

fastsatt i bruksreglene, skal det overskytende antall rein reduseres.

Markedet for reinsdyrkjøtt har over flere år hatt en positiv utvikling, og siden 2013 har prisen på reinsdyrkjøtt økt betydelig. Men det er fortsatt til dels store forskjeller i lønnsomhet mellom områdene. Årlig kalvetilgang, årlige tap og slaktevekt varierer markant mellom reinbeiteområdene i Norge. Den store variasjonen skyldes forskjeller både når det gjelder reintall per sidaandel og inntjening per rein, og sistnevnte ser ut til å ha størst betydning for resultatet. Det innebærer at en forbedring av sidaandelens økonomi først og fremst betinger økt inntjening per rein.

**Nils Kristen Sandtrøen (A) [12:21:56]:** Reindriften er viktig for samisk kultur, og den er viktig for Norge. Derfor ønsker vi å bidra til å sikre langsiktig bærekraft både økologisk, økonomisk og kulturelt, og et forutsigbart reintall og stabilitet som helhet er en viktig del av det. I tillegg er beitearealer en veldig sentral del av den videre utviklingen av reindriften, og Arbeiderpartiet ønsker i lag med SV å bidra til at vi får kart som sikrer oss løpende oversikt over utviklingen i beitearealer. Det er tross alt beitearealene som er selve utgangspunktet og grunnlaget for at det går an å drive med reindrift, og for at vi har det flotte produktet av toppkvalitet som reinsdyrkjøtt er.

Med det ønsker jeg å ta opp det forslaget som Arbeiderpartiet og SV stiller seg bak.

**Presidenten:** Då har representanten Nils Kristen Sandtrøen teke opp det forslaget han viste til.

**Margunn Ebbesen (H) [12:23:21]:** Jeg er glad for at det er inngått avtale mellom staten og Norske Reindriftsamers Landsforbund. Denne avtalen legger et godt grunnlag for at det fortsatt skal være en positiv utvikling i reindriftsnæringen. Reindriften som næring, kultur og livsform er på mange måter unik i både nasjonal og internasjonal sammenheng. Reindriften representerer en god ressursutnyttelse i marginale fjell- og utmarksområder. Den bidrar til et næringsmessig mangfold, og den er en sentral bærer og videreutvikler av samisk kultur.

Avtalen legger opp til en videreføring og styrking av arbeidet med å utvikle reindriftsnæringen som en rasjonell, markedsrettet næring som er bærekraftig i et langsiktig perspektiv. Den viderefører den dreiningen man har hatt av virkemidlene, med vektlegging av næringsretting og tilrettelegging for dem som har reindrift som hovedvirksomhet.

Jeg registrerer videre at foruten en økning av distriktstilskuddet og etablering av en egen tilskuddsord-



ning for kvinner som har egen sidaandel, opprettholdes de direkte tilskuddsordningene.

Selv om innrapporterte tall viser at det totale reinntallet i Øst- og Vest-Finnmark er under det fastsatte, tør jeg å påpeke at det er bekymringsfullt at det er så stor variasjon mellom reinbeitedistriktene når det gjelder gjennomsnittsvekten. Enkelte distrikter har en gjennomsnittsvekt på under 15 kilo per kalv, og noen er helt nede i 13,8 kilo. Det blir beskrevet at noe av dette skyldes beitekrisen som oppsto vinteren og våren 2017. Store deler av reindriften ble rammet av krisen, men Øst-Finnmark reinbeiteområde ble særskilt rammet. Så dette må det følges godt med på.

Et stabilt reinntall i forhold til beiteressurser er viktig. Dette krever et velfungerende marked. Reduksjon i produsentpris og manglende mottaksmulighet kan medføre at reinntallet på nytt øker utover det som er bærekraftig. For å hindre dette har avtalepartene prioritert virkemidler over reindriftsavtalen som legger til rette for både økt omsetning og slaktning av rein.

I dag er det meste av beitekapasiteten utnyttet maksimalt. Reindriftsnæringen må derfor øke produksjonen og lønnsomheten gjennom andre driftstilpasninger enn økt dyretall. Skal reindriften fortsatt ha et økonomisk grunnlag for heltidsutøvere, samtidig som den familiebaserte reindriften styrkes, er det sentralt å se på alternative virksomheter i tilknytning til reindriften, f.eks. innenfor reiseliv, lærings- og omsorgsbaserte tjenester, videreforedling, lokalmat m.m.

**Geir Pollestad (Sp) [12:26:23]** (leiar for komiteen): Det er bra at det er inngått ein reindriftsavtale for 2019/2020. Senterpartiet ønskjer å styrkja reindriftsnæringa, og når me seier at me ønskjer å styrkja næringa, gjeld det ikkje berre den økonomiske berekrafta, men like mykje den kulturelle og økologiske berekrafta i næringa.

Me hadde nyleg ein debatt i Stortinget om endringar i reindriftslova. Etter den prosessen sit eg med eit klart inntrykk av at regjeringa jobbar i ei retning der ein ønskjer å gjera reindriftsnæringa meir lik ordinær landbruksdrift. Det er ei utvikling som Senterpartiet ikkje støttar, sidan det ikkje tek omsyn til den særlege stillinga reindrifta har som grunnlag for samisk kultur og samfunnsliv. Senterpartiet vil òg i denne debatten halda fast ved behovet for ein heilskapleg gjennomgang av reindriftslova.

Reindriftsnæringa lid òg under den manglande balansen i rovdyrpolitikken mellom beitenæringa og bevaring av rovdyra. Senterpartiet ønskjer ein tydelegare og meir effektiv rovdyrpolitikk, som sikrar moglegheitene for å bruka beiteressursane våre til å produsera mat.

Senterpartiet viser òg til innspelet frå Sametinget om arealgrunnlaget. Det er ingen tvil om at areala til

reindriftsnæringa er under press, og at summen av inngrep er omfattande. Når det gjeld spørsmålet om i kva grad det er behov for ei kartlegging av arealbruken og eit eige forslag om det, vil Senterpartiet følgja debatten før me konkluderer – om me meiner det er nødvendig å støtta forslag nr. 1 i saka, eller om det er slik at den prosessen som regjeringspartia og Arbeidarpartiet har beskrive i innstillinga, er tilfredsstillande.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [12:28:31]**: Eg er glad for at vi no har ein meir imøtekomande statsråd på dette feltet enn det vi har hatt tidlegare år, der ein meir oppsøkte konflikt enn tilfellet er no. Det meiner eg er eit viktig framsteg. Eg ser fram til fortsetjinga og vil følgje nøye med på det statsråden gjer. Eg kjem til å vere konstruktiv og støttande når det er nødvendig, og kritisk når eg meiner det er på sin plass.

Avtalen vi har framfor oss i dag, har ein del ting som er bra, og så viser han også ein del utfordringar, som ikkje har vore adresserte i tidlegare avtalar, og som heller ikkje er adresserte her – og så nokre generelle betraktningar til slutt.

Tilskotsordninga for kvinner er viktig og er ei bra ny retning her, og det at det har kome nokre nye ting på velferd, er også bra. Framleis har vi store problem med lærlingordninga, som bør adresserast, og som ikkje er adresserte her. Det same gjeld rekrutteringa til næringa, som jo er dobbelt viktig, både for næringa i seg sjølv og fordi dette er ei kulturberande næring som vi har eit ansvar for å hjelpe. Når det gjeld avløysingsmodellar osv., som ein har f.eks. i jordbruket, er ein ikkje i nærleiken av å ha tilsvarende modellar her. Så at dei får det til å gå rundt, og at det framleis er attraktivt, er ganske imponerende. Storsamfunnet støttar opp om jordbruket i ein heilt annan grad enn ein gjer her, og det er verd å merke seg, i alle fall for ein vidare prosess.

Så er dette ei næring som er under kraftig press. Ulike vegutbyggingar, utbygging av vindkraft, kraft og gruver osv. utfordrar denne næringa veldig mange stader rundt omkring i landet. Vi har ingen oversikt over omfanget av alle desse inngrepa og kva type totalt press det gir for næringa. Det er bakgrunnen for at vi meiner dette bør utforskast. Når ein skal sjå på ei heil næring, bør storting og regjering vite omfanget av dei ulike tiltaka ein gjer på andre sektorar, også. Dessutan er også kunnskapsgrunnlaget for desse inngrepa svært mangelfullt. Vindturbinar går ein f.eks. ut frå ikkje påverkar reinsdyr. Det har vist seg å vere feil. Det påverkar simla, fordi ho er bekymra for ungane sine og ikkje vil gå i nærleiken av desse støyande maskinane, mens andre ønskjer det.

Så er det veldig urovekkjande at vi lenge har lagt opp til ein konfliktmodell her. Eg må minne om at heile Sametinget, reindriftsnæringa og nesten alt som kan kry-

pe og gå av fagfolk, var sterkt kritiske til stortingsmeldinga som her ligg til grunn, fordi det var store manglar i kunnskapsgrunnlaget.

Så her har vi ein lang veg å gå, og eg etterspør klokskap frå staten, og ikkje meir konflikt, slik det blir lagt opp til i dag.

Eg fremjar SVs forslag.

**Presidenten:** Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har teke opp det forslaget han viste til.

**André N. Skjelstad (V) [12:31:52]:** Reindrifftsavtalen er viktig, ikke minst fordi reindrift ikke bare handler om reindrift, men også om den kulturelle og identitetsbærende biten, som er særdeles viktig.

Reindrift drives i pakt med naturen, i en økologisk bærekraftighet, som selvfølgelig også har noen negative konsekvenser hvis arealgrunnlaget forsvinner. Arealgrunnlaget er hele bæreevnen for reindriften. Og det er slik, som også representanten Knag Fylkesnes var innom i sitt innlegg, at summen av alle utbygginger gjør at arealgrunnlaget minker, ikke minst slik som i mitt eget område, på Storøya på Fosen, der det forsvinner et arealgrunnlag som er likt ca. en tredjedel av vinterbeiteområdet. Vinterbeitet er på mange måter minimumsfaktoren i hele arealgrunnlaget, for har en ikke et godt vinterbeite, har en heller ikke det mulighetsrommet for reindriften.

Det er nettopp dette vi er nødt til å gjøre grundige vurderinger av i hvert enkelt tilfelle, når en gjør naturinngrep. Det kan være vel og bra i mange tilfeller med vindmøller i en større sammenheng, men vi er også nødt til å ta vare på vår urbefolkning. For urbefolkningen, som disse utøverne er, handler det ikke bare om næringsgrunnlaget, det handler også om en tilknytning til dem som er tilknyttet næringen, men som ikke er reindrifftsutøvere.

Så er jeg særdeles godt fornøyd med at det nå åpnes i større grad opp for tilskudd til rekruttering, spesielt mot kvinner, for det tror jeg er viktig framover. Dette er som også flere andre primærnæringer til dels litt mannsdominert, og jeg tror det er viktig at en får fram nettopp de mulighetene som ligger der.

Så er jeg enig i det som foregående taler, Knag Fylkesnes, sier, at vi i større grad er nødt til å oppfordre til samspill og i mindre grad til konflikt. Det betyr at vi må ha en nøysom inngang og håndtere dette med arealinngrep, som på mange måter er i kjernen av mange av konflikterne som ligger der.

**Steinar Reiten (KrF) [12:34:44]:** Kristelig Folkeparti er godt fornøyd med at avtalepartene er kommet fram til enighet i forhandlingene om Reindrifftsavtalen. Rammen i år er på 136,1 mill. kr, som er en økning på 13 mill. kr sammenlignet med inneværende avtale, dvs.

en økning på om lag 10,5 pst., noe som må kunne sies å være en historisk god avtale.

Reindriffts næringen er viktig både som næring og som et bærende element i den samiske kulturarven. Sametinget har pekt på at reindriften er en hjørnestein i samisk kultur. Det understreker behovet for en sunn reindriffts næring som fungerer både som næringsvei og som kulturbærer.

Som for alle næringer er det en forutsetning for framtidige utviklingsmuligheter at reindriften er bærekraftig. Formålsparagrafen i reindrifftsloven definerer begrepet «bærekraft» ved å slå fast at reindriffts næringen skal være økologisk, økonomisk og kulturelt bærekraftig. Målene står i en innbyrdes sammenheng. Økologisk bærekraft gir grunnlag for økonomisk bærekraft, og sammen gir økologisk og økonomisk bærekraft mulighet for å ivareta og utvikle den kulturelle bærekraften til reindriften.

Et viktig element i det er at det skal være mulig å leve av driften. Kristelig Folkeparti er derfor enig i at tilskuddsordningene som styrker økt produksjon og omsetning, skal prioriteres, og at det blir lagt til rette for de reineierne som har reindrift som hovednæring. En langsiktig dreining mot deltidsnæring vil dramatisk redusere reindriffts kraft som kulturbærer.

Markedet for reinsdyrkjøtt har over flere år hatt en positiv utvikling, og siden 2013 har prisen på reinsdyrkjøtt økt betydelig. Likevel er det til dels store forskjeller i lønnsomhet mellom områder. Den store variasjonen skyldes forskjeller både når det gjelder reintall per sidaandel og inntjening per rein, og sistnevnte forhold ser ut til å ha størst betydning for resultatet. Det innebærer at en forbedring av sidaandelens økonomi først og fremst betinger økt inntjening per rein. I dag er det meste av beitekapasiteten utnyttet maksimalt. Reindriffts næringen må derfor øke produksjonen og lønnsomheten gjennom andre driftstilpasninger enn gjennom økt dyretall.

I årets avtale øker distriktstilskuddet. Det blir etablert en egen tilskuddsordning for kvinner som har sin egen sidaandel. De direkte tilskuddsordningene blir opprettholdt, og velferdsordningene i reindriften blir styrket. Her er det spesielt grunn til å nevne at satsene for tidlignpensjon får en betydelig økning.

I årets avtale er partene også blitt enige om å etablere et eget pilotprosjekt med en målsetting om å få etablert en HMS-tjeneste i reindriften, noe som vil bidra både til å redusere ulykker i næringen og til å styrke bedriftshelsetjenesten. Samlet sett gir det en god og framtidrettet avtale, og vi gratulerer partene med å ha kommet fram til enighet.

**Statsråd Olaug V. Bollestad [12:37:39]:** Staten og Norske Reindriftssamers Landsforbund inngikk den 26. februar årets reindriftsavtale. Jeg er glad for at jeg også kunne besøke akkurat NRL på fredag på Sommarøy utenfor Tromsø. Det å ha dialog med denne næringen er utrolig viktig. Avtalen vitner om en offensiv reindriftspolitikkk hvor siktemålet er å utvikle reindriftsnæringen som en rasjonell og markedsorientert næring som er bærekraftig i et langsiktig perspektiv. Reindriften er et nøye avstemt økologisk system basert på biologiske ressurser, hvor kultur og tradisjon er en viktig del av fundamentet.

Jeg er glad for at komiteen så tydelig slutter seg til hovedtrekkene og de enkelte elementene i årets avtale. Det har gjennom de siste årene vært bred politisk enighet i Stortinget om den dreiningen man har hatt av virkemidlene over reindriftsavtalen med vektlegging av næringsretting og tilrettelegging for dem som har reindrift som hovedvirksomhet. Denne profilen på avtalen videreføres. Jeg vil peke på at det også, som mange har sagt, etableres en egen tilskuddsordning for kvinner som har egen sidaandel.

Etter en omfattende og krevende prosess er reintallene i hovedsak på det fastsatte nivået. Det vil være avgjørende framover at vi opprettholder et økologisk forsvarlig reintall. Reindriftsavtalens virkemidler har de siste årene vært innrettet sånn at de har støttet opp om dem som har fulgt vedtakene om reduksjon av reintall. Denne prioriteringen videreføres i den nye avtalen.

Reindriften er en familiebasert næring og en viktig næring i mange lokalsamfunn hvor næringsgrunnlaget ellers kan være forholdsvis svakt. I dag er det meste av beitekapasiteten utnyttet maksimalt. Reindriftsfamilierne må derfor øke produksjonen og lønnsomheten gjennom andre tilpasninger enn økt dyretall.

Derfor er det viktig å peke på alternative virksomheter tilknyttet reindriften som kan styrke det økonomiske grunnlaget, enten det er å etablere ulike ting innenfor reiseliv, eller det handler om å se på omsorgsbaserte tjenester som en permanent ordning. For øvrig videreføres hele avsetningen til Utviklingsprogrammet. Virkemidlene vil ha stor betydning bl.a. for utviklingen av verdikjeden når det gjelder videreforedling og lokalmat.

Reindriften er en arealavhengig næring, som innebærer beiting hele året. Reindriften har en rekke utfordringer knyttet til areal, klimaendringer, rovdyr og ikke minst særskilte utfordringer når det gjelder grenseover-skridende reindrift mellom Norge og Sverige. Vi må legge til rette for at sånne utfordringer kan møtes på best mulig måte.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [12:40:52]

*Innstilling fra næringskomiteen om landbruks- og matministerens redegjørelse 7. juni 2019 om Mattilsynets tilsynsvirksomhet og Representantforslag fra stortingsrepresentant Geir Pollestad om ekstern gransking av Mattilsynet (Innst. 413 S (2018–2019), jf. landbruks- og matministerens redegjørelse 7. juni 2019 og Dokument 8:157 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ynske frå næringskomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve høve til inntil seks replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Margunn Ebbesen (H) [12:42:03]** (ordfører for saken): Jeg takker komiteen for et godt samarbeid i arbeidet med representantforslaget og statsrådens redegjørelse om Mattilsynets tilsynsvirksomhet.

Bakgrunnen for disse sakene er at det gjennom media er blitt presentert flere saker hvor Mattilsynets arbeidsmetoder er blitt kritisert. Når det i den offentlige debatten stilles spørsmål ved Mattilsynets forvaltningspraksis og det blir pekt på at den ikke er i samsvar med god forvaltningsskikk, som forutsatt i forvaltningsloven, er Høyre og heldigvis også en samlet næringskomité enige om at det må gjennomføres en uavhengig gransking av Mattilsynets tilsynsvirksomhet innenfor både grønn og blå sektor.

Mattilsynet har en viktig rolle å spille for at både vi som forbrukere og ikke minst de som får Mattilsynet på besøk, har tillit til at tilsynet blir gjennomført på en kompetent måte, i tråd med de normene som gjelder for god forvaltningsskikk, og ikke minst tillit til at de funnene som blir presentert i tilsynsrapportene, er korrekte.

I mitt verv som stortingspolitiker har jeg av og til fått bekymringsmeldinger om at Mattilsynet behandler like saker ulikt i ulike regioner. Er dette riktig, er også det bekymringsfullt, men jeg forutsetter at Mattilsynet har kontroll på det.

Statsråden orienterte i sin redegjørelse for viktigheten av at Mattilsynet må ha nødvendig tillit. Hun var også opptatt av at hun vil følge denne saken videre etter at det har blitt gjennomført interne undersøkelser og ekstern gransking rundt forholdene i Rogaland.

Høyre og næringskomiteen har respekt for statsrådets tilnærming da og takker for at hun så raskt etter hendelsen som ble avdekket i Rogaland, ba om å få kom-

me til Stortinget og redegjøre om saken. Men for komiteen har det vært viktig å påpeke at dette dreier seg om mer enn bare det som skjedde i den angjeldende saken med en pelsdyrbonde i Rogaland.

Nylig ble det også avsagt dom i Fosen tingrett hvor Lerøy Midt ble frikjent for anklagene fra Mattilsynet om brudd på dyrevelferdsloven.

Høyre og næringskomiteen er klare på at vi i respekt for at vi er avhengige av et mattilsyn som har nødvendig tillit, ikke bare kan ha en intern lokal gjennomgang. Høyre og komiteen mener derfor at det skal gjennomføres en ekstern gjennomgang av Mattilsynets tilsynsvirksomhet innenfor både grønn og blå sektor.

Til slutt ønsker jeg å presisere at det er mange dyktige ansatte i Mattilsynet, som også bidrar til at det leveres tjenester av god kvalitet. Det må derfor ikke stå igjen et inntrykk av at alt er så dårlig i Mattilsynet, men som sagt, vi har ikke råd til å ha et mattilsyn som ikke har den nødvendige tilliten og legitimiteten ute i samfunnet. Derfor er en ekstern gjennomgang av tilsynsvirksomheten viktig.

**Terje Aasland (A) [12:45:20]:** Jeg skal gjøre det veldig kort. For det første vil jeg bare starte med å takke saksordføreren og forslagsstilleren og statsråden for redegjørelsen. Vi er helt enig i at det nå trengs en uavhengig gransking av Mattilsynet. Troverdighet og tillit er helt avgjørende viktig.

Jeg skal ikke gå inn på alle hendelsene som har vært, men har bare lyst til å understreke, siden Mattilsynet nå er inne i en krevende situasjon, at det utføres veldig mange viktige og gode tilsyn hver eneste dag. Hvis man ser på tallene, er det kanskje over 200 tilsyn som utføres hver eneste dag i regi av Mattilsynet, og de aller fleste av disse er veldig gode tilsyn og viktige tilsyn for mattrygghet og dyrevelferd. Det er viktig at det ligger i bunn, men samtidig er det helt nødvendig at man får denne uavhengige granskningen.

Jeg har også lyst til å oppfordre til at vi, når granskingen er gjennomført, kan få en diskusjon på en eller annen måte i tilknytning til Stortinget, hvor en kan gå igjennom Mattilsynets framtidige funksjoner og den uhildede inngangen de skal ha til de ulike oppgavene de gjennomfører. Det er helt nødvendig at vi har trygghet for det. Så jeg håper også statsråden kan bidra til at vi får den diskusjonen når den uavhengige granskningen foreligger.

**Geir Pollestad (Sp) [12:46:49]** (leiar for komiteen): Norsk mat skal vere trygg mat, og me skal ha god dyrevelferd i Noreg. Då treng me eit fungerande mattilsyn. Det er viktig for bønder og andre matprodusentar, det er viktig for folk flest, og det er viktig for dei tilsette i Mattilsynet.

Denne saka vart utløyst av ein episode med ein pelsdyrbonde i Sandnes i Rogaland, ein falsk rapport. Den historia skal vera kjend. I Senterpartiet var me bekymra for at dette var uttrykk for ein systemsvikt i Mattilsynet, og det var bakgrunnen for at me ønskte ei ekstern gransking.

Me fekk utgreiinga frå statsråden, som var informativ, og Senterpartiet fremja eit eige forslag om ei ekstern gransking. I samband med dette har ei stor mengd enkeltpersonar og enkeltaktørar kontakta meg om erfaringane sine med Mattilsynet. Det er eg veldig takknemlig for å ha fått, men det er òg viktig å seia at eg verken har noko ønske om eller grunnlag for å vurdere enkeltsaker. Det er ikkje Stortingets jobb.

Så har eg òg – no når det vert ein samla komité som går inn for forslaget – lyst til å takka saksordføreren, som har bidrege til noko eg meiner er veldig viktig i denne typen saker, nemleg at me på Stortinget står saman. Det var då eg syntest det vart litt underleg når me dagen før me leverte innstillinga, kunne lesa i VG at regjeringspartia kravde ei utgreiing. Det synest eg er uheldig i denne typen saker, for det var gjort heilt klart at alle partia i komiteen støtta det forslaget. Eg synest denne saka er for viktig til å scora nokre billege politiske poeng, og eg er litt usikker på kor mykje det er eigna til å begeistra veljarane at me skal ha ei uavhengig gransking av Mattilsynet.

Eg er oppteken av at me skal ha eit mattilsyn som kan gripa inn effektivt når det er brot på lovverket. Men eg er òg oppteken av at me skal ha eit mattilsyn som matprodusentane oppfattar som ein samarbeidspartnar og ein rådgjevar. Difor må denne prosessen enda i forbetringar, merkbare forbetringar, ute i felt, til beste for folk flest, til beste for matprodusentar og – det har eg igjen lyst til å understreka, slik òg saksordføreren har gjort – til beste for mange dyktige tilsette i Mattilsynet.

Så ønskjer eg å takka komiteen for at me på kort tid fekk til å behandla denne saka.

**André N. Skjelstad (V) [12:50:05]:** I motsetning til representanten Pollestad er jeg nok enda mer fornøyd med at vi får dette – om noen er ute og melder at det er en samlet komité. Jeg tror dette var en viktig sak, at vi nå får opprettet den nødvendige legitimiteten for Mattilsynet, og det gjør vi gjennom at vi får en uavhengig gransking, fordi Mattilsynet må ha den legitimiteten. Det må være en likhet i praktiseringen av regelverket innenfor tilsynsvirksomheten og også i den viktige jobben som gjøres innen veiledning. For Mattilsynet gjør en viktig jobb, ikke minst i blå og grønn sektor – innenfor landbruk, havbruk og fiskeri – men vi må heller ikke glemme den rollen de har innen restaurantbransjen, som også er viktig å kunne påpeke her. Jeg ser derfor fram til at vi får dette framlagt, og at vi etter hvert får

gjort dette unna, og at vi da kanskje får en bedring av situasjonen, ikke minst med tanke på oppfattelsen blant folk flest. Det er også en viktig del av det, for Mattilsynet gjør en viktig jobb.

**Steinar Reiten (KrF) [12:51:40]:** Våren 2017 behandlet Stortinget meldingen «Endring og utvikling – En fremtidsrettet jordbruksproduksjon». Der sluttet et enstemmig storting seg til fire overordnede mål for norsk landbruk. Ett av de målene var matsikkerhet og beredskap, og her presiserte Stortinget en målstruktur som bl.a. omfattet å sikre forbrukerne trygg mat, øke matvareberedskapen og sikre god dyre- og plantehelse.

På alle disse områdene spiller Mattilsynet en viktig, ja, en avgjørende rolle for å nå de målene som Stortinget har satt. Gjennom jevnlig tilsyn og kontroller av dyrehelse og dyrevelferd og i hele verdikjeden for produksjon og omsetning av mat bidrar Mattilsynet til å sikre god matsikkerhet og god dyrevelferd. Samtidig har Mattilsynet en viktig rolle i den eksportrettede delen av næringsmiddelindustrien gjennom sertifisering av norske produkter som skal selges i krevende utenlandske markeder. For oss i Kristelig Folkeparti er det i den forbindelse viktig å understreke at Mattilsynet og deres ansatte generelt leverer tjenester av meget høy kvalitet i sitt daglige arbeid, og at dialogen med næringslivet i den utadrettede delen av Mattilsynets forvaltningspraksis i all hovedsak er god. Det faktum at Mattilsynet årlig utfører opp mot 70 000 tilsyn og mottar klager i bare litt over 0,5 pst. av tilsynssakene i etterkant, vitner om det.

Et eksempel på Mattilsynets evne til fleksibilitet og samarbeid i møte med næringslivet er den gode dialogen som har vært med havbruksnæringene i de delene av landet som nylig ble hardt rammet av algeoppblomstring og massedød av fisk. Her er tilbakemeldingene fra næringen at en er svært godt fornøyd med hvordan Mattilsynet har kommet berørte selskaper i møte.

For at Mattilsynet skal kunne utføre sine oppgaver på en tilfredsstillende måte, er dette statlige kontroll- og tilsynsorganet likevel helt avhengig av autoritet og tillit – hos næringslivet, hos befolkningen for øvrig, hos helse- og veterinærmyndighetene og hos våre handelspartnere. Da er en god forvaltningspraksis, der de som blir kontrollert, opplever saklighet, god veiledning og en enhetlig praksis for tilsyn og rapportering i hele landet, avgjørende.

Dessverre har enkelthendelser over tid i forbindelse med tilsyn utført av Mattilsynet avdekket svakheter i tilsynsrutinene som er kritikkverdige, og som bidrar til å svekke Mattilsynets autoritet og tillit. I ett enkelt tilfelle, ved et tilsyn hos en pelsdyrprodusent i Rogaland, var disse avvikene så graverende at det er riktig å bruke uttrykket «grove brudd på god forvaltningsskikk». Blant

annet ble det avdekket rutiner for rapportering der andre enn de som gjennomførte tilsynet, skrev rapporten i etterkant, og at det førte til feilrapportering – med store negative konsekvenser for den som fikk tilsynet utført i sin virksomhet.

Det er derfor, slik Kristelig Folkeparti ser det, viktig at det blir foretatt en ekstern gransking i tillegg til Mattilsynets egen gjennomgang av interne rutiner. Vi presiserer at det er tilsynsdelen av Mattilsynets forvaltningspraksis som skal gjøres til gjenstand for ekstern gransking. I Kristelig Folkeparti stiller vi oss derfor bak komitéinnstillingen, og vil stemme for både romertall I og romertall II.

**Statsråd Olaug V. Bollestad [12:54:47]:** Trygg mat, god mat og god dyre- og plantehelse skal være – og er – en viktig bærebjelke i norsk matproduksjon. Derfor er det få ting som har opprørt meg så mye som det som etter hvert har kommet fram når det gjelder tillitsbrudd knyttet til omdømmet til Mattilsynet.

Men hvis vi sammenligner oss med de fleste andre land, er det få i vårt land som blir syke av maten de spiser i Norge. Vi er også i en unik situasjon internasjonalt når det gjelder god plante- og dyrehelse. Vi har lav antibiotika- og lite antibiotikaresistente bakterier i matproduksjonen vår, både på land og i vann. Det er også gjennomgående god dyrevelferd. Da er det viktig at vi har et mattilsyn som klarer å ivareta – og ha tillit til å ha – tilsyn med dette på en god måte.

Mattilsynet har en viktig oppgave i å føre tilsyn med alle aktørene i matkjeden, enten det er i primærproduksjonen eller lenger ute i verdikjeden. Jeg er enig med komiteen, som viser til at Mattilsynet har mange dyktige ansatte rundt om i landet, og at det er viktig å ta vare på den gode kompetansen og de erfaringene som disse sitter med. Blant annet har eldre- og folkehelseministeren nylig besluttet å sette Mattilsynet i førersetet når det gjelder en kartlegging av tilstanden, vedlikeholdsplanene og investeringsbehovet til norske vannverk og ledningsnett, i lys av den alvorlige drikkevannssaken i Askøy.

Det er også viktig at de som får Mattilsynet på tilsynsbesøk, har tillit til at tilsynet blir gjennomført på en kompetent måte, i tråd med de normene som gjelder for god forvaltningsskikk. Og de må ha tillit til at de funnene som blir presentert i tilsynsrapportene, er korrekte. Vi er avhengige av at Mattilsynet har tillit i befolkningen, og at Mattilsynet bruker de virkemidlene som er nødvendige i de tilfellene der mattrygghet, dyrehelse og dyrevelferd er truet, både i grønn og i blå sektor, men også innen helse.

Etter min redegjørelse kom det en dom i blå sektor, og jeg er derfor enig med komiteen, som nå ber regjerin-

gen om å iverksette en bredere ekstern gransking, som skal omfatte tilsynsvirksomheten i både blå og grønn sektor. Jeg vil gjennomføre dette i samarbeid med fiskeriministeren og eldre- og folkehelseministeren, og så vil jeg på en egnet måte komme tilbake til Stortinget med de svar som kommer fra den granskningen.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Geir Pollestad (Sp) [12:58:10]:** Dette er jo ein situasjon som krev tiltak på både lang og kort sikt. Ein av dei tinga som har kome fram, er ein praksis der den som skriv rapport etter tilsyn, er ein annan enn den personen eller dei personane som har vore på tilsyna. Er dette ein praksis som no er avslutta?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [12:58:30]:** Det jeg har fått beskjed om, er at Mattilsynet selv har sagt at slik skal ikke praksis være, og har gått inn i dette med de ulike regionlederne nettopp for å sikre at vi skal ha tillit til de rapportene som kommer. Det pleier jo å være vanlig at de som er ute på tilsyn, skal skrive rapportene, og det skulle bare mangle at vi ikke hadde tillit til det.

**Geir Pollestad (Sp) [12:59:02]:** Eg takkar for svaret. Eg skal ikkje forfølga det vidare. Eg ønskjer berre å utfordra litt på tidshorizonten i dette: Kor raskt kan ei sånn uavhengig gransking setjast i verk? Kan statsråden seia noko om kor lang tid det kan ta før me kan få noko svar?

**Statsråd Olaug V. Bollestad [12:59:27]:** Nå ber Stortinget om en gransking, en uavhengig gransking som skal bestilles fra departement og direktorat, samtidig som Mattilsynet selv har gjort tiltak og gått inn i noen av de tingene som vistes først. Når det gjelder tidshorizont, er vi avhengige av å få svar ganske fort, så dette vil vi ha trykk på. Jeg kan ikke si akkurat dato og måned, men at vi vil ha trykk på det, fordi det er så utrolig mange som er avhengige av å få svar og ha tillit til dette, både innenfor fiskeri, innenfor helse og innenfor landbruk og næring.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Statsråd Harald T. Nesvik [13:00:33]:** Bakgrunnen for at jeg tar ordet, er at næringskomiteen i sin innstilling har inkludert blå sektor, og det tror jeg er veldig lurt. Jeg skal gjøre mitt for at vi skal få på plass en solid gjennomgang også knyttet til blå sektor, slik at man får et framtidsrettet, enhetlig og solid tilsyn som kan svare på de forventningene vi har. Vi ser en rivende utvikling innenfor blå sektor, innenfor både utviklingskonsesjoner og en rekke forskjellige områder. Da er det viktig at

også tilsynsorganene har tilstrekkelig med kompetanse til å kunne føre disse tilsynene i så henseende.

Når det gjelder sykdomskontroll og god velferd for fisken, er dette noen av de aller viktigste forutsetningene for en god og lønnsom drift i næringen. Mattilsynet har bred kompetanse på sjøområdet og gjør en svært god jobb. Det har vi sett bl.a. i forbindelse med det arbeidet som er gjort i Nordland og Troms knyttet til algeoppblomstringen som vi har hatt der.

Jeg hadde i går et møte med bl.a. oppdretterne selv, som ga veldig mye skryt og er veldig godt fornøyd med den hjelpen de har fått i så henseende. Så det gjøres et veldig god arbeid der ute hver eneste dag på mange områder.

Men det er viktig, som komiteen også har påpekt, at tilsynsbiten vår har legitimitet, en forståelse og respekt når man er ute. Dette er også viktige signaler som vi sender ut til våre avtalepartnere i forbindelse med handel når det gjelder det tilsynet vi har – at man har en trygghet for at de produktene vi sender ut, har den kvaliteten som vi sier de skal ha når det gjelder mattrygghet. Så fra min side vil vi innenfor blå sektor følge opp dette på en best mulig måte i samråd med landbruksministeren, som har det konstitusjonelle ansvaret for Mattilsynet.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [13:02:40]

*Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hadia Tajik, Arild Grande, Lise Christoffersen, Eigil Knutsen og Ingvild Kjerkol om bedre oversikt over lønns- og arbeidsvilkår (Innst. 410 S (2018–2019), jf. Dokument 8:92 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Steinar Reiten (KrF) [13:03:38]** (ordfører for saken): I komitéinnstillingen til representantforslaget som vi nå har til behandling, understreker en samlet komité at det

offentlige gjennom sine anskaffelser må gå foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Her har offentlig ansatte med innkjøpsansvar både i staten, i fylkene og i kommunene et stort og viktig ansvar. Det er for øvrig et tema som blir grundig belyst i Meld. St. 22 for 2018–2019, som Stortinget behandlet den 14. juni i år.

I Dokument 8:92 S for 2018–2019 fokuserer forslagsstillerne på at det de seneste årene også har vært et økende og etter hvert betydelig innslag av innleie og kjøp av tjenester innenfor offentlig velferd. Med det som tilnærming fremmer de fem forslag til anmodningsvedtak, slik de er gjengitt innledningsvis i komitéinnstillingen. I løpet av arbeidet med komitéinnstillingen varslet Arbeiderpartiet, på vegne av forslagsstillerne, at de trakk forslagene nr. 1 og 2 ved behandlingen av Dokument 8:92 S og i stedet fremmet dem i forbindelse med behandling av Meld. St. 22.

Når det gjelder forslag nr. 4 i Dokument 8:92 S, ble også siste del av det forslaget, altså om å gjeninnføre anti-kontraktørklausulen i forskrift om offentlige anbud, i stedet fremmet i forbindelse med behandling av Meld. St. 22.

Flertallet i komiteen, bestående av regjeringspartiene, har likevel funnet det riktig å kommentere noen av forslagene som blir fremmet i Dokument 8:92 S.

Når det gjelder forslaget om å senke terskelverdiene, viser regjeringspartiene til Meld. St. 22, der regjeringen varsler en evaluering av at terskelverdiene er blitt hevet. I og med at det nye regelverket trådte i kraft den 1. januar 2017, mener regjeringen likevel det er viktig at regelverket får virke en stund, for at evalueringen skal kunne bygge på et tilstrekkelig erfaringsgrunnlag. Derfor vil en slik evaluering tidligst bli igangsatt høsten 2019. Det er en tilnærming som flertallet i komiteen slutter seg til.

Vi registrerer at også Arbeiderpartiet og SV valgte å fremme forslag om en evaluering av dagens terskelverdier for anskaffelser i Innst. 376 S for 2018–2019.

Arbeiderpartiet fremmet også et forslag om å innføre et register over utenlandske tjenesteytere, etter modell av det danske RUT-registeret. Her vil flertallet bemerke at Danmark har fått en sak mot seg fra Europakommisjonen på grunn av opprettelsen av dette registeret. Grunnen er at kommisjonen mener at kravene til registrering er for restriktive i forhold til EUs regler om fri bevegelse av tjenester, herunder artikkel 56 i EU-traktaten og den tilsvarende artikkel 36 i EØS-avtalen.

Flertallet viser til at Norge allerede har et register over utenlandske tjenesteytere som følge av en lovfestet rapporteringsplikt til skattemyndighetene. Regjeringen har til vurdering om relevante opplysninger som kommer inn via denne ordningen, skal viderefremmes til Arbeidstilsynet, men har mottatt en grunnlagt uttalelse fra ESA om den nåværende registreringsordningen til skatte-

myndighetene. Flertallet mener ut fra det at det er klokt å avvente de vurderingene som nå blir gjort av regjeringen angående innhenting av registreringsordningen.

**Arild Grande (A) [13:06:43]:** Arbeiderpartiet kjemper for et trygt og anstendig arbeidsliv med hele faste stillinger og en lønn å leve av. Vi har fremmet en rekke forslag som skal sikre dette, men dessverre er flertallet, bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, enten uvillig til å lytte, eller de skyver problemene framfor seg. Når vi lytter til arbeidsfolk og viderefremmer deres bekymringer, sier høyresiden at vi svartmaler, og de stemmer ned alle forslag vi fremmer. Men vi gir oss ikke.

Arbeidslivet og den norske samfunnsmodellen utfordres av økende forskjeller når det gjelder makt og lønn. Maktbalansen i arbeidslivet, den norske tillitsmodellen, er under sterkt press som følge av at stadig flere arbeidsgivere organiserer virksomheten sin på en sånn måte at det er vanskelig å få innsyn i lønns- og arbeidsvilkår, og sånn at de kan sno seg unna arbeidsgiveransvaret. I mange sammenhenger sitter arbeidsgiver med all makt, mens arbeidstaker blir presset til å akseptere dårlige vilkår for i det hele tatt å få jobb. Dette har ført til at arbeidslivet i mange land er blitt ødelagt, og at mange arbeidstakere er fattige selv om de er i full jobb.

Disse problemene forsterkes ved at det alltid fins noen i verden som kan gjøre jobben billigere. I mange bransjer ser vi et «race to the bottom», hvor arbeidstakere blir tvunget til å konkurrere med hverandre om stadig dårligere lønns- og arbeidsvilkår. Til og med arbeidstakere fra Øst-Europa blir fortrent av enda billigere arbeidskraft fra utenfor EØS-området. Dette er en betydelig utfordring i Norge, som har et høyt lønnsnivå.

I byggenæringen har arbeidsgivere lenge fortalt at de nærmest blir tvunget til å drive som de useriøse, med innleie av billig utenlandsk arbeidskraft framfor å ansette fagarbeidere og tilby norske lønns- og arbeidsvilkår. Hvis ikke taper de oppdragene. Men nå hører vi historier om at politikk fremmet av de rød-grønne i Stortinget, med kraftige tiltak mot innleie, og i rød-grønne kommuner som Oslo, med Oslo-modellen, gir bedringer. I representantforslaget går vi videre langs samme politiske vei, for seriositet og skikkelige arbeidsforhold. Men også i dag stemmer høyresiden imot, som den gjorde i innleiesaken.

I motsetning til regjeringen vil ikke vi sitte rolig og se på en utvikling som undergraver norske lønns- og arbeidsvilkår. Derfor ivrer vi for å rydde opp i arbeidslivet, sånn at arbeidsfolk kan få økt trygghet og seriøse arbeidsgivere konkurransefortrinn. Med bedre oversikt over hvem som jobber i Norge, og hvem som tilbyr tjenester, vil det bli enklere å utarbeide mer treffsikre tiltak.

Med det tar jeg opp forslagene som Arbeiderpartiet står bak.

**Presidenten:** Representanten Arild Grande har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Geir Pollestad (Sp) [13:09:55]** (leiar i komiteen): Eg viser til innstillinga, og eg viser også til Meld. St. 22 for 2018–2019 om offentlege anskaffingar og behandlinga av den. Senterpartiet gav uttrykk for sitt syn på denne saka der, i debatten som var 14. juni.

Når me ikkje står bak forslaga frå Arbeiderpartiet, er ikkje det eit uttrykk for at me ikkje meiner at det kan vera gode forslag. Me ser at dei kan vera noko byråkratiske, men det attståande spørsmålet er om desse forslaga er det som skal til for å løysa det problemet som ein ønskjer å løysa. Fleire av forslaga som er sette fram i representantforslaget, har me omtalt og behandla tidlegare.

**Statsråd Anniken Hauglie [13:11:04]:** Regjeringen har møtt utfordringene med useriøse arbeidsforhold tidlig og aktivt gjennom strategien mot arbeidslivskriminalitet, som første gang ble lagt fram i 2015, og som siden er oppdatert flere ganger. Her er det lagt særlig vekt på tiltak for å redusere markedet og profittmulighetene for de kriminelle. Oppfølging av offentlige anskaffelser er en viktig del av dette arbeidet.

Det er bred enighet om å legge til rette for et arbeidsliv med faste ansettelse i hel stilling. Slik er det også i praksis. Nærmere 80 pst. av alle arbeidstakere i norsk arbeidsliv har fast stilling på fulltid eller i lang deltid. Vi ser ingen økning i midlertidige ansettelse. Tvert om så ser vi en nedgang. Det er også enighet om at innleie ikke skal benyttes som en del av den faste bemanningen. Regelverket er strammet inn. Nylig sendte regjeringen også ut høringsforslag om å styrke håndhevingen av innleiereglene.

Det er færre selvstendig næringsdrivende i Norge enn i de fleste andre europeiske land. Statistisk sentralbyrå har allerede utarbeidet en rapport om etablering av enkeltpersonforetak blant innvandrere. Der går det fram at det har vært en viss økning i etablering av slike foretak blant arbeidsinnvandrere fra Øst-Europa. Det er mest utbredt i bygg og anlegg. Om det er tilfeller der noen forsøker å omgå arbeidsgiveransvar, kan tilsynsmyndighetene skjære igjennom, men det kan også være greit å minne om at det å være selvstendig næringsdrivende i seg selv ikke er noe suspekt eller ulovlig.

Norske skattemyndigheter har allerede et register over utenlandske tjenesteytere. Dette inneholder langt på vei den samme type opplysninger som det danske RUT-registeret. Arbeids- og sosialdepartementet ser derfor, sammen med Finansdepartementet, på om disse opplysningene kan brukes også til arbeidstilsynsformål,

og arbeidet må se hen til utviklingen i den saken som EFTAs overvåkingsorgan har åpnet mot Norge vedrørende denne registreringsordningen – som også saksordføreren viste til.

Regjeringen arbeider på bredt grunnlag for å fremme seriøse arbeidsforhold, bl.a. gjennom oppfølging av strategien mot arbeidslivskriminalitet som utarbeides sammen med partene i arbeidslivet og tilsynsetatene. Jeg mener derfor det ikke er grunn til å vedta de forslag som er framlagt nå.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arild Grande (A) [13:14:02]:** I flertallets merknader, og for så vidt i statsrådets innlegg, kommer det ikke fram om man ønsker et register à la RUT-registeret i Danmark eller ikke. De skyver prosessen mellom Brussel og den danske regjeringen foran seg og mener det er klokt å avvente. Man mener tydeligvis at de registrene man allerede har, er gode nok. Men et poeng med RUT-registeret er at det er et offentlig register, og at det kan være et godt verktøy for f.eks. Arbeidstilsynet i kampen mot sosial dumping.

Vil statsråden fremme forslag om opprettelse av et RUT-register når prosessen mellom Danmark og kommisjonen er avsluttet, og sørge for at informasjon om utenlandske arbeidstakere og tjenestetilbydere blir kjent, sånn at vi kan få bedre verktøy i kampen mot sosial dumping?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:14:59]:** Jeg synes det er underlig å få spørsmål om man ønsker et slikt register, all den tid man har et register som i all hovedsak har den informasjonen som det danske RUT-registeret har. Spørsmålet vi stiller oss nå, er om det kan brukes til andre formål enn det det er opprettet til. Dette er et register som ligger under skattemyndighetene. Formålet er at Arbeidstilsynet også skal kunne bruke det.

Det pågår nå en sak fra EFTAs side om hvorvidt man kan ha registeret, og vi må avvente og se hva EFTA sier til det. Hvis det ikke er lov å ha slike registre, er det vanskelig for oss å opprette en annen type register. Men vi ønsker jo at Arbeidstilsynet skal få tilgang til opplysningene. Det var derfor departementene satte i gang et arbeid for å se hvordan dette i så fall kan gjøres.

**Arild Grande (A) [13:15:42]:** Statsråden har selv nylig svart Stortinget på skriftlige spørsmål, hvor hun peker på at håndhevingsdirektivet gir landene anledning til å ha registre over utenlandske tjenestetilbydere. Mener statsråden at de ordene fortsatt står seg, eller er statsråden i tvil om hvorvidt det er mulig, tatt i betraktning saken mellom Danmark og kommisjonen?



**Statsråd Anniken Hauglie [13:16:09]:** Det er helt riktig at håndhevingsdirektivet gjør det. Det er fullt mulig for Norge å opprette et helt nytt register under Arbeidstilsynet med det som formål, men å bygge opp et nytt register innebærer også at man må sette av en ikke ubetydelig sum til det. Spørsmålet er da om man i effektivitetens navn heller skal se om man kan benytte seg av det registeret som allerede er opprettet, i stedet for å opprette et nytt, ikke minst av hensyn til kostnads-spørsmålet og annet. Hvis man kan bruke det som er opprettet, ville jo det være det beste for alle. Da ville ikke Stortinget måtte behøve å bevilge mer penger til et register hvor opplysningene allerede er registrert et annet sted.

**Arild Grande (A) [13:16:52]:** Meg bekjent inneholder RUT-registeret langt flere opplysninger enn det som er mulig å framdrive av opplysninger for f.eks. Uropatruljen i Trøndelag, når man ønsker å få informasjon om hvem som jobber, hvem som f.eks. tilbyr tjenester på norske byggeplasser. Et poeng til er at et RUT-register vil være offentlig informasjon, sånn at både fagbevegelsen og ikke minst Arbeidstilsynet kan gå inn og sjekke om opplysningene som ligger der, er riktige, og man kan bruke det som et verktøy mot sosial dumping.

Ser statsråden behovet for at slike registre er offentlig kjent, sånn at både fagbevegelsen og andre aktører kan etterprøve opplysningene som er der, og bidra til at vi får ryddet opp?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:17:41]:** Det er jo det som er bakgrunnen for at Arbeids- og sosialdepartementet og Finansdepartementet nå ser om det registeret som er opprettet, riktignok med et annet formål enn skattemyndighetenes, også kan benyttes til Arbeidstilsynets formål. Det er et utredningsarbeid vi gjør nå, og samtidig pågår det en ESA-sak om selve registeret. Vi mener det vil være hensiktsmessig at Arbeidstilsynet kan benytte seg av den informasjonen som allerede er registrert. Vi ser verdien av det, og det er også bakgrunnen for at vi utreder mulighetene for det.

**Arild Grande (A) [13:18:20]:** Da vil jeg gjerne høre når statsråden ser for seg at arbeidet blir ferdigstilt, for dette er ikke en ny sak. Arbeiderpartiet har fremmet dette en rekke ganger over flere år; regjeringen har ikke gjort stort annet enn å drøvtygge på saken. Når ser statsråden for seg at man gjør det som statsråden nå hevder, og åpner for at Arbeidstilsynet får tilgang til den informasjonen?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:18:45]:** Som jeg har sagt gjentatte ganger, er det nå åpnet en sak mot Norge om hvorvidt skatteetaten kan ha det registeret. Først

må vi avvente denne. Vi kan opprette et parallelt register. Jeg mener det vil være lite hensiktsmessig, all den tid man har et register med mye av den samme typen informasjon.

Vi vil nå avvente den prosessen, og så må vi se hva konklusjonen der blir, før vi eventuelt tar andre skritt under mitt ansvarsområde.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [13:19:26]:** For Senterpartiet er det viktig å ha et velorganisert arbeidsliv. Det fordrer at vi til enhver tid vet hvem som har lovlig adgang til å arbeide i Norge, både blant lønsmottakere og blant sjølstendig næringsdrivende. For kort tid siden behandlet vi spørsmålet om HMS-kort i bygg- og anleggssektoren, etter forslag fra Senterpartiet. HMS-kortet skal inneholde nødvendig informasjon, slik at kontrolletatene skal kunne kontrollere lovligheten i sanntid. Jeg forsto det den gang dit hen at statsråden var enig i at HMS-kortet skulle omfatte både lønsmottakere og sjølstendig næringsdrivende. Er det korrekt?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:20:13]:** Det HMS-kortet som vi har i dag, inneholder for det første informasjon som man også får i sanntid. Det som Stortinget fremmet forslag om, var at man skulle ha en teknisk løsning som gjorde at man kunne se det umiddelbart når man logget seg inn på byggeplassen. I dag må man logge seg inn på en pc, og det er slik sett litt mer tungvint, men informasjonen er der i sanntid.

Det vi sa til Stortinget under den behandlingen, var at vi nå skal utrede hvordan det kan gjøres. Stortingets intensjon er nettopp at man skal kunne få vist det ved innlogging, og at man ikke må gå via en pc-innlogging for å kunne se det.

Det som ligger på HMS-kortet i dag, er – så vidt jeg kan huske – selvfølgelig navn, fødselsdato og organisasjonsnummeret til det selskapet man jobber for. Kompetanse ligger ikke der. Det var for så vidt også en diskusjon om det. Jeg er litt usikker på om enkeltmannsforetak ligger der, men organisasjonsnummer ligger i hvert fall på det kortet.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [13:21:15]:** Når en har organisasjonsnummeret, gjelder det både bedrifter som har ansatte, og virksomheter som er enkeltmannsforetak, altså sjølstendig næringsdrivende. Så det er dekket. Jeg har, på vegne av Senterpartiet, forstått det slik at det HMS-kortet gjelder både ansatte og sjølstendig næringsdrivende, og dermed dekker det behovet som ligger i forslag nr. 3, fra Arbeiderpartiet, i denne saken. Det vil være et veldig enkelt system. Det fungerer ikke godt i dag, for det er for mye tvil om hvorvidt det er korrekt informasjon på det kortet, og om det er utstedt flere kort.

Da er spørsmålet mitt: Har denne saken medvirket til at regjeringa får fortgang i å få HMS-kortet på plass, og at det, som sagt, skal gjelde både ansatte og sjølstendig næringsdrivende?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:22:14]:** Kortet har i dag sanntidsinformasjon. I den grad registrene er oppdatert, vil også kortet være oppdatert. Det som var diskusjonen i Stortinget, var om man først må logge seg inn på en pc, eller om man kan se det når man går inn på en låst byggeplass, f.eks. Enkelte selskaper har det i dag.

HMS-kortet er godt og fungerer. Det føres tilsyn med det. Arbeidstilsynet har fått anledning til å botelegge hvis man ikke kan framlegge et HMS-kort. Men det er nok riktig, som representanten Lundteigen sier, at det også er falske og uriktige kort der ute. Det kan slik sett være vanskeligere, men det er lettere å kontrollere det og lettere å kontrollere at informasjonen som er der, er korrekt. Vi skal følge opp det vedtaket så raskt som mulig for å se hvilken teknisk løsning man kan få på plass for at man skal kunne sjekke det enda enklere enn det som er mulig i dag.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.  
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [13:23:25]

*Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Petroleumsstilsynets oppfølging av helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten (Innst. 411 S (2018–2019), jf. Dokument 3:6 (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ønske fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til saksordføreren, 5 minutter til hver av de øvrige partigruppene og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, har en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Bente Stein Mathisen (H) [13:24:18]** (ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteen for et konstruktivt og godt samarbeid. Vi har greid å jobbe oss sammen i merknadene og leverer stort sett en enstemmig innstilling til Stortinget.

Petroleumsnæringen er viktig for Norge. Det er en næring som har gitt oss skyhøye inntekter og sørget for

mye av den velferden vi har i dag. Men det er også en næring som er risikofylt. Derfor er arbeidet med helse, miljø og sikkerhet så utrolig viktig. Stortinget er opptatt av at sikkerhetsarbeidet skal tas på alvor, og har vedtatt at Norge skal være verdensledende på helse, miljø og sikkerhet i petroleumsnæringen. Det er Stortingets klare forventning at petroleumsvirksomheten følger opp Stortingets vedtak, og at helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid har topp prioritet.

I oljenæringen er det risiko for alvorlige ulykker som kan få store konsekvenser for mennesker, miljø og materielle verdier. Vi har Alexander Kielland-ulykken og Turøy-ulykken i friskt minne. Slike ulykker vil vi ikke ha igjen.

I Riksrevisjonens undersøkelsesrapport har hensikten vært å vurdere om Petroleumsstilsynets tilsynspraksis sikrer helse, miljø og sikkerhet i offshorenæringen. Rapporten omfatter perioden 2013–2017 og er en bred gjennomgang av Petroleumsstilsynets tilsynspraksis bl.a. basert på fire dybdestudier. Det gjelder oppfølging av produksjonsinnretningen Goliat, hendelsen på boreriggen Songa Endurance i 2016, hendelsene på Mongstad i 2014 og 2016 og på Nyhamna landanlegg.

Riksrevisjonen mener at Petroleumsstilsynet har hatt liten påvirkning på oljeselskapenes sikkerhetsarbeid. Med vår høye ambisjon om at vi skal være verdensledende på helse, miljø og sikkerhet i offshorenæringen, var funnene i rapporten fra Riksrevisjonen overraskende og en vekker.

Hovedfunnene i undersøkelsen er:

- Petroleumsstilsynets tilsynspraksis har for de undersøkte tilfellene hatt begrenset effekt på selskapenes oppfølging av helse, miljø og sikkerhet.
- Det vises til enkeltepisoder hvor Petroleumsstilsynets tilsynsmetodikk ikke bidrar til å avdekke alvorlige sikkerhetsutfordringer.
- Selskapene utbedrer ikke alltid regelverksavvik etter tilsyn, og Petroleumsstilsynet følger heller ikke alltid godt nok opp at avvik rettes opp.
- Petroleumsstilsynet tar for sent i bruk strenge reaksjonsmidler når det er behov for det, og undersøker ikke godt nok om selskapene etterkommer pålegg.
- Petroleumsstilsynet ga samtykke til å ta i bruk Goliat uten at plattformen var sikkerhetsmessig forsvarlig.
- Arbeids- og sosialdepartementet sikrer seg ikke relevant styringsinformasjon om Petroleumsstilsynets effekt og følger ikke opp om tilsynet ivaretar sitt ansvar for IKT-sikkerheten på en god måte.

Funn viser at Petroleumsstilsynet i hovedsak følger opp hendelser på en god måte, så det er også noe positivt å lese.

Komiteen har tatt denne rapporten fra Riksrevisjonen på største alvor. Sikkerheten i offshorenæringen har

topp prioritet. Det har vært viktig å få klarhet i om tilsynspraksisen i Petroleumsstilsynet har den ønskede effekt på selskapenes arbeid med sikkerhet. Ansvaret for sikkerheten er tydelig plassert hos selskapene selv i petroleumsvirksomheten og skal ivaretas av dem. Petroleumsstilsynet skal gjennomføre tilsyn og bruke tilgjengelige virkemidler til å påvirke, følge opp og påse at selskapene ivaretar dette ansvaret på en forsvarlig og god måte.

Komiteen er enig med Riksrevisjonen i at det er sterkt kritikkverdige at Petroleumsstilsynet ga klarsignal til å ta i bruk Goliat uten at plattformen var sikkerhetsmessig forsvarlig. Petroleumsstilsynet burde ha forsikret seg om at alt var i orden, at det som gjensto av aktiviteter og utbedringer, var blitt gjennomført, før de ga samtykke til å ta i bruk plattformen.

Petroleumsstilsynet valgte å stole på selskapet Eni, som sa at alt var i orden. Petroleumsstilsynet burde vært spesielt årvåkne overfor dette italienske selskapet Eni, som i flere tilsyn hadde gitt uriktige opplysninger. Ett eksempel er: Under tilsyn med logistikk i juni 2015 fant Petroleumsstilsynet at Eni ikke hadde utbedret regelverksavvik, selv om dette var notert som utført i Enis systemer. Slikt svekker tilliten til selskapet. Derfor burde alarmklokkene ha ringt.

Dybdestudien av Songa Endurance-hendelsen var heller ikke tillitvekkende. Petroleumsstilsynet burde ha påsett at Equinor hadde lært av tidligere alvorlige hendelser, og at planer og tiltak var satt i gang og fulgt opp. Ekstra alvorlig var Equinors egen gransking av hendelsen i 2016, som viste at økonomiske hensyn kom foran hensynet til sikkerhet, og at det var en medvirkende årsak til at hendelsen inntraff.

I forbindelse med behandlingen av saken var komiteen på befaring på landanlegget Mongstad, og komiteen gjennomførte også en høring med aktuelle aktører. På Mongstad fikk komiteen en god presentasjon av virksomheten og hvordan det i dag jobbes systematisk med HMS og sikkerhet i alle ledd. Vedlikeholdsarbeid i bedriften er høyt prioritert. Tidligere hendelser og nestenulykker blir brukt som læringseksempler og inngår i det kontinuerlige risikoarbeidet.

Det er innført et begrep – «Jeg er sikkerhet» – som definerer standarden i bedriften. Alle har et ansvar for sikkerheten. Ledelsen i bedriften setter sikkerhet som første prioritet med lav terskel for å stanse anlegg. Dette har gitt gode resultater, og antall alvorlige hendelser er redusert.

I høringen møtte operatørselskaper, arbeidsgiverforeninger, fagforeninger, hovedverneombud, Petroleumsstilsynet og Arbeids- og sosialdepartementet ved statsråden. Det var enighet om at funnene i rapporten var alvorlige, og at slik skal det ikke være i næringen. Sikkerheten i petroleumsnæringen skal ha høyeste priori-

tet. De vektla hvilken viktig lærdom hendelsene har gitt, og informerte om hva som er gjort av tiltak og endringer for å lukke avvik og styrke sikkerhetsarbeidet.

Representanten for Equinor, Arne Sigve Nylund, uttalte følgende:

«Arbeidet med å styrke sikkerhetsarbeidet er kontinuerlig, vi kan aldri si at vi har kommet i mål. (...)

Sikkerhet er ferskvare og krever full oppmerksomhet til enhver tid, hver dag.»

Selv om det er avdekket kritikkverdige forhold i rapporten rundt oppfølging av helse, miljø og sikkerhet i offshorenæringen, har dagens HMS-regime i petroleumsvirksomheten veldig bred støtte. Både på Mongstad og i høringen kom det tydelig frem at samarbeidet med Petroleumsstilsynet fungerer godt. Partene opplever tillit til hverandre og har utarbeidet gode systemer for gransking ved hendelser og planer for tilsyn med oppfølging og evaluering.

Dagens system- og risikobaserte modell for oppfølging av helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten oppleves som god og har bidratt til det høye sikkerhetsnivået i næringen og den positive sikkerhetsutviklingen de siste årene. Det er stor enighet om å hegne om den modellen vi har, samarbeide tett med Petroleumsstilsynet, og innfri krav og pålegg som avdekkes ved tilsyn, slik at tilliten styrkes og ikke undergraves.

Det blir pekt på flere viktige områder for forbedringer i rapporten som sammenfaller med det Riksrevisjonen påpeker i sin rapport. Et velfungerende to- og trepartssamarbeid blir fremhevet som en viktig forutsetning for HMS-regimet i norsk petroleumsvirksomhet.

Det ble også pekt på den viktige rollen som verneombudene har. De bør inkluderes bedre i arbeidet som skjer i forkant av tilsyn og inspeksjoner, og det bør legges bedre til rette, slik at de fått utøvd sitt verv på en god og forsvarlig måte.

Flere tok til orde for at Petroleumsstilsynet må bli enda tydeligere i sin oppfølging, følge tettere opp at pålegg etterleveres, og at avvik rettes opp. Det ble også foreslått å gjennomføre flere uanmeldte tilsyn der det er mulig å få til.

Statsråden sa i høringen at Petroleumsstilsynet har fått en tydelig tilbakemelding om at de skal være tettere på næringen og ta i bruk hele sin portefølje av virkemidler i sin tilsynsoppfølging. Statsråden fremhevet også viktigheten av å følge nøye med på IKT- og teknologiutviklingen i offshorenæringen. Ny teknologi gir nye sikkerhetsutfordringer, som næringen må håndtere, og som tilsynet må følge med på. Det er positivt at Petroleumsstilsynet har styrket kompetansen innenfor IKT. Den økende digitaliseringen gjør petroleumsindustrien mer utsatt for angrep som følge av avanserte digitale trusler

ogsårbarheter. Utviklingen på dette området går fort, og endringstakten er høy.

Komiteen fikk en henvendelse fra styret i Kielland-nettverket mens vi arbeidet med behandlingen av denne saken. Henvendelsen gjaldt å drøfte muligheten for å gjennomføre en ny og oppdatert gransking av katastrofen i 1980. Vi har valgt å svare ut henvendelsen i vår innstilling til Stortinget fordi den kan relateres til innholdet i denne rapporten. Komiteleder Dag Terje Andersen vil redegjøre nærmere for dette punktet litt senere.

Hensikten med Riksrevisjonens arbeid var å vurdere om Petroleumstilsynets tilsynspraksis sikrer helse, miljø og sikkerhet i offshorenæringen. Komiteen har som helhetsinntrykk at tilsynet bidrar til det. Komiteen forventer imidlertid at statsråden pålegger Petroleumstilsynet å arbeide videre med de utfordringene som er skissert i rapporten, slik at tilsynet kan fylle sin rolle på en sterkere og tydeligere måte.

Og helt til slutt: På vegne av komiteen vil jeg ta opp forslaget, som inneholder en liten endring fra innstillingen. Ved en inkurie ble ikke ordet «overlevende» tatt med i siste strekpunkt i forslag til vedtak. Det skal stå: «oppfølging av de etterlatte og overlevende».

**Presidenten:** Da har representanten Bente Stein Mathisen tatt opp det forslaget hun redegjorde for.

**Dag Terje Andersen (A) [13:33:59]** (komiteens leder): La meg starte med å gi min fulle tilslutning til det som saksordføreren nå har redegjort for, en i all hovedsak enstemmig innstilling. Det er en veldig alvorlig rapport vi har fått, som saksordføreren har redegjort for, nettopp på grunn av at vi har som ambisjon i Norge at vi skal være verdensledende på helse, miljø og sikkerhet. Og jeg tillater meg å si – på bakgrunn av noen av de merknadene som Arbeiderpartiet har, alene eller sammen med andre, som er et mindretall i salen – at det var nettopp det vi fryktet i forbindelse med oljeprisfallet. Det var bakgrunnen for at vi den gangen foreslo å styrke Petroleumstilsynet, nettopp med utgangspunkt i at vi vet at når det er innsparinger, er det fare for at det blir kuttet i vedlikehold, og noen av de sakene som saksordføreren har redegjort for, viser jo at nettopp det skjedde.

Det er, som saksordføreren var inne på, et tillitsbasert system, og tillitsbaserte systemer forutsetter at vi kan ha tillit til selskapene, til operatørene, men da må de altså vise seg den tilliten verdig, og det er det vi har sett i de sakene som her er nevnt: at det ikke har vært tilfelle.

Da vil jeg gjøre et gammelt Høyre-slagord til mitt: I Høyre er det, så vidt jeg vet, god tradisjon for å si at vi skal forandre for å bevare, og i dette tilfellet er det aktuelt. For nettopp i denne saken er vi enige om at det HMS-systemet vi har for tilsyn, vil vi beholde, men når noen

da viser seg ikke tilliten verdig, er det viktig at Petroleumstilsynet i større grad kontrollerer – og at statsråden følger det opp – at påstått utført reparasjon etter pålegg faktisk er gjennomført, og om nødvendig bruker sanksjoner for å oppnå det.

Så vil jeg henlede oppmerksomheten på den siste delen av innstillingen, som det også er enstemmighet om, og det gjelder Alexander L. Kielland-ulykken i 1980. Samtidig som vi behandlet denne saken, fikk vi en henvendelse fra styret i Kielland-nettverket om å se på muligheten for å oppnevne en granskingskommisjon for å gå dypere inn i norgeshistoriens aller verste arbeidsulykke og katastrofe. Gruppas ledelse hadde møte med Kielland-nettverket og fikk presentert gode og godt begrunnede spørsmålsstillinger knyttet til om vi egentlig visste alt om Alexander L. Kielland-ulykken, og det var et godt begrunnet behov for å få vite mer. Opprinnelig var nok ønsket en granskingskommisjon. Det har vi funnet at vi ikke vil anbefale, for det er omfattende, og hendelsen ligger veldig langt tilbake i tid, men vi har altså enstemmig foreslått å bruke den muligheten vi har i riksrevisjonsloven til å be Riksrevisjonen om å gå inn og se på ulykken. Det er veldig sjelden at Stortinget bruker det virkemiddelet, men dette er også en veldig spesiell sak. Jeg vil understreke at når vi da har foreslått det, er det selvfølgelig i nært samarbeid med Riksrevisjonen – og jeg vil også si i forståelse med de organisasjoner som organiserer arbeidstakergruppene i det aktuelle området.

Derfor er det enstemmig komité som nå sier:

«Stortinget ber Riksrevisjonen om å undersøke hvordan myndighetene har ivaretatt sitt ansvar når det gjelder:

– Gransking og klargjøring av årsakene til at Alexander L. Kielland-ulykken inntraff, og om granskingen har kartlagt ansvarsforholdet rundt ulykken tilstrekkelig.»

Og videre:

«– Oppfølging av anbefalinger fra granskingsarbeidet, herunder implementering av tiltak for å forebygge og forhindre nye ulykker.»

Og til slutt:

«– Oppfølging av de etterlatte og overlevende.»

Med det skal vi ha gitt Riksrevisjonen et veldig bredt mandat, som gir anledning til å gå dypere inn i og få svar på de mange ubesvarte spørsmål som fremdeles lever etter de granskinger som tidligere har vært. Og vi får håpe det kan bidra til at alle som har erfaringer eller kan noe om ulykken, kommer til orde på en slik måte at vi kan få dypere innsikt i og kunnskap om hva som egentlig skjedde under tragedien i 1980.

Jeg er glad for at det er en enstemmig komité, og jeg håper også et enstemmig storting, som ber Riksrevisjonen om å ta det oppdraget.

**Nils T. Bjørke (Sp) [13:39:12]:** Eg vil starta med å takka saksordføraren for eit godt arbeid, eit godt samarbeid og ein konstruktiv måte å finna i hop på, på så godt som alle punkt.

Noreg har over lang tid hatt gode resultat når det gjeld helse-, miljø- og tryggleiksarbeid i petroleumsinndustrien. Måten me har organisert arbeidet på, og det kontroll- og regelverket som ligg til grunn, er det all grunn til å vera stolte over. Måten dei er vortne kontrollerte på, er funksjonsbasert og basert på tillit. Men det betyr ikkje at oljeindustrien har alt sitt på det reine. Nei, Riksrevisjonens rapport som me handsamar her, er ei alvorleg sak som er viktig å ta fatt i.

Riksrevisjonen har gjort viktige funn. Dei slår fast at Petroleumstilsynet ikkje avdekkjer alvorlege brot på tryggleiken og har liten innverknad på oljeselskap sitt tryggleiksarbeid. Samstundes har dei ikkje bruka det registeret dei har av reaksjonsmiddel når det er naudsynt. Sjølv om Petroleumstilsynet i dei fleste sakene gjer det på ein god måte, er det òg dei som føler at dei ikkje vert godt nok varetakne.

Brukar Petroleumstilsynet verkemidla sine godt nok? Det er eit viktig spørsmål å reisa, når Eni Norge fekk ta i bruk Goliat-plattformen, som endå ikkje var i tryggleiksmessig forsvarleg stand. Tilsynet stola på informasjonen dei fekk frå selskapet. Dette er særleg alvorleg, så lenge effektiviteten i tilsynet og kontrollen kviler på full openheit mellom selskapa og tilsynet.

Så kva kunne ein gjort? I slike tilfelle meiner eg ein skulle gått endå hardare til verks. Selskap som ikkje følgjer opp godt nok, bør få strengare reaksjonar i tillegg til dagbøter og stenging. Ein må hugsa på at ulukker på sokkelen fort kan få dramatiske konsekvensar for dei tilsette.

Sjølvsagt kunne ein hatt fleire umelde kontrollar osv., men iallfall på plattformer er det krevjande. Helikopteret lyt nok uansett varslast, og det er ikkje sikkert det har den effekten. Eg trur kanskje at det tillitsbaserte samarbeidet som ein har i dag, er måten å gå vidare på, men ein må vera endå tydelegare på å følgja opp og ha stikkprøvekontroll. Er det som er varsla tilbake, gjort? Det er alvorleg når ein varslar at ein har sett ting på plass, utan å ha gjort det.

Ein ting som uroa meg etter høyringa me hadde, er at det verkar som ein del kvir seg for å ta jobben som verneombod. Det er dramatisk dersom tilsette føler at slike oppgaver, som faktisk er den viktigaste oppgåva for å sikra arbeidstakarane, kan verta sett på som dårleg for vidare karriere i det selskapet ein arbeider i. Det er noko ein er nøydd til å ta på alvor.

Senterpartiet støttar dei tiltaka som Riksrevisjonen meiner Arbeids- og sosialdepartementet må arbeida vidare med, slik dei summerte det opp i rapporten og i innstillinga. Me ser fram til oppfølginga av saka, som

skjer om tre år, og vonar både rapporten og handsaminga i komiteen vil føra til endringar i måten HMS-arbeid vert utført på, og i oppfølginga av dei eventuelle brota som skjer.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [13:43:09]:** Mykje har blitt sagt om Riksrevisjonens gransking av Petroleumstilsynets tilsynspraksis og metodar. Eg sjølv tenkte eg berre skulle understreke nokre punkt og gå inn på nokre område som ikkje har vore så godt belyste.

At sikkerheit skal vere jobb nummer éin i petroleumssektoren, er openbert. Storting og regjering har sett rammer for denne verksemda, der omsynet til sikkerheit er veldig strengt. Slik må det vere. Det er ikkje noko ein gjer for å vere på den sikre sida, det er noko ein må gjere når ein opererer innanfor dette feltet – i eit veldig sårbart miljø – både av omsyn til folk og av omsyn til det miljøet ein opererer i. Sikkerheit må vere nummer éin. Det er dei krava som også blir stilte frå myndighetene si side. Viss ein ikkje følgjer det, har ein ingenting i denne bransjen å gjere. Det må bli sett høgast.

Riksrevisjonen har avdekt at Petroleumstilsynet har hatt alvorlege manglar i tilsynsarbeidet sitt. Sterkt krittikkverdig omtalar både Riksrevisjonen og kontrollkomiteen det som, på ei rekkje område. Årsakene til desse manglane er mange, men at ei direkte årsak er nedgangen i prisane i oljesektoren, som førte til eit press på desse reglane, og der Petroleumstilsynet ikkje følgde opp, verkar å vere openbert. Det er også avdekt av operatørane sjølve, som Equinor i djupnestudien sin av ei av Songa Endurance-hendingane.

Det er også tydeleg at det tillitsbaserte systemet har blitt praktisert på ein slik måte at ein har trudd at det skulle gjennomførast forbetringar, og at avvik skulle bli lukka. Så har ikkje det skjedd. Det har tatt fleire år. Sjølv ikkje Petroleumstilsynet har sjekka at det faktisk har blitt følgt opp. Det har blitt avdekt av operatørane sjølve. Da begynner vi å kome inn på eit litt grenseland av kva tillit faktisk er. Tillit skal ikkje vere slik i ei tilsynsverd at ein berre skal tru at noko skal skje, og dermed ikkje treng å følgje det opp. Ein må følgje dette opp. Det er altså avdekt ein del alvorlege manglar i Petroleumstilsynets metodar.

Det er også blitt avdekt ei rekkje problem knytt til reaksjonsmiddel, at ein ved alvorleg manglande oppfølging av utsegner frå Petroleumstilsynet ikkje har følgt dette opp. Ein har ikkje tatt i bruk dei reaksjonsmidla som Petroleumstilsynet rår over. Også her stiller komiteen seg bak Riksrevisjonen og seier at ein må få ein betre metode, følgje opp effektar og ta reaksjonsmiddel breiare i bruk tidlegare, for å få effekt.

Så er det ei sak som komiteen også tok med i dette arbeidet – ein aktualitet som komiteen i samråd med

Riksrevisjonen valde å ta med. Det er det som har kome fram over tid, knytt til ulykka med Alexander L. Kielland. Eg er veldig glad for at vi har fått løyst det på den måten som vi har gjort. At Stortinget tar i bruk moglegheita si til å be Riksrevisjonen gjennomføre bestemte oppdrag, er noko som Stortinget i veldig sjeldan grad gjer. Slik skal det også vere. Vi har ein riksrevisjon som i stor grad skal bestemme prosjekta sine på eiga hand. Dei skal ikkje vere styrte av Stortinget – men ein kan nytte den moglegheita i spesielle tilfelle. Dette er eit spesielt tilfelle. Stortinget kan også starte eigne, uavhengige granskingar, ein kan be regjeringa gjere det, osv. Men når Riksrevisjonen – som nettopp har gått inn i ein slik type sak når det gjeld sikkerheit knytt til petroleum, som har kompetansen, og som kanskje er den beste og mest seriøse aktøren i Noreg på granskingsfeltet – kan gå inn i saka og sjekke ut dei bekymringane og dei påpeikingane som har kome frå bl.a. Kielland-nettverket, er det veldig tryggande. Eg trur det er ei god løysing på denne saka.

**Statsråd Anniken Hauglie [13:48:22]:** Petroleumsvirksomheten er en viktig næring for Norge. Den skaper arbeidsplasser og inntekter for det norske velferdssamfunnet og bidrar til teknologiutvikling og kompetanse.

Petroleumsvirksomheten har potensial for storulykker. Industrien opererer innenfor naturgitte og teknologiske vilkår som innebærer at feil og uhell kan skje. Det er også et potensial for alvorlige skader på mennesker, miljø og materielle verdier.

Sikkerheten må derfor stå i høysetet, og regjeringens ambisjon er at norsk petroleumsvirksomhet skal være verdensledende på HMS. Denne ambisjonen er et tydelig signal om at petroleumsnæringen ikke kan ta et høyt sikkerhetsnivå for gitt. Både Stortinget og en samlet næring stiller seg bak denne ambisjonen.

Vi har et høyt nivå og en positiv utvikling over tid når det gjelder helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten. Statistikk som måler risiko for bl.a. storulykker, viser en klar forbedring over tid, og i 2018 hadde vi den laveste målingen historisk sett. Det viser at det gjøres mye godt sikkerhetsarbeid i næringen.

Men historiske tall gir ingen garanti for framtidig utvikling. Sikkerhet er som kjent ferskvare. Når vi planlegger for god sikkerhet også i framtiden, må vi ta høyde for de utviklingstrekkene man ser i denne næringen. Rask vekst, kontinuerlig utvikling og stadige endringer vil kreve at næringen jobber kontinuerlig for stadig forbedring.

Det norske HMS-regimet i petroleumssektoren slår fast at det er virksomhetene som er ansvarlig for sikkerheten. Myndighetenes oppfølging kommer i tillegg til

og ikke som en erstatning for selskapenes oppfølging av egen virksomhet.

Tillit er en viktig forutsetning for dette HMS-regimet. Myndighetene setter rammene for petroleumsvirksomheten og gir selskapene tillit og handlingsrom til selv å velge løsninger som oppfyller de funksjonelle regelverkskravene. Men dette er ingen blind tillit – myndighetene fører tilsyn med at virksomhetene etterlever regelverket i alle faser av virksomheten.

Riksrevisjonen peker i sin rapport på viktigheten av at også myndighetenes oppfølging må være tilpasset de forhold og de utviklingstrekk man ser i næringen. Det framgår av rapporten at Petroleumstilsynet i hovedsak følger opp hendelser og bekymringsmeldinger på en god måte, men de peker også på noen viktige forbedringsområder når det gjelder tilsynets bruk av reaksjonsmidler og oppfølging av avvik.

I et regime basert på tillit er det derfor viktig med en klar erkjennelse av at manglende etterlevelse av regelverket vil få konsekvenser.

Med bakgrunn i Riksrevisjonens rapport og HMS-meldingen om petroleumsvirksomheten som Stortinget behandlet i fjor sommer, har jeg iverksatt en rekke viktige oppfølgingstiltak.

Petroleumstilsynet skal bli sterkere og tydeligere, og de må løpende tilpasse seg utviklingen i næringen. De har fått i oppdrag å utvikle sin tilsynsstrategi slik at de tar i bruk nødvendige virkemidler på rett tidspunkt, at de i nødvendig grad følger opp pålegg, og at påpekte avvik lukkes.

Et velfungerende trepartssamarbeid er en viktig forutsetning for at HMS-regimet skal være solid også i framtiden. Dette var et tema som ble grundig diskutert i den partssammensatte arbeidsgruppen som jeg satte ned i 2016.

Jeg har bedt Petroleumstilsynet om å iverksette nødvendige tiltak for å følge opp både HMS-meldingen og anbefalingen fra Riksrevisjonen, og tilsynet er godt i gang med dette arbeidet. Jeg vil naturligvis følge opp dette utviklingsarbeidet i min styringsdialog framover også.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Dag Terje Andersen (A) [13:52:37]:** Statsråden var inne på mye av det samme som vi sier i våre merknader ved behandling av saken. Statsråden sa at den tilliten som er til selskapene, ikke er en blind tillit. Vi kan vel konstatere, med bakgrunn i eksemplene Riksrevisjonen har kikket på, at den i hvert fall har vært noe svaksynt når det gjelder å følge opp at selskapene faktisk var verdt tilliten de har, og at den har vært fortjent.

Jeg er enig i det statsråden sa om trepartssamarbeidet og betydingen av det. Men det som kom fram un-

der høringen, var at topartssamarbeidet, altså samarbeidet mellom operatørselskapene og deres ansatte, i større grad var en utfordring nå enn tidligere. Det å kjenne den norske modellens måte å jobbe på er i hvert fall ferskvare, fordi stadig nye selskaper kommer inn, vi ser outsourcing og nye aktører i sektoren. Derfor kunne jeg tenke meg å spørre hva statsråden legger opp til å gjøre for å styrke kunnskapen om topartssamarbeidet?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:53:45]:** La meg først være enig i at tillit er en viktig forutsetning, men det er også krevende. Tillit fordrer enormt ansvar for dem som blir vist det.

Det er helt riktig at et godt trepartssamarbeid er helt avhengig av at topartssamarbeidet fungerer. Har man ikke et godt topartssamarbeid, er det vanskelig å kunne ha et godt trepartssamarbeid. Det har vært høyt konfliktnivå på sokkelen, det er ingen tvil om at det har vært stor uenighet og mye konflikt mellom partene i petroleumsnæringen de siste årene, av litt ulike grunner – det har vært en næring under et enormt press. Vi har selv invitert partene til flere partssammensatte arbeidsgrupper, og vi har invitert parter inn i de ulike foraene for å sikre at flere røster, flere stemmer, blir hørt, og at flere innvendinger kommer inn. Det er riktig at det blir mer internasjonalt, og viktig at selskapene som opererer på sokkelen, tar partssamarbeidet alvorlig.

**Dag Terje Andersen (A) [13:54:46]:** Da er vi enige om at det er viktig, men da er spørsmålet mitt: Hva kan statsråden bidra med – eventuelt via Petroleumstilsynet, selvfølgelig – for at kunnskapen om måten vi tenker om HMS i Nordsjøen på, blir implementert hos de nye selskapene? Vi hørte eksempler under høringen på at tillitsvalgte fortalte at de faktisk måtte lære sine nye arbeidsgivere hvordan den norske modellen fungerer. Skal vi få den spesielle modellen til å fungere – det er vi alle opptatt av – da er spørsmålet mitt hva statsråden kan bidra til for at nye selskaper som kommer inn, både selskapene og deres ansatte, får nødvendig skoloring i hvordan HMS-arbeidet i Nordsjøen skal fungere.

**Statsråd Anniken Hauglie [13:55:36]:** Jeg tror Goliat og Eni er et godt eksempel på at andre selskaper som kommer fra andre land og kulturer, har et annet forhold til partssamarbeid. Dette er skrevet om i avisen og er ingen hemmelighet, og det var kanskje en overraskelse for selskapet å oppdage og erfare partssamarbeidet i praksis. Under høringen, da vi hørte tillitsvalgte fra Eni uttale seg, var det mitt inntrykk, i hvert fall der, at partssamarbeidet var blitt betydelig bedre etter at selskapet erkjente betydningen av partssamarbeidet, og at man faktisk må involvere arbeidstakernes representanter inn i arbeidet.

Alle selskaper som opererer på norsk sokkel, skal følge norsk lov, og partssamarbeid er en del av norsk lov og regelverk. Jeg forutsetter at alle selskapene setter seg inn i lov og regelverk når de opererer her. Tilsynet fører tilsyn med arbeidet ute på sokkelen, og gjør også et arbeid i så måte.

**Nils T. Bjørke (Sp) [13:56:53]:** Eg vil fylgja litt opp det som representanten Dag Terje Andersen tok opp med omsyn til trepartssamarbeidet og ikkje minst topartssamarbeidet.

Ein ting er at dei utanlandske selskapa gjerne har litt utfordringar med å forstå det me gjer, men eg føler at det ligg litt under at forholdet mellom Petroleumstilsynet og enkelte av bedriftene kan vera så tett at det vert tetta- re enn mellom bedriftene og dei tilsette. Har statsråden sett på den utfordringa?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:57:23]:** Dersom representanten nå spør om jeg har tillit til Petroleumstilsynets uavhengighet, så har jeg det. Jeg ser ingen grunn til å tvile på det. Jeg har full tillit til at Petroleumstilsynet utfører sitt tilsynsarbeid og sin oppfølging av næringen på en god måte.

Vi har en rekke organer innenfor petroleumssektoren hvor partene er representert, både sikkerhetsforum og regelverksforum, hvor partene og næringen sitter sammen med Petroleumstilsynet for å se nettopp på sikkerhet, men også på ulike former for regelverksutforming. Vi har også andre partssammensatte arbeidsgrupper som ser på ulike problemstillinger og utfordringer som er i sektoren. Så jeg opplever at det i all hovedsak er et godt partssamarbeid. De sier også selv nå at det har blitt bedre.

Jeg opplever også at vi har et godt trepartssamarbeid. Jeg opplever at vi får gode tilbakemeldinger på det. Men dette er noe som skal jobbes med kontinuerlig. Vi må aldri ta det for gitt. Dette må vedlikeholdes fortløpende.

**Nils T. Bjørke (Sp) [13:58:25]:** Eg har òg – ikkje på høyringa og ikkje offentleg, men på tomannshand – fått høyra at det å ta på seg verneombodsoppgåver faktisk er krevjande, fordi ein til tider føler og merkar at det ikkje akkurat gjev eit karrierelyft i bedrifta i ettertid.

Vil det ikkje vera ei stor utfordring dersom det er slik at dei arbeidstakarane som kanskje er best skodde for å ha ei slik oppgåve, faktisk vel ikkje å gjera det fordi det kan hindra dei i seinare karriere?

**Statsråd Anniken Hauglie [13:59:02]:** Det er en problemstilling som nok ikke bare er drøftet på tomannshånd mellom enkeltpersoner og representanten, dette er også blitt sagt, etter hva jeg husker, i høringen og

også offentlig: at flere opplever at det er vanskelig å påta seg den oppgaven.

Det er bekymringsfullt og alvorlig fordi verneombud er en helt sentral funksjon, ikke minst i denne sektoren, hvor det å passe på helse, miljø og sikkerhet er så sentralt og avgjørende. Jeg mener dette også kom fram på høringen, om jeg husker rett.

Det er viktig at selskapene legger til rette for at tillitsvalgte kan gjøre jobben sin, at verneombudet kan gjøre jobben sin. Det er selvfølgelig helt uholdbart hvis det er personer som opplever at de nærmest blir sanksjonert, at det er karrierehemmende, eller at de ikke får de rammebetingelsene de trenger for å kunne gjøre jobben sin på en god måte.

Det er selskapets, arbeidsgiverens, ansvar å legge til rette for at de tillitsvalgte får gode rammebetingelser til å skjytte det vervet som også arbeidsgiveren er avhengig av at man har gode personer til å skjytte.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [14:00:15]:** Det har vore interessant å følge replikkrunderen, og mange av dei tinga eg lurte litt på, er omtalt.

Statsråden har jo vedgått at vi her har ei utfordring, at den kritikken som har kome frå Riksrevisjonen, er veldig legitim, og at det her er ein mangel ved tilsynsmetoden til Petroleumstilsynet – eller sagt på ein annan måte: at ein ikkje har hatt tilstrekkeleg armlengdes avstand til operatørane. Ein har hatt ein tillit som har blitt forstått sånn at ein ikkje har sjekka om pålegga er blitt følgde opp, og ein har i for liten grad sett HMS tilstrekkeleg høgt og følgd dette opp på ein skikkeleg måte.

I dette har rolla til vernetenesta kome opp som ei problematisk side. På sitt beste har vernetenesta og tilsynet eit godt samarbeid og kan avdekkje veldig mykje, men mange meiner vernetenesta er svekt. Kva vil statsråden gjere for å styrkje vernetenesta på dette feltet?

**Statsråd Anniken Hauglie [14:01:19]:** Jeg registrerer at representanten Knag Fylkesnes, i likhet med forrige taler, antyder at tilsynet ikke er uavhengig, og at man har bindinger som gjør at man ikke er uhildet. Det reagerer jeg sterkt på. Så vidt jeg kan huske, er det heller ikke det Riksrevisjonen har påpekt. Det Riksrevisjonen har påpekt, er at selskap ikke følger opp pålegg gitt av tilsynet. Det er alvorlig. Jeg har ikke oppfattet at det skyldes at det er for nær binding mellom tilsynet og næringen.

Det er alvorlig at næringen ikke følger opp pålegg. Det er helt uholdbart. Det sier seg selv at det er bekymringsfullt hvis virksomheter som er under myndighet eller tilsyn, det være seg fra Helsetilsynet, Fylkesmannen eller Petroleumstilsynet, ikke følger opp. Jeg oppfattet også at de selskapene som var til stede, tok den kritikken på svært stort alvor.

Det er viktig at arbeidsgiver legger til rette for vernetjenesten. Vernetjenesten er viktig, ikke minst i denne sektoren, som jeg sa i mitt forrige svar. Når det nå har kommet signaler om at dette er problematisk for tillitsvalgte, forutsetter jeg at arbeidsgiverne tar tak i det.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [14:02:24]:** Eg opplever at verken representanten Bjørke eller underteikna stiller spørsmål ved om tilsynet er uavhengig. Det er statsrådens forståing av det vi seier. Men det er jo bringa på det reine at ein faktisk ikkje har følgd opp dei pålegga som er gitt, at ein ikkje har tatt i bruk dei reaksjonsmidla ein faktisk har, og at ein har ei verneteneste som er under press, spesielt i tider der økonomien til operatørselskapa blir sett under press.

Så mitt veldig enkle spørsmål til statsråden er – og det var det opphavlege spørsmålet: Kva vil statsråden gjere for å styrkje vernetenesta, som er så viktig for at vi faktisk får høg sikkerheit i denne sektoren, og som er ein kjempeavgjerande aktør for Petroleumstilsynet og myndighetene elles for å sikre at vi har god tryggleik på norsk sokkel?

**Statsråd Anniken Hauglie [14:03:19]:** Først: Jeg er glad for at vi får oppklart misforståelsen. Når representanten sa at pålegg ikke følges opp fordi tilsynet ikke har tilstrekkelig armlengdens avstand, oppfattet jeg at det var en indirekte kritikk av tilsynets uavhengighet. Jeg er glad for at vi har fått rettet opp den misforståelsen, for det ville være krevende hvis tilsynene våre ikke skulle ha Stortingets tillit til at de faktisk er uavhengige.

Som jeg sier: Virksomheter er i dag pålagt å ha vernetjenester. Det har kommet mange signaler i forbindelse med høringen om at tillitsvalgte opplever det som vanskelig og krevende. Bransjen selv har registrert – og jeg forutsetter at de har hørt etter når det har blitt sagt – og tar inn over seg denne – hva skal man si – bekymringen fra tillitsvalgte.

Det er arbeidsgivers ansvar å sørge for at man har en vernetjeneste, og at vernetjenesten har rammebetingelser som de kan jobbe under. Jeg forutsetter nå at man i partsdialogen også setter det på dagsordenen internt, for det er ikke holdbart hvis det er slik at ansatte ikke ønsker å påta seg den viktige oppgaven i frykt for represalier eller annet.

**Presidenten:** Da er replikkordskiftet omme.

Presidenten vil minne om at når man tar ordet i stortingssalen, titulerer man presidenten. Det gjelder også i replikkordskiftene.

De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.



**Hege Haukeland Liadal (A) [14:04:46]:** I dag er det en fin dag. I dag ser vi hvordan demokratiet i landet vårt fungerer i praksis. Norge er et lite land også når store ulykker skjer. Når landets største industriulykke skjer på norsk sokkel, skjer det altså i en næring som setter helse, miljø og sikkerhet som viktigste faktor for aktivitet.

Nettopp derfor er det som skjer i dag, så viktig. Finnes det spørsmål som ikke er besvart? Finnes det svar som det stilles spørsmål ved? Og fulgte vi opp de etterlatte eller pårørende godt nok og på en god måte?

Alexander L. Kielland-plattformen var arbeidsplass for mange. Ulykken rammet spesielt oss hjemme i Rogaland. I denne salen sitter det flere folkevalgte som mistet en kamerat. Det sitter en folkevalgt som fikk sin far hjem. Den yngste som døde i ulykken, var haugesunderen Erik. Han hadde nettopp startet sitt arbeidsliv; han var 19 år. På Island vet vi at det sitter en datter på min alder som ikke fikk sin far hjem, men som for få år siden fikk vite at det finnes et nettverk i Norge.

Det er i møtet med disse menneskene jeg ser viktigheten av hva vi gjør i dag – i møtet med flotte folk som var på jobb den dagen, og som sier at de ikke kjenner seg igjen i konklusjonen som rapporten peker på. At kontrollkomiteens arbeid i denne saken er kjempeviktig, er jeg 110 prosent sikker på, og jeg takker dem for et godt arbeid. Som samfunn må vi sikre at vi har trukket de rette konklusjonene, og at vi har lært. Arbeidsfolk som skal reise ut på norsk sokkel, skal vite at det viktigste de gjør, ikke er å fylle opp oljefondet, men at helse, miljø og sikkerhet er det som er viktigst. For at det skal være det viktigste, må vi eventuelt lære av de feilene som muligens er gjort.

Jeg vil slutte der jeg startet. Dette er faktisk en av de fineste dagene i mitt liv som folkevalgt. Jeg får forsterket tro på demokratiet og på at det er kort avstand mellom folk og folkevalgte. Jeg sender en spesiell takk til dem som har tatt turen hit og sitter på galleriet.

**Margret Hagerup (H) [14:08:01]:** I all hovedsak er det et høyt sikkerhetsnivå i norsk petroleumsvirksomhet, og det er bred enighet mellom myndighetene og partene i næringen om at norsk petroleumsvirksomhet skal være verdensledende innenfor helse, miljø og sikkerhet.

Petroleumsnæringen har i mange år ligget foran andre næringer på dette området. Jeg syntes først det virket ganske hysterisk når oljeselskaper i Stavanger tidlig var tydelige på at en skulle holde i rekkverket når en gikk i trapper. I dag vet jeg at dette er et symbol på at samme standard må gjelde både på land og til sjøs. I fjor var jeg for første gang ute på en plattform og fikk se dette i praksis. En medarbeider sa: Vi har ikke råd til ikke å tenke

sikkerhet i alt vi gjør; ett feilsteg kan være fatalt. I heisen så jeg meg selv i et speil, og over hodet mitt sto det skrevet «I am safety».

HMS-regimet i norsk petroleumsvirksomhet er tuffet på samarbeid og medvirkning, og på ansvarliggjøring, respekt og dialog mellom de tre partene: myndighetene, arbeidstakerne og arbeidsgiverne. Dette er et system som har vist seg effektivt og konstruktivt, og som har bidratt til det høye sikkerhetsnivået.

Petroleumsnæringen må strekke seg langt for kontinuerlig å forbedre sikkerheten og arbeide både forebyggende og langsiktig med HMS. Sikkerhet er et verdivalg.

Undersøkelsen som nå er gjort, viser at den tillitsbaserte modellen for oppfølging av norsk petroleumsvirksomhet byr på utfordringer for Petroleumstilsynet når selskapene ikke tar tilsynets påpekninger på alvor. Dette er alvorlig og et varsko til næringen om at en må jobbe bedre med helse, miljø og sikkerhet for å kunne beholde tilliten en er så avhengig av. Arbeids- og sosialministeren har videre gitt tydelig beskjed til Petroleumstilsynet om å iverksette nødvendige tiltak, og tilsynet er styrket. Det norske HMS-regimet i petroleumssektoren slår imidlertid tydelig fast at det er virksomhetene som er ansvarlige for sikkerheten. Myndighetenes oppfølging kommer i tillegg til – og ikke som erstatning for – selskapenes oppfølging av egen virksomhet.

Trepartssamarbeidet er viktig, og det omtales som selve juvelen på norsk sokkel. Phil Hemmens, tidligere toppsjef i Eni, sa følgende etter Goliat-ulykken: «Feilen var at vi som konsern ikke hadde skjønnet hvordan den norske trepartsmodellen fungerer.»

Helse, miljø og sikkerhet sitter i ryggmargen til dem som jobber i næringen, og partssamarbeidet er en sentral del av arbeidet og en forutsetning for å lykkes. Sikkerheten skal alltid stå i høysetet, og da må alle partene ivareta sine roller. Kun på den måten kan en opprettholde tilliten og verne om et HMS-regime som har bred støtte og ligger helt i front i verden.

Avslutningsvis vil jeg, som representant fra Rogaland, slutte meg til forrige taler og antageligvis også neste taler og si at jeg er glad for at en samlet komité i dag sier at en vil se nærmere på Alexander L. Kielland-ulykken. Det vil bety mye for mange.

**Solfrid Lerbrekk (SV) [14:11:10]:** Eg tek ordet i denne saka fordi ho rører ved meg spesielt, på ein veldig personleg måte. Denne saka er spesiell for mange som ikkje har fått sine stemmer høyrd, folk som ikkje fekk pappaen sin heim igjen frå jobb, og andre som fekk pappaen sin heim, men ikkje den same pappaen som reiste ut i Nordsjøen.

I innstillinga som ligg til behandling, ber ein samrøystes komité om at spørsmåla og diskusjonen rundt

Alexander L. Kielland-ulykka skal sjåast på av Riksrevisjonen. Eg er utruleg glad for at kontrollkomiteen har kome til denne avgjerda.

Denne ulykka er eit sår i norsk arbeidshistorie som ikkje har grodd. Dei fleste av dei etterlatne etter dei 123 personane som omkom, og òg pårørande av dei og av dei som overlevde, har mange spørsmål som dei ikkje har fått svar på, om den relativt lukka granskinga som var den gongen. Resultatet av granskinga som vart gjort i etterkant av ulykka, er ikkje eit resultat det er einigheit om. Eg meiner at det ikkje er riktig av eit opent, demokratisk samfunn som Noreg å leggja lokk på dette, når dei det rører ved, ikkje har fått dei svara som kan oppdrivast.

Far min er ein av dei 89 personane som overlevde denne ulykka. Familien min har til ein viss grad bore preg av dette, og eg har heile tida vore klar over at mange familiar er sterkt prega av dette. I alle år, heilt sidan eg var lita og skjønnte kva dette var, har eg følt på eit slags stille fellesskap med dei som ber dei bøkene Alexander L. Kielland-ulykka medførte.

Og det har vore eit stille fellesskap, for det er fyrst dei seinare åra eg har opplevd at far min har fått uttala seg og har vorte trudd på, på den måten som han har hatt behov for. I barndomen og ungdommen har eg alltid hatt inntrykk av at far min følte seg aleine i ein slags opposisjon mot det som var den vedtekne sanninga om kva som skjedde i slutten av mars i 1980.

Denne ulykka tok 123 liv og let etter seg 89 heilt eller delvis varig skada liv. For alle dette som vert vedteke her i dag, rører ved, er dette ein kjempestor siger. Me ser fram til kva Riksrevisjonen vil rapportera om dette i etterkant.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [14:14:16]

*Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Per Olaf Lundteigen, Siv Mossleth, Geir Inge Lien og Bengt Fasteraune om en nasjonal opptrappingsplan for VTA-plasser (varig tilrettelagt arbeid) (Innst. 409 S (2018–2019), jf. Dokument 8:138 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Eigil Knutsen (A) [14:15:09]** (ordfører for saken): Jeg vil starte med å takke representanten Lundteigen og de andre representantene som har levert inn dette forslaget.

Saken vi behandler i dag, gir uttrykk for det store engasjementet for et inkluderende arbeidsliv som så mange av oss deler.

Varig tilrettelagt arbeid, VTA, er et tilbud til personer som mottar uføretrygd og har behov for arbeid i en skjermet virksomhet. Arbeidstakerne er omfattet av arbeidsmiljøloven og har vanlige arbeidskontrakter. Personer med utviklingshemning har vært og er en viktig målgruppe for varig tilrettelagt arbeid. Vi vet at en stor del av denne gruppen er uten dagtilbud eller arbeid. Ifølge NAKU var over halvparten av personene med utviklingshemning såkalt inaktive i 2017. Jeg er glad for at en samlet komité anerkjenner denne utfordringen, og at det medfører et behov for tilførsel av nye VTA-plasser også i kommende års statsbudsjetter. For det er vi i Stortinget som fastsetter antall VTA-plasser. Deretter fordeles Nav plassene ut til fylkene, fordelt på de 335 vekst- og attføringsbedriftene.

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2019 økte Stortinget antallet VTA-plasser med 700. Det var et svært godt vedtak. Likevel vet vi at mange står i kø for å få en VTA-plass. Bare i min hjemkommune, Bergen, rapporteres det om en venteliste på 120 personer. Med dagens takt på nye plasser og tildelingskriterier vil det ta 16 år før alle på ventelisten får en plass, gitt at det ikke kommer nye personer inn på listen. Derfor mener Arbeiderpartiet at Senterpartiets forslag i denne saken er fornuftige og realistiske, og særlig håper jeg regjeringen merker seg forslag nr. 3, om å gjøre en ny vurdering av tildelingskriteriene for nye VTA-plasser.

Dagens forslag, som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV stiller seg bak, blir nedstemt av høyresiden i denne sal. Men som en evig optimist regner jeg med at regjeringen og stortingsflertallet merker seg engasjementet i denne sal for et inkluderende arbeidsliv for alle. Når en er i posisjon, hender det at en stemmer ned opposisjonens forslag, men fremmer dem selv senere, hvis de har noe for seg. Det er mitt håp for de tre forslagene de rødgrønne partiene står bak i denne saken.

Jeg tar opp de tre forslagene.

**Presidenten:** Representanten Eigil Knutsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Helge André Njåstad (FrP) [14:17:55]:** Engasjementet for denne gruppa trur eg er sterkt hos alle. Eg synest at noko av det gøyaste med å vera politikar er å sjå kor kort veg det er frå vedtak blir gjort, til det får direkte

innverknad for vanlege folk. I Bergens Tidende 3. juni kunne ein lesa om at Helle Pettersen jublar over endeleg å ha fått seg ein VTA-plass i Midtun Vekst AS. Me ser kor kort veg det er frå eit budsjettforlik og påplussing til at vanlege folk har eit meningsfullt arbeid å gå til.

Då saksordføraren hadde si utgreiing her oppe, gav han nærmast inntrykk av at dei raud-grøne hadde mange gode forslag. Han håpte at posisjonen kom etter, men faktum er at posisjonen ikkje snakkar om opptrappingsplanar, men faktisk om opptrapping i praksis. Går me tilbake til 2013, då noverande opposisjon var posisjon, hadde me under 10 000 VTA-plassar i Noreg, mens me i dag har 11 000 plassar, og det vart auka med 1 800 nyleg. Og me veit at på fredag vil stortingsfleirtalet auka ytterlegare, sånn at endå fleire får dei VTA-plassane dei treng. Eg meiner at konkret politikk og løyvingar er betre enn opptrappingsplanar, som ein her føreslår.

Når me går til dei forslaga som Senterpartiet har, merka saksordføraren seg spesielt punkt 3. Regjeringa har jo allereie kome dette i møte i dei fylka som ikkje fekk plassar i fjor. For eksempel får mitt heimfylke, Hordaland, allereie plassar av dei reviderte tildelingsmidla. Av dei 1 450 nye plassane som kjem av overføringa frå i fjor og nye tildelingar som vil skje på fredag, vil Hordaland og Vestlandet få 154. Det er altså ikkje behov for å ha punkt 3, for her har regjeringa allereie, gjennom direktoratet, sørgt for at heile landet får. Eg er spesielt glad for at ein har det fokuset at dei som kan snu seg rundt raskt når me får på plass ekstra midlar, som me no gjer, og får tildelt fleire plassar, at dei vekstbedriftene som er proaktive og aktive, får tilført ekstra plassar.

Når me kjem til punkt nr. 1 og 2 i forslaget, synest eg det er litt rart at Senterpartiet, som er så oppteke av lokaldemokrati, skal ha statlege planar og statlege oversikter for dette, når me veit at me har lokalpolitikarar frå alle parti som har eit engasjement her. Det må vera fullt mogleg for lokaldemokratiet å ha samarbeid med eigne innbyggjarar og sjå når ein skal tilby plassar gjennom eigarskap i vekstbedrifter. Det er ikkje sånn at alt som blir løyst frå Oslo, blir løyst så mykje betre enn det gjer i dei over 400 kommunane som me no har i Noreg, med engasjerte lokalpolitikarar som har eit engasjement gjennom eigarskap i vekstbedrifter. Så det er unødvendig å vedta desse tre punkta for å ha ein god politikk på VTA-området.

**Margret Hagerup (H) [14:21:13]:** Vi har alle opplevd å bli satt i en bås hvor vi ikke føler oss hjemme. Det har jeg opplevd som kvinne, som politiker og som firebarnsmor. Spesielt mennesker med psykisk utviklingshemning opplever fordommer. Men i motsetning til dem er det lettere for meg å bryte fri fra et stempel som

jeg opplever som urettferdig. Det er mange som må kjempe for retten til å jobbe.

I fjor holdt Erling fra Nordpolen Industrier en tale utenfor Stortinget som satte fokus på inkludering, mangfold og betydningen av det å ha en jobb. Målet var flere varig tilrettelagte arbeidsplasser. Erling snakket om betydningen av arbeid, betydningen av fellesskap og betydningen av å mestre. Vi trenger flere slike arenaer for mestring. Derfor har regjeringen satset på en økning i antall VTA-plasser, samtidig som vi stimulerer til at flere ordinære arbeidsgivere skal ta inn personer med nedsett funksjonsevne. Arbeidsgiverne er en viktig del av inkluderingsdugnaden, og vi trenger arbeidsgivere som ser verdien av inkludering.

For Høyre er inkluderingsdugnaden et av våre viktigste prosjekt. Ressursene ligger ofte skjult i den enkelte, og gjennom aktivitet og mestring dukker de fram på steder man kanskje ikke hadde trodd. Det er det som er verdien av arbeid.

Men vi skal gjøre mer, for vi har ikke kommet langt nok med å inkludere flere. Vi trenger fremdeles flere VTA-plasser, og vi trenger et tettere samarbeid mellom vekstbedrifter og ordinære virksomheter. En god oppfølging er også viktig for å forhindre at folk faller ut av systemet. Ikke minst er det viktig at plassene brukes riktig, og at VTA-plassene prioriteres for personer med utviklingshemning.

Siden 2013 har regjeringen økt antallet VTA-plasser fra 9 200 til 11 000. I tillegg er midlene til mer oppfølging økt. Dette er en viktig satsing. Nav skal fortløpende vurdere fordelingsmodellen for tildeling av VTA-plasser til fylkene og justere denne etter behov, slik det ble gjort da Vestland, Troms og Finnmark nylig fikk tildelt ekstra plasser.

VTA er en ordning det jobbes kontinuerlig med å videreutvikle, og Høyre ser det som lite hensiktsmessig å bruke administrative ressurser på nye utredninger og retningslinjer nå. Spørsmålene som forslagsstillerne tar opp, er allerede gjenstand for løpende dialog og vurderinger, og regjeringen har i Granavolden-plattformen vært tydelig på at en skal styrke VTA-ordningen. Det vi trenger nå, er flere arbeidsgivere som blir med i denne dugnaden, for det er ikke politikerne og Nav som senker tersklene inn i arbeidslivet, og som ansetter – det er det arbeidsgiverne som gjør. Vi har gode tider i Norge nå, og vi må bruke disse tidene til å inkludere så mange vi kan, i arbeidslivet. Vi skal fortsette den historiske satsingen på varig tilrettelagt arbeid, og vi inviterer flere arbeidsgivere med på laget.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:24:22]:** Jeg vil takke saksordfører Eigil Knutsen fra Arbeiderpartiet for den jobben som er gjort. Når forslaget er fremmet fra Senter-

partiet, er det fordi det er et spørsmål som må løses, det er et problem, det er noe som mange er opptatt av, det er noe som ikke fungerer, det er noe som må forbedres.

I tillegg til VTA, varig tilrettelagt arbeid, som er innenfor bestemte bedrifter, har vi også VTO, varig tilrettelagt arbeid i ordinær virksomhet. Senterpartiet er opptatt av at vi skal bruke begge ordningene, sjøl om bare VTA er nevnt her. Det er en tidsbegrenset ordning, det er en ordning for en målgruppe som mottar eller ventes å motta uføretrygd. Det er stor kø, og det er behov for en sømløs overgang for de mange, fra videregående skole og over til VTA eller VTO.

Det er et faktum at andelen psykisk utviklingshemmede uten arbeid eller dagtilbud har steget fra om lag 10 pst. i 2012 til langt over 50 pst. i 2017. Det berører mange mennesker, og det berører mange pårørende.

Vi erfarer i svar fra statsråden – det var bakgrunnen for Dokument 8-forslaget – at det ikke er noen klar registreringsmåte for hva som er behovet i saken. Vi har derfor kommet med de tre forslagene, og jeg må si det er ganske klargjørende at regjeringspartiene nok en gang ikke kan være med på noen av de tre forslagene – nok en gang kan de ikke være med på noen av de tre forslagene. Jeg drister meg til å si at hvis Kristelig Folkeparti ikke hadde vært en del av regjeringsapparatet, hadde vi fått flertall for i hvert fall noen av forslagene, for det er jo rimelige, nøkterne og forsiktede forslag. Men regjeringas representanter kjører hardt på at en ikke skal være med på noe av det som kommer fra opposisjonen. Det minner meg om Karl Eirik Schjøtt-Pedersen i hans velmaktsdager, og det er ikke noe særlig å skryte av.

Den nasjonale oversikten skal vi ikke få. Det blir sagt fra regjeringspartiene at det ikke er en hensiktsmessig framgangsmåte, og det er ikke noe behov for å klargjøre regelverket. Men regjeringspartiene har jo innført krav om rapportering av venteliste for sykehjemsplasser – det er sikkert like vanskelig.

Dette er en viktig sak, og jeg håper at arbeidsmarkedsbedriftene følger opp saken sånn at regjeringspartiene får fortgang i å gjøre en bedre jobb for de mange som virkelig trenger et tilbud om VTA eller VTO, slik at de kan ha et arbeid å gå til hver dag.

**Solfrid Lerbrekk (SV) [14:27:31]:** VTA-arbeidsplasser utgjør kanskje den mest fargerike delen av norsk arbeidsliv og er dei desidert aller mest spennande, gøye og gjevande arbeidsplassane å besøkje.

Det er eit veldig godt forslag Senterpartiet har kome med. Det viser tydeleg kva som i dagens situasjon bør koma på plass i ordninga med varig tilrettelagde arbeidsplassar. Det er heilt klart eit potensial for å gjera det enklare, med ein saumlaus overgang mellom skule

og varig tilrettelagt arbeid for ein del av kandidatane som inngår i ordninga.

Flertalet viser i innstillinga til at me slår inn allereie opne dører med dei forslaga me kjem med. Eg meiner at argumentasjonen dei bruker, til ein viss grad viser motvilje mot å gjera ein innsats for at ordninga skal fungera best mogleg, og kanskje hakket betre enn ho gjer i dag. Det bør alltid vera eit mål å få til ei best mogleg fungerande ordning. Difor synest eg det er skuffande at regjeringspartia ikkje vil leggja til rette for at dei som er klare kandidatar for varig tilrettelagt arbeid, skal få ein saumlaus overgang utan for lang ventetid og byråkrati rundt dette.

Det er skuffande at regjeringa ikkje vil leggja inn ein liten ekstra innsats for å få til ein nasjonal oversikt over behovet for varig tilrettelagde arbeidsplassar, og dermed òg behovet for nye VTA-plassar. Det har no vorte lagt på bordet mange nye VTA-plassar, og det er bra, SV er fornøgd med det. Men i dag er det nokså uoversiktleg kva behovet er, kvar det er lange ventelister, og dermed òg kvar me alle burde og kan leggja inn ein innsats for å påverka kvar det burde søkjast om å oppretta nye plassar.

**Geir Sigbjørn Toskedal (KrF) [14:29:53]:** Varig tilrettelagt arbeid er et tilpasset tilbud for personer som mottar uføretrygd og har behov for arbeid i en skjermet virksomhet. Det er ofte et høydepunkt å besøke disse arbeidsplassene ved mine kommunebesøk rundt om i Norge – fra Kapro i Karasjok til Solstein på Karmøy. Det er arbeidsglede, tilfredshet, nyttig virksomhet og produksjon og mange flotte personer og gode venner der.

Tilbudet gis også til personer med behov for tilrettelegging som i nær framtid forventes å få innvilget uføretrygd. Deltakere i varig tilrettelagt arbeid er ordinære arbeidstakere i henhold til arbeidsmiljøloven, med krav om arbeidskontrakt. Arbeidet kan kvalifisere til jobb i ordinær virksomhet, men mange forblir i VTA-bedriften hele arbeidslivet, for tiltaket er tidsbegrenset, i motsetning til andre tiltak.

For Kristelig Folkeparti er VTA en viktig del av kampen mot utenforskap, ved at flere blir inkludert i det sosiale fellesskap som arbeidsplassen utgjør, og dermed får gode daglige rutiner. Det er en god ordning som har åpnet arbeidslivet for personer som har stått utenfor, ikke minst mange utviklingshemmede og personer med psykiske eller andre helselidelser.

På landsbasis finnes det omtrent 335 vekst- og attføringsbedrifter med VTA-plasser. Stortinget økte antallet VTA-plasser med 700 i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2019. Det underbygger at varig tilrettelagt arbeid har vært en prioritert oppgave for denne regjeringen over gjentatte statsbudsjetter, og at bevilg-

ningene til VTA-plasser nå er på et historisk høyt nivå. I denne regjeringens tid har antallet økt med 1 800, og nivået blir nå om lag 11 000 plasser.

Regjeringen har også i Granavolden-plattformen nedfelt ambisjoner om å styrke VTA-ordningen og øke antallet plasser. Kristelig Folkeparti mener at VTA er en ordning det jobbes godt og kontinuerlig med å videreutvikle i dag, og at det derfor er uhensiktsmessig å bruke ressurser på nye utredninger og retningslinjer nå.

Problemstillingene knyttet til VTA handler ikke bare om antall plasser, men også om at plassene blir brukt rett.

Det er mer å ta tak i, og Kristelig Folkeparti er utålmodig. Halvparten av personer med utviklingshemning er ikke registrert med arbeid eller aktivitet, verken med dagtilbud, i arbeidsmarkedsbedrifter eller utdanning. Personer med utviklingshemning er så godt som helt utenfor det ordinære arbeidsmarkedet. I tillegg marginaliseres de og kan sies ofte å være i utkanten av det skjærmede arbeidsmarkedet også.

Dette betyr at det ikke bare er antall VTA-plasser som er viktig for at personer med utviklingshemning skal ha et tilbud om arbeid eller aktivitet, men at disse blir prioritert når VTA-plasser innvilges.

Kristelig Folkeparti ønsker derfor å styrke flere arbeidsplasser i det ordinære arbeidslivet, såkalte VTO-plasser. Her gjelder prinsippet om menneskeverd i vår viktige likeverdsreform. Jeg kan forsikre Senterpartiet om at Kristelig Folkeparti er en utålmodig pådriver i denne saken.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

**Statsråd Anniken Hauglie [14:33:12]:** Regjeringen ser varig tilrettelagt arbeid som en god ordning som har åpnet arbeidslivet for personer som har stått utenfor. Mange deltakere er brakt ut av isolasjon og inn i et arbeidsfellesskap. Ikke minst gjelder dette mange utviklingshemmede og personer med psykiske lidelser.

Til forslaget om å utarbeide en nasjonal oversikt over behovet for VTA-plasser som grunnlag for en nasjonal opptrappingsplan, er min vurdering at det vil være en svært krevende oppgave å lage en god nasjonal oversikt over behovet for VTA-plasser. Det finnes ingen klart definert målgruppe for VTA basert på objektive kriterier. Målgruppen er i dag definert i forskrift. Definisjonen i forskriften er basert på en blanding av objektive kriterier og skjønnsmessige kriterier. Vilkårene i forskriften er utformet med tanke på en vurdering av konkrete søkere, ikke tallfesting av målgruppen som helhet.

Å basere en oversikt på ventelister vil trolig heller ikke være en god måte å anslå behovet på. Antall søknader som framsettes, avhenger bl.a. av tilgangen på plas-

ser ved det enkelte Nav-kontor, og vil derfor gjenspeile andre forhold enn reelt behov.

Forslagsstillerne ønsker at regjeringen skal utarbeide modeller som sørger for en sømløs overgang fra videregående skole til VTA-plass. Andre løsninger må alltid vurderes grundig før det eventuelt treffes vedtak om uføretrygd og plass i VTA. Det innebærer at en rask overgang fra videregående utdanning til VTA ikke nødvendigvis er en god løsning.

Forslagsstillerne ber regjeringen gjøre en ny vurdering av tildelingskriteriene for VTA-plasser mellom fylkesregionene. Regjeringen mener det er svært viktig å sikre en rettferdig fordeling av VTA-plassene. Dette bør gjøres gjennom tildelingskriterier som i størst mulig grad er objektive, og som sikrer forutsigbarhet. Ansvar for fordeling av VTA-plasser ligger i direktoratet.

Direktoratet har de siste årene benyttet en modell basert på antall uføretrygdde under 40 år. Basert på denne modellen har vi sett at det er en viss skjevfordeling av midler. Ved tildeling av nye plasser tas det derfor sikte på å redusere denne skjevfordelingen.

Jeg mener antall uføretrygdde under 40 år virker som et rimelig utgangspunkt. Analyser viser at denne gruppens diagnoser sammenfaller med VTA-deltakere i større grad enn eldre uføretrygdde.

Til slutt vil jeg minne om at denne regjeringen har gjennomført en meget betydelig satsing på VTA. Siden den tiltrådte, har antall plasser økt med om lag 1 800 på årsbasis. Aldri før har så mange fått tilbud om VTA-plass som nå, men det har også vært en riktig og nødvendig prioritering.

**Presidenten:** De talere som heretter får ordet, har øg en taletid på inntil 3 minutter.

**Siv Mossleth (Sp) [14:36:25]:** En meningsfull hverdag er viktig for folk, og et arbeid å gå til er for de aller fleste av oss en del av det som gir livet mening. Sånn er det for meg, og sånn er det for dem jeg har møtt som jobber i viktige vekstbedrifter, og som har behov for ekstra oppfølging.

En av disse vekstbedriftene er Vev-Al-Plast i Saltdal. Det er en moderne produksjonsbedrift med stor bredde innen produkter i plast, aluminium, tre og tekstiler. Her kan man få f.eks. turskilt, grensemerker, nødstige til brygga eller arbeidsklær. De er innovative og finner nye områder å tilby produkter på. Eierne er kommune, fylkeskommune og Nord-Norges Diakonistiftelse. Bedriften gir folk som jobber der, muligheter, og de gjør det uten å ta en krone i utbytte fra bedriften. Alle inntektene pløyes tilbake for å gi gode arbeidshverdager for dem som jobber der.

Men denne bedriften har ikke fått noen nye varig tilrettelagte arbeidsplasser – VTA-plasser – selv om det er

behov for flere plasser. Alle VTA-plassene i den kommunen er omgjorte plasser som ble opprettet i forbindelse med tida da Vensmoen var sentralinstitusjon for psykisk utviklingshemmede. Plassene som er der, brukes selvfølgelig av de personene som ble værende igjen i kommunen etter HVPU-reformen, dvs. etter at sentralinstitusjonen ble avviklet.

Det er kjempebra at vi har de plassene, men jeg tenker at når det skal regnes ut i antall uføre under 40 år, er det ikke riktig at disse VTA-plassene, som tidligere var såkalte PU-plasser, regnes inn i det. Det er plasser som er opptatt fra før, i et annet system, og det kommer av at veldig mange av dem som tidligere var på sentralinstitusjonen, ble boende i kommunen. På den måten fikk man et mye større behov for spesielle arbeidsplasser i slike kommuner. Jeg ser at f.eks. Nordland bare fikk 14 av de nye plassene, og det synes jeg blir veldig lavt med tanke på den historien som gjør at det trengs flere slike plasser i dette området.

**Kjersti Toppe (Sp) [14:39:31]:** Mange står i dag i kø for å få eit tilbod om varig tilrettelagt arbeid. Det ligg ikkje føre noka nasjonal oversikt over kor mange personar som ventar på plass, og storting og regjering har dermed inga oversikt over det reelle behovet for VTA-plassar dei komande åra. Regjeringspartia seier at dei heller ikkje ønskjer å få dette.

Det vert hevda at ei nasjonal oversikt over behovet for VTA-plassar ikkje er ein hensiktsmessig framgangsmåte. Det er vel for regjeringa dette ikkje er hensiktsmessig, for da får dei vita kva det reelle behovet er. At det er vanskeleg å estimera behovet fordi kriteria ikkje er eintydige, er eit dårleg argument, for den same regjeringa har innført ei nasjonal oversikt over kor mange personar som har fått innvilga krav til sjukeheimplass. Det burde ikkje vera vanskelegare å få til dette når det gjeld ventelister på VTA-plass – om det er politisk vilje. Ei nasjonal oversikt er ikkje eit mål i seg sjølv, men eit verkemiddel for å kunna setja mål for ein opptrappingsplan. Det må jo vera eit mål at personar med behov for varig tilrettelagt arbeid får dette.

Regjeringspartia vil heller ikkje garantera ein saumlaus overgang frå vidaregåande skule til VTA. Grunngivinga er at ein ikkje må forfordela nokre grupper, og at det ikkje er bra med automatikk i overgangen frå vidaregåande skule til VTA. Det er å snu problemet på hovudet. Det er å akseptera at ungdom må venta i årevis etter vidaregåande skule på å ha eit arbeid å gå til, og å ignorera den kunnskapen vi i dag har om overgangen frå skule til arbeidsliv for personar med utviklingshemming.

Regjeringa ser heller ikkje behovet for å endra tildelingskriteria. I dag er tildelingskriteria ikkje baserte på venteliste eller reelt behov, men talet på uføre under

40 år. Når regjeringa argumenterer mot ei nasjonal oversikt over behovet fordi dette ikkje er ei klart definert målgruppe, argumenterer dei motsett når dei går mot å endra tildelingskriteria, for dei baserer seg nettopp på at dette skal vera ei klart definert målgruppe, og har som hovudkriterium at det er uføre under 40 år. Men det seier faktisk ikkje alt om behovet, og difor har vi lange ventelister, f.eks. i Bergen, sjølv om kriteriet seier at dette skal vera heilt greitt.

Eg høyrer statsråden seia at aldri har så mange fått tildelt VTA-plass. Det er å argumentera slik eg gjer til ungane mine når vi skal køyra ein veldig lang biltur. Når dei etter kort tid spør kor lang tid vi har igjen, svarer eg at vi aldri har vore nærmare målet.

**Kristian Tonning Riise (H) [14:42:41]:** Jeg er glad for det tverrpolitiske engasjementet for VTA-ordningen i salen i dag. Det hadde kledd opposisjonen bedre å erkjenne det engasjementet som nå finnes for VTA i posisjonen – den økningen som har vært i antallet VTA-plasser med denne regjeringen. Det har vært en historisk sterk satsing på VTA under vår regjeringstid.

Representanten Lundteigen uttrykker indignasjon over at regjeringen ikke er med på noen av forslagene. Det skyldes ikke en kontant avvisning av alt opposisjonen måtte komme med, men at vi faktisk mener forslagene er feil medisin. Det står også godt beskrevet i våre merknader i saken.

Når det gjelder en nasjonal oversikt over behovet for VTA-plasser, er det – som statsråden gjorde rede for – svært vanskelig å lage en oversikt over det, fordi det ikke finnes noen klart definert målgruppe. Det er en frykt for at om man laget mer rigide inntakskriterier for VTA-ordningen, kunne man fort gjøre det vanskeligere å foreta skjønnsmessige vurderinger og gi den individuelle behandlingen folk skal få.

Det er heller ikke gitt at det beste er å ha en sømløs overgang fra videregående skole til VTA i alle tilfeller. Det bør alltid være slik at andre løsninger vurderes grundig før det fattes vedtak om uføretrygd og plass i VTA. Skulle man innført en større grad av sømløshet, er det en frykt for at man kan forfordela enkelte diagnosegrupper. Selv om det for noen diagnosegrupper kanskje kunne vært riktig, er det ikke noen automatikk i at man skal ha uføretrygd og VTA fordi man har en eller annen utfordring i livet. Derfor mener vi at det fortsatt må være basert på skjønnsmessige vurderinger, men at det er mye man kan gjøre – slik det også står beskrevet i våre merknader – f.eks. når det gjelder å bedre kommunikasjonen mellom Nav og fylkeskommunen.

Til slutt: Fordelingsmodellen er noe det jobbes kontinuerlig med i dag. Vi mener det er lite hensiktsmessig

nå å bruke nye ressurser på utredninger og retningslinjer når det er noe man jobber godt med i dag.

Det er helt greit å ha stor tro på eget partis fortrefelighet, men det er altså ikke slik at når vi stemmer mot Senterpartiets forslag, er det fordi vi egentlig har lyst til å stemme med representanten Lundteigen, men stemmer imot av prinsipp. Det er faktisk sånn at vi noen ganger er uenig i de forslagene som legges fram, men jeg skjønner at representanten Lundteigen, med sin henvisning til Schjøtt-Pedersen, kanskje hadde en annen opplevelse da han satt i posisjon.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:45:53]:** Det har dessverre blitt et prinsipp i denne salen at regjeringspartiene stemmer – uten unntak – for det de får beskjed om fra regjeringskontorene, og det er det jeg påpeker.

Senterpartiet er glad for at det er blitt flere plasser, både VTA og VTO. Tidligere statsråd Norman fra Høyre, som var styreleder i ASVL, Arbeidssamvirkenes landsforening, har gjort en glitrende jobb. Nå er stafettpinnen overlatt til tidligere byråd Geir Lippestad, som jeg også har store forventninger til vil følge opp og gjøre en meget god jobb.

Jeg er glad for at Kristelig Folkeparti er en utålmodig pådriver, jeg er glad for det som er gjort. Det kan jeg understreke – med to streker. Regjeringa innfører krav om rapportering av venteliste for sjukehjemsplass. Det er ikke enkelt å definere hvem som har krav på sjukehjemsplass, for livssituasjonen til dem det her gjelder, er ganske forskjellig. Det stiller regjeringa krav om. Men å gå inn på det her er svært krevende. Det handler om at en ikke har objektive kriterier, og da burde en kanskje få mer objektive kriterier. Det handler om at en skal vurdere konkrete saker – ja, sjølsagt skal en vurdere konkrete saker. Og det blir sagt at aktuelle søkere er avhengig av tilgang på plasser ved det enkelte Nav-kontor – hva er det for slags argumentasjon? Hvis det er få plasser, er det ikke noen vits i å stå i kø? Ja, ja, det er en måte å si det på, det også.

Det er mange ting som ikke henger på greip her, og det er ikke snakk om å lage vanskelige og rigide regler; det er snakk om å få et mer klargjørende system. Sjølsagt skal det brukes vett, sjølsagt er det grensetilfeller som en må inn på. Det blir sagt at en kan ikke ha en sømløs overgang fordi det ikke alltid er en god løsning. Nei, men i mange tilfeller er det den helt opplagte løsningen, og da burde en vel få en sømløs overgang. Og bare å se på antall uføretrygdede under 40 år og ikke se på køene er en svakhet.

Senterpartiet ønsker å få et bedre grunnlag for å gjøre en bedre jobb. Vi håper at ASVL tar saken videre. Det er tydelig at vi må ha et grasrotengasjement for å presse fram en nasjonal oversikt og få en sømløs overgang for dem det gjelder.

**Siv Mossleth (Sp) [14:48:50]:** Jeg er glad for at Kristelig Folkeparti har et stort hjerte for menneskeverdet og varig tilrettelagte arbeidsplasser som en følge av det. Jeg ser også at i Nordland er Kristelig Folkeparti-representanter opptatt av å finne gode løsninger som gagnar vekstbedriftene og de folkene som finner meningsfylt arbeid der.

Dette ønsket om en sømløs overgang fra videregående skole til VTA er veldig viktig for de ungdommene dette gjelder. Poenget i denne saken er slett ikke å få mange over på varig tilrettelagte arbeidsplasser, men for noen ungdommer er det bare varig tilrettelagte arbeidsplasser som er aktuelle. Dette er partene innforstått med lenge før disse forholdsvis få, unge elevene fullfører videregående skole.

I dag er det kommunene som må ta utfordringen med å få til en løsning og en meningsfylt hverdag for unge som helt klart burde hatt en VTA-plass, og denne plassen finnes ikke i dag for mange av disse unge. Derfor er dette et viktig forslag, og jeg håper vi kan få fortgang i utviklingen av flere VTA-plasser.

**Kjersti Toppe (Sp) [14:50:43]:** Senterpartiet er sjølsagt glad for den satsinga som har vore i dei siste åra. Vi etterlyser ein plan frå regjeringa fordi dette faktisk er eit statleg ansvar – slik at vi kan byggja ut plassar i tråd med behovet, slik at ikkje fleire går i årevis og ventar på eit arbeid.

Det fleire har brukt som argumentasjon i saka, mot å få ei oversikt som grunnlag for ein slik opptrappingsplan, er at dette er ei målgruppe som det er vanskeleg å definera. Men det er ikkje vanskeleg for kommunane. Det er ikkje vanskeleg for Bergen kommune å vita kor mange dei har på venteliste. Det talet finst i dag. Det er berre slik at regjeringa ikkje eigentleg ønskjer å få vita det. Det er det som er vår kritikk. Kvifor ønskjer ikkje regjeringa å få vita om behovet? Er det fordi ein ikkje ønskjer å verta målt på det, eller kva er det? Eg kan faktisk ikkje forstå det. Det er ikkje slik at dette er ei målgruppe som det er vanskelegare å definera enn feks. dei som skal ha ein sjukeheims plass. Når det gjeld dei som skal ha sjukeheims plass, kan vi verkeleg snakka om at det kan vera ei målgruppe som det er vanskeleg å definera. Men der får vi til å ha ei nasjonal oversikt. Det har faktisk Framstegspartiet vore ein pådrivar for. Men når det gjeld desse, skal Framstegspartiet ikkje ha det. Da er det eit meiningslaust forslag. Det kan eg faktisk ikkje forstå.

Så til argumentasjonen om at ein ikkje skal endra tildelingskriteria. Da er ein fornøgd med at det er ei norm som går ut frå kor mange uføre ein har under 40 år. Men tilbake igjen til sjukeheimar: Der òg finst det ei norm, eit måltal, om at ein skal ha 25 pst. dekning på sjukeheims plassar for talet på eldre over 80 år. Men ein

bruker ikkje dette som eit tildelingskriterium for sjukeheims plassar. Det har ein som ei norm, men det er behovet som bestemmer det. Det er kommunane som signaliserer og vurderer behovet. Men for VTA-plassar skal ein leggja til grunn eit heilt konkret måltal for talet på uføre under 40 år. Det er det som gjer at dette går så gale, og at det vert lange ventelister i mange kommunar.

Det er ikkje slik at saka er løyst, som representanten Njøstad seier, for statsråden skriv i vedlegget til innstillinga at ho ikkje ser nokon grunn til å be direktoratet om å endra fordelingsmodellen. Vi får her håpa på arbeids- og velferdsetaten, som, ifølgje statsråden, skal følgja utviklinga nøye.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [14:53:50]

*Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Espen Barth Eide, Jonas Gahr Støre, Else-May Botten Norderhus og Runar Sjøstad om norsk satsing på havvindindustri (Innst. 386 S (2018–2019), jf. Dokument 8:132 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Ole André Myhrvold (Sp) [14:54:46]** (ordfører for saken): Jeg vil starte med å takke komiteen for konstruktivt samarbeid, selv om innstillingen ikke er enstemmig. Likevel vil jeg benytte anledningen til å understreke den enigheten som faktisk er knyttet til at havbasert, flytende havvind byr på store muligheter for industrinasjonen Norge, og at havvind skal og må bygges ut. Det er ingen tvil eller uenighet om at vindkraft til havs byr på store muligheter for norske bedrifter, med den erfaringen næringslivet allerede har fra flytende installasjoner til havs, skipsfarten vår, verftsindustrien og fornybar energi. I tillegg til satsing på havvind vil vi kunne bevare og skape nye arbeidsplasser og gi norsk industri og teknologi et løft. Ikke minst vil vi kunne bidra til å nå norske utslippsmål om vi bruker produksjonen til å elektrifisere norsk sokkel.

Totalt slipper Norge ut 53 mill. tonn CO<sub>2</sub> i året. Oljeindustrien står for om lag 13 mill. tonn, eller om lag 28 pst. av de samlede norske klimagassutslippene, hovedsakelig gjennom drift av de 162 gassturbinene på norsk sokkel. En elektrifisering her vil bidra til massive utslippskutt ved ny fornybar energi, og det burde derfor kanskje vært knyttet forpliktelser til elektrifisering av sokkelen til utbygging av flytende havvind.

I går kom nyheten om at Olje- og energidepartementet nå vil foreslå å åpne Utsira Nord utenfor Rogaland for vindkraft. I tillegg vil departementet be om innspill til området Sørlege Nordsjø II, og det er noe jeg oppfatter at en samlet komité ikke har noe problem med å stille seg bak og applaudere fram. Samtidig er potensialet større, og det burde være rom for å åpne enda flere områder for vindkraftproduksjon til havs, slik at vi kan få prisene ned og flere aktører inn på banen – for ikke å si til havs.

Globalt synker kostnadene for fornybar energi stadig. Det er vind og sol som er driverne. Vind er likevel ikke bare vind. Utbygging av vind på land kan ha mange negative konsekvenser, og debatten her i landet den siste tiden har vist det. Men heller ikke havvind er bare havvind. Havvind er trolig en bedre egnet energiproduksjonsmetode enn den landbaserte fordi konfliktene trolig er færre og mindre kontroversielle. Men det er også to typer havvind. Det er der møllene står fast på bunnen, og det er havvind som den vi i dag skal debattere: flytende anlegg på dypvannsområder, altså 40 meter og dypere. Det er her Norge har sin mulighet. Likevel er kostnaden fortsatt for høy, foreløpig mye høyere enn for bunnfast vindkraft, og i seg selv dobbelt så høy som for landfast vindkraft.

Begge deler bygges ut i stor skala rundt oss. Derfor er det avgjørende viktig at vi klarer å få til en kostnadsreduksjon gjennom en effektiv verdikjede og redusere installasjons- og servicekostnadene. Det kunne en strategi bidratt til, og det hadde vært ønskelig om regjeringspartiene støttet oss i det forslaget.

**Else-May Botten Norderhus (A) [14:58:07]:** Norge har store havområder. Derfor har mye av norsk industriutvikling vært bygd på ressursene i havet. Det startet med handel mellom land og med fiske. Så kom olje, havbruk og gass inn, og snart har vi også kanskje en mineralnæring på havbunnen. Vi har også fått rikelig med vind og vann, det siste er en fantastisk gudegave som har gitt oss enorme muligheter til å bygge ut vannkraft, noe som igjen har ført til at vår industri har kunnet produsere sine produkter på grønn energi.

Vi har noen anlegg med vind på land, men inngrepene i naturen bidrar til stort engasjement, og det er viktig med lokal forankring i denne saken, slik vi ser det.



Men kompetansen til havs gjennom maritim næring og olje- og gassnæringen gir oss gode fortrinn for en storstilt havvindsatsing i Norge. Vi har kompetanse, teknologi, utstyr og prosesser som kan tilpasses en ny satsing. Men vi er ikke den eneste nasjonen som ønsker å få til slike satsinger, og det er ingen grunn til at Norge skal tape det kappløpet som det er all mulig grunn til å vinne. Equinor planlegger nå å utvikle og drive en av verdens største vindparker utenfor Kanariøyene, en investering som ligger på rundt 8,43 mrd. kr. Hvorfor der og ikke her? Vi i Arbeiderpartiet skulle gjerne sett at nettopp den typen investeringer kom hit.

Så til selve forslaget. Vi har bedt regjeringen om å åpne flere områder for vindkraft til havs, slik at Norge kan bli en stor produsent av fornybar kraft bygd opp av dyktige aktører i hele verdikjeden. Det er viktig for norsk industri å kunne utvikle seg videre på dette hjemmeområdet, og det er derfor gledelig å se at statsråden ikke ville komme helt tomhendt hit til Stortinget i dag når vi skulle behandle denne saken.

Vi er glade for det som har kommet av signaler, men vi har større ambisjoner og mener det bør gjøres mye mer og i raskere tempo. Derfor har vi bedt regjeringen om å ta initiativ til et Nordsjø-samarbeid for utvikling av en langsiktig forvaltningsplan for havvind med tanke på eksport til Europa. Vi vil at norsk sokkel skal ha en kapasitet på 3 GWh innen 2030, vi vil sette et mål om at Norge skal ha 10 pst. markedsandel av den globale omsetningen i havvindmarkedet, og vi mener at havvind kan være en stor bidragsyter til å erstatte gassturbiner og få redusert utslippene på sokkelen.

Vi mener det er behov for en mer offensiv nasjonal havvindstrategi, mer offensiv enn den regjeringen la fram, slik at den storstilte satsingen ikke blir bare en våt drøm, men en ny satsing der vi tar ledertrøya på.

Jeg tar med det opp våre forslag i saken og viser til at vi ikke skal være med på forslag nr. 6, som det ved en inkurie står i innstillingen.

**Presidenten:** Da har representanten Else May Botten Norderhus tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Liv Kari Eskeland (H) [15:01:19]:** Det er ikkje lenge sidan me hadde ein interpellasjonsdebatt her i Stortinget om havvind, og slik sett vart temaet ganske godt belyst frå fleire hald for kort tid sidan.

At havvind kan verta eit spennande industrieventyr for Noreg, trur eg dei fleste her i salen kan einast om, og ikkje berre møllene, men industrien rundt møllene er òg av interesse. Det handlar om maritime operasjonar, maritimt utstyr, service og vedlikehald, utvikling av materialkvalitetar og teknologiutvikling av robotar, både over og under vatn. Det handlar om kabelteknologi og leggiefartøy og grøn maritim skipsfart – kort sagt at alt

det me har tileigna oss gjennom vår maritime historie av kunnskap og kompetanse, kan koma til nytte på dette området. Slik sett har forslagsstillarane brei tilslutning til temaet som dei her tek opp.

Men når ein no vel å løfta saka – vel vitande om det pågåande arbeidet som er sett i gang av regjeringa – er initiativet litt til å undra seg over. Det er fordi me no allereie har signalisert opning av området; me har eit nordsjøsamarbeid der havvind er inkludert. Å bestemma nivået for havvindsatsing frå kommersielle aktørar er krevjande for regjeringa, og å setja nivået på eksportandelen frå kommersielle aktørar bør heller ikkje Stortinget gjera. Me jobbar òg med olje- og gassindustrien og med å leggja til rette for å nytta havvind framfor gassturbinar, slik som me gjer på Tampen, og me jobbar med tilrettelegging for norsk maritim energiteknologi gjennom GCE-ar, NCE-ar og forskingsprogram og å støtta opp under klynger mv. Alt dette er tiltak som ein i framlegget ber om skal setjast i gang. Og me er allereie i gang.

Så har eg òg lyst til å åtvara mot å kasta blå i auga på dei som no går i bresjen mot vindkraft på land, der ein kan få eit inntrykk av at flytande havvind vil vera svaret. Flytande havvind vil endå ei stund vera mykje dyrare enn konvensjonell strøm produsert av vind på land.

Men me er samde med forslagsstillarane i at ein stad må ein byrja, og det spennande vil no vera å sjå desse teknologiane opp mot energiklynger offshore, som etter kvart kan forsyna skip i transitt med fornybar energi. At flytande havvind no kan spela ei rolle i produksjonen av elektrisitet, eller for den del hydrogen eller ammoniak, er spennande å tenkja på.

Eg har gjort greie for på kva måte regjeringa allereie jobbar med framlegga som vert drøfta i dette Dokument 8-forslaget, og me ser difor ingen grunn til å røysta for noko som allereie vert arbeidd med. Når det er sagt, er eg glad for at det er så stor politisk einigheit om trua på at norsk leverandørindustri på ny kan klara omstillinga til ein ny, spennande industri.

**Presidenten:** Skal representanten ta opp forslag?

**Liv Kari Eskeland (H) [15:04:30]:** Ja, eg tek opp forslag nr. 1.

**Presidenten:** Da har representanten Liv Kari Eskeland tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Terje Halleland (FrP) [15:04:41]:** Havvind er blitt et veldig aktuelt tema, som gir oss mange muligheter innen fornybare energikilder. Det er høyaktuelt i hele verden å erstatte fossile energikilder med fornybare i dag, og vi ser at endringene skjer raskt.

Prosjekter innen fornybar energi har sunket kraftig i verdi, og vi ser at det samme er i ferd med å skje på havvind. Derfor har også regjeringen satset på havvind. Vi har både satset, vi satser, og vi vil framover legge til rette for en satsing på dette.

Så forstår jeg at Arbeiderpartiet og forslagsstillerne har behov for å få et større eierskap til denne saken. Jeg registrerer at det fremmes en bekymring fra Arbeiderpartiet om at regjeringen ikke har noen konkrete målsettinger, og at det bekymrer forslagsstillerne at regjeringen heller ikke vil følge opp den store ambisjonen som forslagsstillerne har. De er altså så ivrige etter å fortelle hvor gode de skal bli, at de fremmer et forslag om å produsere 100 TWh innen 2030 – uten tanke på behov eller kostnad, uten tanke på hvem som skal kjøpe denne kraften, hvem som skal bruke kraften, eller aller minst hvem som skal betale denne kraften. Dette er vel bare et nytt eksempel på det nye Arbeiderpartiet, når de i dag skal kappes med Miljøpartiet De Grønne om å fremme fullstendig useriøse forslag.

Havvind kan bety store muligheter for en teknologiutvikling som kan føre til nye bedriftseventyr, og vi har en verdikjede som kan realisere disse mulighetene. I går fremmet regjeringen forslag om å åpne Utsira Nord, et område som egner seg svært godt for flytende vindkraft. I tillegg vil en kartlegge interessen for Sørlige Nordsjø II, et område som også kan være svært aktuelt for å knytte seg opp mot energisystemet på kontinentet.

Regjeringen har tidligere lagt fram en strategi for satsing på havvind, med det som mål å bli ledende på feltet og øke vår eksport av varer og tjenester. Norge har en leverandørindustri som har verdensledende kunnskap og kompetanse på dette området. Nå tilrettelegger vi for å få hele verdikjeden til aktiv deltakelse på området.

**Arne Nævra (SV) [15:07:27]:** Om en ser på globusen, ser en havet, og en ser befolkningskonsentrasjonen, hvis en ser på hvor byene ligger og en vet hvor industrien ligger. Da skjønner en potensialet i havvind.

Vindkraft på land og bunnfast havvind nær land kan være veldig konfliktylft. Det har vi sett mange eksempler på. Vi snakker om naturnedbygging, fiskeri, fugletrekk osv. Havvind lenger fra land, derimot, har et enormt potensial og er betydelig mindre konfliktylft.

SV har veldig lenge pekt på norsk maritim industri som en viktig pilar i det grønne skiftet vi skal igjennom – som vi må igjennom. Det er en viktig del av det som vi i SV kaller vår grønne, nye deal. Det er veldig kort avstand fra offshore olje- og gassteknologi til offshore flytende vind. Det ser vi av de selskapene som er involvert. Vi har lenge sett at næringene sjøl har ønsket seg initiativer, og de har sjøl tatt mange egne initiativer i retning av havvindsatsing. Flere talere har pekt på dette allere-

de. De har pekt på Equinors Hywind Scotland-prosjekt som et eksempel på satsing på norsk næringsliv, der man har et testanlegg med fem turbiner på 6 MW hver.

Det er på tide at Stortingets brede enighet om norsk havvindsatsing nå konkretiseres og bringes ut i livet. Med flytende havvinnanlegg får vi på et vis en dobbel gevinst – antakelig til og med en trippelgevinst, et slags kindereg. For det første: Havvind har et betydelig potensial for å bidra til utslippskutt – bl.a. gjennom elektrifisering av sokkelen – og til annet behov. For det andre: Det vil være et fantastisk springbrett og et utstillingsvindu for avansert maritim industri og viktige eksportmuligheter i det nødvendige skiftet. Og for det tredje: Det kan produseres hydrogen gjennom elektrolyse for stabil levering til plattformer, båter og annet – utrolig interessant.

Komiteen viser videre til at bransjens aktører sjøl har analysert hvordan vekstmulighetene kan realiseres. Hele komiteen henviser også til Norwegian Energy Partners, som gjennom dette samarbeidet har utgitt en rapport. Jeg har lest den rapporten, og det viser seg at det er så mange som kanskje 250 norske selskaper som kan være interessante i en leverandørindustri.

Buskerud-benken hadde nylig møte med Technip-FMC i Kongsberg. Den norske avdelingen i dette selskapet har hovedkontor i Kongsberg, og de kunne fortelle om en utrolig framgang innen flytende havvind. Jeg skal komme tilbake til argumentasjonen der, men det viser seg at kostnadene nå faretruende – dvs. gledelig – nærmer seg kostnadene for bunnfast, og til og med for landfast.

**Ketil Kjenseth (V) [15:10:50]** (komiteens leder): Det er store muligheter i havvind, som flere har pekt på i innleggene sine. Det er også slik at vi skal trykke på gasen og på bremsen samtidig for å sørge for at det blir en god framtidig forvaltning av våre havområder, og også ta i bruk den fornybare energien.

Vår viktigste oppgave her på Stortinget er å regulere. Det er å regulere havområdene, som statsråden og regjeringa nå har tatt initiativet til, i Utsira nord og i sørlige Nordsjøen. Begge deler er veldig bra. Det er også å legge til rette med virkemidler, slik at industrien får en mulighet til å skape og å delta i de nye markedene. Så er det også et internasjonalt samarbeid. Noen av mulighetene som skapes, er fordi CO<sub>2</sub>-avgiftene begynner å fungere. Det er den ene delen av det. Det andre er at det skapes ny teknologi som tar ned kostnadene.

Det er ikke akkurat vindstille på land for tida. Vi skal heller ikke være naive og tro at det blir helt uten støy å ta i bruk vindmølleteknologi til havs. Det er store fiskeriinteresser bl.a. som vil bli berørt. Vi skal lære av det konfliktnivået som vi til dels har sett på land, og ta det med i bildet og utviklingen når det gjelder havvind.

Vi er også nødt til å diskutere hvilke markeder. I Norge har vi godt med fornybar energi på land i dag. Derfor er det også en interessant diskusjon hvor produksjonen skal brukes. Strøm til kontinentet er åpenbart interessant, og derfor er det internasjonale samarbeidet veldig viktig. Som representanten Nævra var inne på, er karbonfangst og -lagring en mulighet og også hydrogenproduksjon. Men å skulle føre veldig mye til land i Norge bør vi ikke bruke tid på. En liten oppfordring til Arbeiderpartiet blir jo å utvikle en ny leterefusjonsordning, kanskje en ordning for å skape en ny industripolitikk. Vi har ikke behov for 100 TWh på land i Norge. Det er veldig overraskende at Arbeiderpartiet gikk inn i Miljøpartiet De Grønnes forslag om det. Det vitner om en liten desperasjon.

Så må vi også diskutere typer havvind. Det er ikke gitt at flytende havvind i den formen som Equinor diskuterer den, er den som blir den toneangivende. Makani skal i sommer teste luftbåren havvind i Norge fordi vi har lagt til rette for et testsenter i Norge. Det kan også bli en lovende teknologi.

**Bjørnar Moxnes (R) [15:14:14]:** Equinor satser på verdens største flytende havvindprosjekt utenfor kysten av Spania – ikke utenfor den norske. Det er bl.a. fordi vi har en regjering som somler, og som følger idealet om den passiviserte stat i næringspolitikken.

Vi vet at norsk verftsindustri er verdensledende på å bygge store installasjoner som flyter på havet. Det er veldig godt nytt for den omstillingen vi trenger – vekk fra en oljeavhengig industri og over til en mer klimavennlig industri. En sånn omstilling må bygge på den kunnskapen, kompetansen og erfaringen som finnes hos fagarbeiderne i dagens leverandørindustri. Det er bakgrunnen for forslaget som Rødt har fremmet, om satsing på flytende havvind, i representantforslaget om en ny industriell revolusjon, som behandles her i Stortinget i morgen.

For å kutte utslippene våre må vi også etter hvert, vet vi, slutte med fossil energibruk i Norge. Energisparing kan ta unna en del, det samme kan oppgradering av eksisterende vannkraftverk, men det vil ikke dekke hele behovet. Vi trenger mer fornybar energi. For å unngå store naturinngrep og for å unngå tap av uberørt natur er det derfor viktig å bygge ut flytende havvind i Norge.

Norge bør bli en stormakt innen flytende havvind – ikke ved å produsere enorme mengder strøm på norsk sokkel, men ved å bygge nok til at vi blir gode på teknologi og på drift. Heller enn å eksportere strømmen som en råvare, bør vi styrke leverandørindustrien og verftsindustrien, sånn at de kan eksportere komponenter og teknologi til å bygge flytende havvind også i andre land.

Det grønne skiftet kan ikke importeres via strøm fra naboland eller eksporteres via strøm til andre land.

Norsk strømeeksport utgjør 0,3 pst. av energiforbruket i Europa. Alle land må finne sin modell for å bygge opp utslippsfri energiproduksjon. Heller enn å fortsette å være en råvareeksportør bør Norge bruke den rene kraften som et konkurransefortrinn, som styrker og bygger norsk fastlandsindustri.

Det er bra at Arbeiderpartiet vil satse på havvind, men det er et feilskjær å koble en sånn satsing med mer krafteksport. Det betyr å satse på verftsindustrien samtidig som man sparker beina under store deler av fastlandsindustrien. Økt krafteksport er en trussel mot norsk industri. Inntektene fra norsk industri er voldsomt mye større enn en mulig inntjening fra noen ekstra vindmøller på norsk sokkel.

Med det tar jeg opp Rødts forslag til saken.

**Presidenten:** Representanten Bjørnar Moxnes har da tatt opp det forslaget han refererte til.

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:17:25]:** Jeg er glad for igjen å kunne diskutere de store mulighetene som finnes innen vindkraft til havs. Så vil jeg også uttrykke at jeg er glad for den enigheten som jeg oppfatter at mange representanter uttrykker fra talerstolen, om potensialet her.

Jeg kunngjorde i går at jeg i løpet av de nærmeste dagene vil legge ut på høring et forslag om å åpne områder for konsesjonssøknader om fornybar energi til havs. Her foreslår regjeringen å åpne området Utsira Nord utenfor kysten av Rogaland. Dette området egner seg for flytende vindkraft, som er den teknologien som det knytter seg mest forventninger til hos oss nordmenn. Så ber jeg om innspill på om vi også bør åpne området Sørlike Nordsjø II, som ligger nært opp mot vår grense til Danmark. Det kan derfor vært godt egnet for tilknytning til det energisystemet som kontinentet er avhengig av. Som en del av høringen vil jeg foreslå en forskrift til havenergilooven. Forskriften vil gi nærmere bestemmelse om selve konsesjonsprosessen.

Debatten om vindkraft på land har styrket min tro på at vi må ta godt vare på den praksisen vi har, med gode prosesser, før det gis tillatelse til å bygge ut ny kraftproduksjon.

Jeg ser av Arbeiderpartiets mange forslag at man har stor hast med å bygge ut fornybar kraftproduksjon til havs. Jeg mener at vi bør høste erfaringer fra den første åpningen før vi går videre med nye områder.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Else-May Botten Norderhus (A) [15:20:07]:** Jeg vil ta tak i det som Høyres representant sa i sitt innlegg og spørre statsråden om hva han har tenkt å gjøre med det. Jeg fikk inntrykk av at når det gjelder Nordsjø-sam-

arbeidet, er det ingen vits i å komme med forslag, for det har man oversikt over og kontroll på.

Når vi jobber med vindkraft på land, er det ganske stort engasjement rundt det på grunn av at det utfordrer naturen. Det er ikke sånn at det ikke finnes konflikter med vindkraft til havs, så jeg vil vite hva statsråden gjør for å finne gode løsninger og gode kjøreregler mellom de ulike næringene, og hvor raskt man jobber med å få den type løp på plass.

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:21:01]:** Aller først: På de områdene som nå foreslås åpnet eller sendt ut på høring med tanke på åpning, er det gjort et grundig arbeid med å kartlegge interesser, osv. Men så er det også sånn at vi deltar i det eksisterende Nordsjø-samarbeidet i dag, og her er det nyttig for oss å være med, selv om Norge med sin fornybare kraftforsyning ikke har det samme utgangspunktet som de andre landene som deltar i dette forumet og samarbeidet. Det forhandles nå om et arbeidsprogram for de neste tre årene, og vi kommer til å vurdere vår deltakelse inn i dette samarbeidet.

**Else-May Botten Norderhus (A) [15:21:50]:** Da er saken veldig grei for min del. Høyre sier at dette har vi kontroll på, så sier statsråden at det er gjort en grunnleggende kartlegging, det har vært en høring, men hva regjeringens politikk er, er det ingen som får vite. Da lurer jeg på: Hva er regjeringens politikk for å legge til rette for dette? For det er behov for det, og det er ikke på plass.

Det neste jeg vil spørre statsråden om, er: Vi har fått innspill fra Rederiforbundet på om vi ikke kan lage en nasjonal strategi for havvind. Da tenker jeg at hvis jeg stiller det spørsmålet, svarer statsråden at det har regjeringen allerede gjort. Men hvorfor kommer da Rederiforbundet til Stortinget i denne saken og sier at det må man gjøre? Det må bety at de ikke er veldig fornøyd med den strategien. Har regjeringen tenkt å spisse blyanten og komme med noen nye grep med tanke på den nasjonale satsingen som det faktisk er behov for i Norge i dag?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:22:45]:** Jeg viser til det regjeringen bl.a. sa i forbindelse med statsbudsjettet 2018 om havvind og havvindstrategi. Så har regjeringen gjort mye på dette området. Jeg viser til at havvind er ett av satsingsområdene til Energi21. Det er vår nasjonale strategi for forskning, utvikling og kommersialisering av klimavennlig energiteknologi. Det gis støtte til internasjonalisering, og her er både Norwegian Energy Partners og andre aktører viktige virkemidler i så måte. Så det er ikke slik at vi plutselig har kommet på at dette er viktig. Vi ser muligheter. Dette har det vært jobbet med over lang tid. Så åpner vi nå områder for vindkraft til havs også utenfor vår kyst.

**Else-May Botten Norderhus (A) [15:23:51]:** Regjeringen har gjort mye, men man må lete lenge etter konkretiseringen, for å si det på den måten – det er kanskje en enkel oppsummering på det som har vært sagt her nå.

For å konkretisere det litt kan jeg spørre statsråden: Hva gjør statsråden for å legge til rette for at det eventuelt kan bli eksport av den type kraft som det da blir lagt til rette for i det nye området, som man nå åpner opp? Og eventuelt: Hvordan ser man på å finne konkrete løsninger for elektrifisering av sokkelen? Det er jo ikke sånn at det blåser hele tiden, men det er fullt mulig å bruke vindkraft når det blåser og gassturbiner når det ikke gjør det. Hvordan jobber statsråden for å legge til rette for det?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:24:39]:** De områdene som vi foreslår her, er områder som gir en betydelig mulighet for å produsere kraft. Vi åpner områdene sånn at kommersielle selskaper kan søke om konsesjon ut fra de behovene som disse selskapene ønsker å dekke, ut fra de forretningsmodellene som man peker på. Det regjeringen gjør, er at den legger til rette for en havvindproduksjon der kraften kan brukes mot norsk industri i Norge, og så ber vi om innspill på det området som jeg pekte på, som ligger nærmest Europa, der det vil være mulighet for havvind som også kan gi kraft som da selges til Europa.

**Ole André Myhrvold (Sp) [15:25:52]:** Bunnfast vindkraft, som vi ser utenfor Danmark og Storbritannia, er omtrent dobbelt så dyrt som landfast vindkraft. Statkraft anslår at flytende vindkraft til havs, som vi her snakker om, vil være seks til ni ganger så dyrt som den bunnfaste vindkraften. Rederiforbundet påpeker i sitt høringssvar at kostnader er en av de store utfordringene, og de mener at i en nasjonal strategi for havvind bør kostnader – kostnadsreduksjon – være et av hovedelementene gjennom oppbygging av en effektiv verdikjede og reduserte installasjons-, utbyggings- og servicekostnader. Hvordan vil statsråden bidra til å ta kostnadene for offshore flytende vindkraft ned?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:26:40]:** Da må vi gjøre mer av det vi allerede har gjort – jeg viser til Energi21, forskning og utvikling. Norge er faktisk i front når det gjelder kompetanse på havvind. Vi har mange norske leverandørbedrifter som er ute i verden, nettopp fordi man har en kompetanse og en kunnskap om vind til havs. Den kunnskapen har vi bl.a. hentet gjennom 50 års aktivitet på norsk sokkel. Det forskes, og det testes ut teknologi ved hjelp av offentlige midler som er stilt til rådighet nettopp for å være med og bidra til teknologiutvikling, som må til på dette området, som på andre områder.

**Ole André Myhrvold (Sp) [15:27:38]:** Som sagt er det seks til ni ganger så dyrt å bygge ut offshore flytende vindkraft som bunnfast vindkraft, og så langt er det mer enn nok arealer på grunt dyp til å bygge ut den bunnfaste vindkraften rundt i Europa. Skal Norge henge med i markedet, er vi nødt til å få kostnadene ned, og det er det Rederiforbundet og næringen etterspør. Derfor spør jeg statsråden igjen: Hvordan kan vi praktisk bidra til å få redusert kostnadene for installasjon og service på sokkelen for norsk flytende vindkraft?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:28:11]:** Det er ikke statsrådets oppgave å tallfeste mål for norsk leverandørindustri. Men det jeg kan være veldig tydelig på, er at vi støtter opp om norske bedrifter med forskningsmidler, forskningsprogram – jeg viste til Energi21 – og bl.a. gjennom den jobben som Norwegian Energy Partners bidrar med. De områdene vi åpner, gir også en mulighet, sammen med de offentlige virkemidlene, til å utvikle denne teknologien med tanke på kostnader.

**Arne Nævra (SV) [15:29:04]:** Deep Purple er musikk for oss som har levd en stund – og det uttrykket har fått en ny mening gjennom TechnipFMC i Kongsberg, som ser for seg muligheten til å produsere hydrogen i tilknytning til flytende vindkraftproduksjon. Det er utrolig spennende ideer. De ser for seg elektrolyse, lagring av hydrogen på bunnen, som et slags hydrogenbatteri for kontinuerlig elektrisitetstilførsel til våre olje- og gassplattformer for å få utslippene ned. Vi snakker om kanskje 80–90 pst. reduksjon, hvis man har dette hydrogenbatteriet.

Kan statsråden si noe om hvor mye dette hensynet – med hydrogenproduksjon – har vært inne i bildet i vurderingen av havvindstrategien?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:30:03]:** Selv om jeg ikke er så veldig gammel, er jeg enig i at Deep Purple er fantastisk og flott musikk.

For å produsere hydrogen vet vi at det er én ting man trenger mye av, og det er energi. Det jeg opplever, er at det er mange initiativ med tanke på hydrogen. Det er bra. Det er mange initiativ med tanke på de mulighetene vi har på land og den energien som denne energinasjonen har tilgjengelig. Det er bra. Så tror jeg, som representanten her peker på, at havvind, med den energien som vil kunne komme ut av det, også gir noen muligheter med tanke på det representanten tar opp.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

De talere som heretter får ordet, har også en taletid på inntil 3 minutter.

**Arne Nævra (SV) [15:31:14]:** Jeg hadde også et spørsmål til statsråden i tilknytning til mitt innlegg

som kommer nå – det kan jo hende han kan svare, ifølge talelista. Det er en oppfølging av representanten Botten Norderhus' innlegg. Det gjelder at dette med havvind heller ikke er helt konfliktfritt, og det gjelder hva som blir gjort for å sjekke at kryssende interesser er involvert.

Generelt kan en si at i forbindelse med grunne områder, områder nær land, vil interessene og motsetningene være størst. Grunne områder kan være fiskebanker – dette kjenner vi til. Vi ser f.eks. at Fiskarlaget og Fiskebåt i sin høringsuttalelse mener at Equinor i sitt planlagte prestisjeprosjekt, Hywind Tampen-prosjektet, ikke tar hensyn til fiskeriinteressene. De elleve vindturbinene, med kapasitet på 8 MW, er planlagt å forsyne oljeinstallasjonene Gullfaks og Snorre med fornybar elektrisk energi, henviser de til. Med andre ord: gode hensikter og viktige prosjekter, men ikke helt uten konflikter.

Norges Fiskarlag skrev i et brev til NVE i mars i fjor at de ikke har vært nok inne i prosessen med utarbeiding av havenergiloven og heller ikke i konsekvensutredningen. De sier rett ut at de ikke har vært invitert med på en tilstrekkelig måte i prosessen. Dette er svært uheldig, om det stemmer.

For ethvert aktuelt område må sjølsagt fiskerinæringen være med i prosessen før en beslutning om lokalisering blir tatt. Vi må ha med oss hele Norge på dette, hele kroppen, for å få fart på disse viktige prosjektene. SV har sympati for Fiskarlagets krav i brev av 9. mai 2019 til regjeringa ved statsministeren om at det må utarbeides en stortingsmelding om hele arealbruken av norske havområder, der alle kryssende interesser blir berørt. Vi tror det er smart. Det kan fort komme en straff i form av protester og interessekonflikter i etterkant om man ikke er i forkant.

Men havvind er et viktig satsingsområde, spesielt for å elektrifisere olje- og gassproduksjonen. Det er trist å registrere at regjeringspartiene heller ikke kan være med på intensjonen i forslag nr. 4 her i dag:

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om at Norge skal ha en 10 pst. markedsandel av den globale omsetningen i havvindmarkedet, og en omsetning på 50 mrd. kroner innen 2030, og tilrettelegge for dette.»

Igen føler jeg det er litt sånn, hvis en kler vekk alle festtaler, at regjeringspartienes yndlingsprogram på tv ville vært et statisk bilde av en oljeplattform i solnedgang, minutt for minutt.

**Else-May Botten Norderhus (A) [15:34:28]:** Ja, dette er iallfall en representant som ikke ønsker stillbilder, men ønsker fart i sysakene, for å si det slik vi sier på Møre.

Statsråden kom jo ikke helt tomhendt til Stortinget i dag, og det er jeg glad for. Men han har heller ikke en

full verktøykasse, om jeg kan si det sånn. Statsråden sa i ordvekslingen i stad at man har brukt lang tid, og det er jeg helt enig i. Men da er det kanskje på tide å begynne å ha sin klare politikk klar, mer konkret enn man tidligere har kunnet sagt det – på med ledertrøya, brett opp ermene, og få ting gjort!

Til representantene Kjenseth og Halleland: Det er interessant at når man har ferdigskrevne innlegg, glemmer man kanskje å høre på debatten. Jeg hadde innlegg før begge de to representantene og sa veldig tydelig at ved en inkurie skal Arbeiderpartiet ikke stemme for forslag nr. 6, og det gjelder altså det som er tatt opp av de representantene. Så da er det avklart.

Når det gjelder det som var av innspill fra Rederiforbundet, tenker jeg at det er utrolig viktig å ta med seg de signalene. Kan ikke statsråden se på hvordan man kan spisse de tiltakene som ligger i strategien, for faktisk å levere både raskere og bedre tiltak – som må til?

Til slutt har jeg lyst til å si til representanten Moxnes, som ikke er her lenger nå: Rødt har et eget forslag som de utfordret oss på hvorfor vi ikke stemmer for. Da tenker jeg at det er litt greit å nevne at Nord-Europa fremdeles i stor grad er avhengig av fossil kraftproduksjon og har satt seg høye mål både nasjonalt og på EU-nivå for overgangen til fornybar kraft. Her spiller norsk gass en viktig rolle, det med karbonfangst og -lagring er viktig, og det er også å kunne sende hydrogen til Europa. Men Europa vil likevel ha behov for import av fornybar energi, noe som kan gi viktige inntekter til Norge og videreføre vår posisjon som en viktig energiaktør internasjonalt. Norge har tjent godt på vannkraft. Inntekter fra havvind skal også komme vanlige folk til gode, ergo kan det være viktig å bidra også innenfor det området.

**Stefan Heggelund (H) [15:37:08]:** Nå åpnes det områder for havvind. Havvind kan bli et fornybart industrieventyr hvor Norge har unike muligheter. Norsk kompetanse er uvurderlig i utviklingen av havvind, og her ligger det et stort potensial for norske arbeidsplasser. Alt tyder nemlig på at regjeringen satser på dette.

Jeg legger merke til at opposisjonen – som vanlig i energi- og miljøkomiteen – prøver å så tvil om det som er regjeringens innsats, når vi vet at det skjer ting på energiområdet og klimaområdet som disse partiene bare kunne drømt om ville skjedd under deres regjeringstid. Det vi ser gang på gang i disse sakene, er at de rød-grønne partiene er for sene til festen. Vi ser det på CCS, hvor de hele tiden sier at regjeringen jobber for sakte. Så ser man hva som skjer i forbindelse med statsbudsjettet, og så ser man hva som skjer i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett – og der ligger de rød-grønne partiene bakpå. Vi ser det på havvind, hvor de rød-grøn-

ne partiene ber om en strategi, men en strategi har allerede blitt lagt fram av regjeringen.

Så denne øvelsen i å gjenta seg selv i nye dokumenter har blitt venstresidens varemerke i energi- og klimaspørsmål.

Jeg er glad for at vi har en regjering som satser på ny teknologi, og som viser den offensive holdningen som trengs, for vi vet at skal vi løse klimaproblemet, trenger vi ikke bare én ny teknologi – vi trenger mange nye teknologier. Det er regjeringen klar over, og derfor har vi et virkemiddelapparat som får økt bevilgning hvert eneste år fra de ikke-sosialistiske partiene – mye mer enn de fikk under de rød-grønne – nettopp for å hjelpe norske bedrifter med omstilling og satsing på ny teknologi.

Men det er klart: Hvis venstresiden hver gang ønsker å understreke at de er for sene i energi- og klimapolitikken, må de gjerne fortsette med det. Vi skal fortsette å gjennomføre den offensive politikken.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [15:40:12]:** Representanten Stefan Heggelunds varemerke er slike innlegg som han holdt nå. Fra hans side er det ikke mye fornuft i opposisjonens politikk eller i opposisjonens representanter, han snakker her om å komme for sent til festen.

Jeg satt i kontroll- og konstitusjonskomiteen og behandlet den rød-grønne regjeringas CCS-satsing på Mongstad og månelandingen. Det førte i hvert fall til at flere av oss, for å bruke festspråket, fikk bakrus. For der ble det brukt 8 mrd. kr, og ikke en eneste kilo CO<sub>2</sub> er fanget ennå.

Så det er viktig å tenke seg om og viktig å ha et faglig grunnlag. Senterpartiet står for en nasjonal industripolitikk som skaper lønnsomhet, og som ikke er basert på næringsnøytralitet. Vi står på den tradisjonen i Norge at enhver stor industri i Norge må være i et samspill mellom private eiere, fagbevegelse og staten og legge til rette for rammebetingelser som gjør at en kan få utviklet lønnsomhet. Her er det gode muligheter for å utvikle lønnsomhet, fordi vi står i en næring som høster fossil energi til en høy verdi.

Flytende havvind kan brukes til å erstatte 162 gass-turbiner som forbruker om lag 10 pst. av gassmengden som brukes til alt fra å drive plattformer til gassledningsnett. En rapport fra Norsk olje og gass fra 2007 sa at full elektrifisering av sokkelen utgjør 9 TWh. Jeg er ikke stø på hva som er det korrekte tallet nå, men vi snakker om enorme energimengder og enorme utslipp av CO<sub>2</sub> – 28 pst. av de totale klimautslippene er det det gjelder. Det er mulig, som representanten Nævra var inne på, å erstatte 80–90 pst. av CO<sub>2</sub>-utslippene ved forbrenning av gass med kombinasjonen av flytende havvind og elektrolyse av avsaltet havvann for produksjon av hydrogen, altså produksjon av hydrogen fra havvindelektrisitet.

Det gir grønt hydrogen, det kan lagres på havbunnen, og kan da gi stabil tilførsel av strøm gjennom el fra havvind og foredling av el til hydrogen, som altså lagres.

Kongsbergindustrien med FMC Technologies i spissen har gjort framstøt her og er i full gang. Det er et veldig viktig teknologiutviklende arbeid som skjer, helt i tråd med Kongsberg kommunestyres enstemmige vedtak om at vi er inne i en klimakrise. Det er med på å omstille kongsbergindustrien, og det kan gi arbeidsplasser og lange verdikjeder. Ikke minst er det internasjonalt viktig at vi som storting legger til rette for dette, for da kan firmaer i Norge vise til norske myndigheter og vise til gode resultater hjemme, noe som er en forutsetning for at de går videre ut i verden.

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:43:30]:** Representanten Nævra spurte om hva regjeringen gjorde med hensyn til å unngå konflikter når det gjelder det å åpne for havvind utenfor kysten vår. Jeg har lyst til egentlig bare å vise til det representanten Lundteigen sa var viktig: at vi måtte tenke og bruke fagkunnskap. Det er akkurat det regjeringen har gjort når det gjelder det vi foreslår skal være avsatt til framtidig havvind.

Så viser jeg bare til at det vi kommer til å gjøre, er å sende dette ut på høring, nettopp fordi vi ikke må flytte debatten vi har om vindkraft på land, ut på havet. Det å ha kunnskap før vi sier endelig ja, er viktig for meg.

Vi vet at det er andre brukere av havet. Det er andre brukere av havet også i disse områdene, men det er gjort en grundig grunnlagsjobb med dette, der NVE er de som har jobbet med studier på dette. Det er ikke tilfeldig valgte områder, det er områder som er egnet, sett i forhold til at det er naturverdier også på havet, men det er også områder som er pekt på sett i forhold til hvor man kan gjøre seg nytte av denne kraften.

Jeg synes det har vært mange gode poeng i denne debatten. Det å legge ut områder utenfor vår kyst og hente ut det potensialet i verdiskaping i en industriell utvikling med hensyn til havvind i Norge, er viktig. Men vi må ikke glemme den dimensjonen som også ligger inne i dette, at markedet for havvind ikke bare er Norge, markedet er verden. Det største markedet når det gjelder leverandørindustri og leverandørbedrifter, som har den beste kompetansen på dette, det er verden.

En av representantene ga et veldig godt eksempel på det: Equinors satsing, eller det man vurderer, i områder utenfor Gran Canaria. Vi kan definitivt ikke bygge havvind utenfor norskekysten og forsyne Gran Canaria, men vi kan bidra med leverandørindustri og kompetanse. Det er bra for verdiskaping og sysselsetting.

**Ketil Kjenseth (V) [15:46:50]:** En viktig del av denne debatten handler om teknologiutvikling på flere områder enn bare vind. Det bygges også store solparker til

havs i verden. De har også et enormt potensial. Det er noe av den teknologien vi skal sammenlikne havvind med.

Vi skal også bruke penger i Norge på en fastlandsbasert, biobasert fornybar energi, så vi har ikke enormt med penger å putte inn i en statlig subsidiering. Det er selvfølgelig opposisjonens fortrinn at den kan være en full sjømann og tenke at det finnes all verdens med penger. Representanten Lundteigen trakk fram et eksempel på det: Mongstad kostet oss dyrt og har ikke gitt oss noen utslippskutt. Det har derimot gitt oss mye ny teknologi og mulighet til å utvikle teknologi, så det har ikke vært en verdiløs sløsing. Det har vært en nyttig investering, men den ga oss ikke den månelandingen vi trodde vi skulle få.

På samme vis var det med veibruksavgiften. Den slo fullstendig beina under en oppbygging av biodrivstoffproduksjonen i Norge, som har stridd litt, men har greid å bygge seg opp – men det har gått for sakte. Når palmeoljen, etter opposisjonens betydelige oppfordringer, gikk ut av tankene i fjor – 200 mill. liter – var det ikke en norsk produksjon fra norsk skogindustri som sto og fylte på de tankene. Det har vi i hovedsak importert fra våre naboland. Det er bra at det heldigvis er andre enn oss som også utvikler teknologi, skaper industri og er med på gjøre jobben med å kutte utslipp.

Vi diskuterer også den risikoviljen vi som politikere er villige til å ha. Er vi villige til å ta en så stor økonomisk risiko som opposisjonen her nå ønsker, i form av at vi massivt skal bygge opp en flytende havvindindustri i Norge, uten at vi egentlig vet kostnaden på den, og hvor den skal bidra? At det kommer, er det ingen tvil om. Vi er alle enige om den muligheten som ligger her, men dette handler også om hvilken risiko vi er villig til å ta, og hvilke teknologier som utvikles parallelt.

Som statsråd Freiberg var inne på: Hva er problemet med å bygge utenfor Kanariøyene? Det er jo eksport av kompetanseindustri og teknologi som er den store muligheten her, og Norge har anslagsvis 5 pst. av det totale havvindmarkedet allerede. Det er i hvert fall mye bedre å eksportere den kompetansen enn å skulle bygge ut omstridte oljeprosjekter i Brasil og Australbukta, for den del.

**Presidenten:** Presidenten vil bemerke at han er i tvil om uttrykket «full sjømann» er å anse for å være innenfor god parlamentarisk språkbruk.

**Liv Kari Eskeland (H) [15:50:16]:** Representanten Nævra var på talarstolen og påstod at regjeringas ønskeprogram var ei oljeboringsplattform i solnedgang. Nei, det er ikkje riktig. Representanten kan gjerne merke seg at regjeringa nyleg har lagt fram ein revidert havstrategi, Blå muligheter. Havvind er her eitt av seks prioriterte område i den nasjonale strategien for forskning på og utvikling av klimavennleg energiteknologi, Energi21.

Noreg har i dag eit offentleg verkemiddelapparat som støttar opp under satsinga på nye energiteknologiar, slik som teknologiar for havvind i alle fasar av innovasjonskjeda. ENERGIX i Noregs forskingsråd står her sentralt. Det skal realiserast sentrale energi- og næringspolitiske mål, og det er eit viktig verkemiddel i implementeringa av Energi21-strategien. ENERGIX har ei rekke prosjekt innafor havvind, som har fått støtte. Dette inkluderer òg teknologiutviklinga innafor både flytande og botnfast havvind.

Næringa sjølv er på ballen. Teknologien er umoden, men det vert jobba godt og målretta. Me har tru på at dette kan verta eit nytt industrieventyr for leverandøriindustrien vår, for på Stordkonferansen som nyleg gjekk av stabelen, vart det planta ein våt draum: Statfjord A vart i si tid bygd på det som no er verft for Kværner. Det same verftet har no fått kontrakt på demolering av denne plattformen. Draumen er at det resirkulerte stålet vert å finna i ei havvindmølle som om nokre år forlèt Sunnhordland med kurs for havet, der ho skal produsera fornybar energi òg til dei som kjem etter oss. Dette er næringslivet sine egne ord – me støttar opp om dei.

**Presidenten:** Representanten Else-May Botten Norderhus har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Else-May Botten Norderhus (A) [15:52:40]:** Jeg dedikerer mitt innlegg til representanten Heggelund. Hvis det er slik at det norske folk er så glad i alt regjeringen gjør, hvorfor har antallet Dokument 8-forslag i denne salen økt hvert år mens regjeringen har sittet? Det må være et tegn på at det er behov for litt annen, litt mer og litt raskere politikk enn den regjeringen faktisk fører.

Så til festen som representanten Heggelund inviterte til: Når det gjelder karbonfangst og -lagring, har Arbeiderpartiet kommet med to forslag – ett om finansieringsmodeller og ett om investeringsbeslutninger – vi har i hvert fall tatt det opp i revidert flere ganger. Saken er ikke løst.

Så til CO<sub>2</sub>-fond: Der har regjeringen strandet forhandlingene, så der skjer det jo ingenting. Det er også et svar.

Når det gjelder havvind, er det ikke foreslått en nasjonal strategi fra oss, men fra Rederiforbundet i innspillene til denne saken. Vi bare påpeker at det er viktig. Vi har tre konkrete forslag.

**Terje Halleland (FrP) [15:53:56]:** Jeg synes det er flott hvis Arbeiderpartiet nå ønsker å gå vekk fra sin satsing på 100 TWh havvind, men jeg har lyst til å sitere noen ord fra Espen Barth Eide, i Montels nyhetsbrev: Grunnen til at vi nå gjør denne endringen, er at vi har gått grundigere gjennom saken, og det å sette et slikt

tall forstyrrer den debatten vi egentlig vil ha. Vi innser at dette rett og slett var litt uheldig.

Jeg registrerer at i Arbeiderpartiet heter det «en inkurie». Det er greit, det er flott. Jeg tror vi skal klare å få til en god satsing på havvind. Jeg synes vi absolutt skal utnytte de mulighetene vi har når enigheten i denne salen er så stor som den er. Jeg tror allikevel det kan være på sin plass å være litt edruelig når vi snakker om støtteordninger og de tiltakene som skal til, som flere av aktørene har vært ute og etterlyst.

Nå legger vi forholdene til rette på en god måte. Vi gir tilgang til arealer, og så skal vi ta dette litt som det kommer, på en sånn måte at vi skal se til at vi lykkes.

Så har jeg lyst til å ta to ord om all den vinden vi nå skal slutte å bygge ut på land. Alle er hjertens enige om at problemet er løst hvis vi bare plasserer vindmøllene på sjøen. Det er ikke så mange av vindmøllene våre som er plassert på sjøen, men jeg registrerer at det i hvert og ett av de prosjektene som er gjort, har kommet klager og innspill fra fiskerinæringen. Så jeg tror vi skal legge opp til grundige prosesser når vi nå skal etablere disse parkene.

Det er bred enighet om denne saken. Vi har alle et felles ønske om å lykkes. Da må vi ikke skape unødvendig usikkerhet rundt dette.

**Presidenten:** Representanten Ketil Kjenseth har hatt ordet to ganger tidligare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Ketil Kjenseth (V) [15:56:26]:** Jeg beklager ordbruken i stad om fulle sjømenn.

Jeg har registrert at Arbeiderpartiets byrådsleder i Bergen foreslår et nytt statlig selskap for flytende havvindproduksjon. Også det vitner om at en er på leit og er i villrede om både hvor en skal, og hva en vil.

Vi har i dag både Equinor og Statkraft som begge holder på med vind, som har store overskudd. Bare det å pålegge dem å bruke litt mer av det overskuddet, som de har i stort monn, er også en mulighet for å drive fram dette. Men det å skulle etablere et nytt statlig selskap bare for dette ville i hvert fall synliggjøre hvor mye statsstøtte en vil måtte bidra med for å realisere dette innen to, tre, ti eller femten år – eller hva en ønsker.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har hatt ordet to ganger tidligare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Arne Nævra (SV) [15:57:41]:** Jeg registrerte ikke at statsråden svarte på mitt forrige innlegg, hvor jeg hadde lagt inn noen direkte spørsmål til statsråden. Det gjelder hensynet til fiskerinæringen og de prosessene som har vært, både for loven og for konsekvensutredningen, og hvor mye de har vært med i prosessen.



De ordene jeg siterte fra Fiskarlaget, var egentlig ganske alvorlige, og det jeg har lyst til å høre fra statsråden, hvis han vil bruke taletid på det, er om han ser på kritikken fra Fiskarlaget med alvor og seriøsitet, og om han vil vurdere en stortingsmelding med tanke på ulike konflikter, arealfordeling og arealvurdering i norske havområder.

Til slutt vil jeg bare annonsere at vi ikke kommer til å støtte Rødts forslag. Det er for omfattende, og vi kan ikke ta stilling til det her.

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [15:59:00]:** Representanten etterlyser hvordan vi skal ivareta fiskeriene på en god måte – og vil vi gjøre det? Svaret mitt på det er at ja, det er det viktig at vi gjør.

De forslagene som ligger der i dag, blir sendt ut på høring. Da vil man få mer kunnskap sett i forhold til den kunnskapen disse forslagene er bygd på. Jeg har til aller største hensikt å ta den kunnskapen med meg når vi skal konkludere. Men hvis disse områdene blir utpekt, vil det være en konsesjonsbehandling for det enkelte prosjekt innenfor disse områdene. Der vil det være konsekvensutredninger som også fiskeriaktivitet vil være en del av.

Vi har i dag et godt forvaltningssystem for å bruke havet vårt til verdiskaping. Det systemet må vi ta med oss også når vi skal utvikle en ny næring. Det som er absolutt viktig, er at vi ikke skaper en ny næring som trenger andre næringer.

Jeg kommer fra en plass der jeg vet viktigheten av å fordele arealene på en god måte for å få en god verdiskaping, og havvind kan ha utfordringer i seg med tanke på arealkonflikter. Jeg har sagt det før: Det finnes overfiskbare petroleumsinstallasjoner på norsk sokkel. Det forteller noe om bruken av havet og arealene og hvem som i dag er der. Det finnes ikke overfiskbare havvindmøller i dag, og jeg tror heller ikke det kommer til å finnes i framtiden. Det betyr at vi må gjøre dette med klokskap, og det mener jeg også vi gjør.

Magne Rømmetveit hadde her teke over presidentplassen.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [16:01:24]

*Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Karin Andersen, Sheida Sangtarash, Freddy André Øvstegård, Solfrid Lerbrekk, Torgeir Knag Fylkesnes og Kari Elisabeth Kaski om offentlig eierskap til vindkraften (Innst. 387 S (2018–2019), jf. Dokument 8:142 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ynske frå energi- og miljøkomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve høve til inntil seks replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Sandra Borch (Sp) [16:02:19]** (ordfører for saken): Først må jeg få takke komiteen for et godt samarbeid, og formålet med representantforslaget er å sikre at utnyttelsen av naturressursen vindkraft kommer fellesskapet til gode, etter modell av vannkraftproduksjonen.

Det er en samlet komité som ser at temaene forslagsstillerne reiser, er aktuelle, og det særlig siden det er en pågående diskusjon knyttet til NVEs forslag til nasjonal ramme for vindkraft, hvor det bl.a. er pekt ut områder som er vurdert som best egnet for vindkraft. I den forbindelse er det reist flere spørsmål og en betydelig diskusjon i flere deler av landet, særlig i spørsmål knyttet til lokal verdiskaping og båndlegging av store arealer. Et flertall i komiteen påpeker at det er et felles mål at utnyttelse av naturressursene skal komme fellesskapet til gode, men at eierskapet til vannkraft ikke uten videre kan sammenlignes med eierskapet til vindkraft.

Det er ingen tvil om at det er viktig med en helhetlig tilnærming når en diskusjon om rammebetingelsene for vindkraften skal løftes.

Senterpartiet deler forslagsstillernes intensjon om at utnyttelse av naturressursene skal komme et større fellesskap til gode. For Senterpartiets del er det viktig at utbygging av vindkraft er lokalt forankret, og at den ivaretar både landskap og naturkvalitet på den ene siden, og sikrer eksisterende næringer og bidrar med inntekt til lokalsamfunnet på den andre.

For oss er det også viktig at utbygging skal sikre norsk eierskap for framtiden, og vi støtter derfor forslaget der regjeringen bes «utrede og komme tilbake med forslag om en hjemfallsordning for vindkraft slik det er for vannkraft».

Et annet viktig moment for Senterpartiet er at når vi tar i bruk naturressurser, skal verdiskapingen komme lokalsamfunnet til gode. Derfor er det for oss helt riktig å skattlegge vindkraft gjennom naturressursskatt. Forslaget om naturressursskatt for vindkraft etter modell av vannkraften er derfor et godt forslag, som Senterpartiet vil støtte helhjertet opp om.

Ved utbygging av vindkraft vet vi – og har erfart i det siste – at det kan oppstå store interessekonflikter mel-

lom vindkraft og naturinteresser og mellom lokale og nasjonale ønsker for vindkraftutbygging. Det er vi nødt til å ta på alvor. Senterpartiet mener derfor at ved framtidig utbygging av vindkraft på land må dette være i tråd med lokale ønsker og kommunestyrevedtak. Derfor fremmer vi i dag forslag om at konsesjon ikke skal kunne gis i strid med et kommunestyrevedtak.

Jeg tar hermed opp det forslaget Senterpartiet er med på.

**Presidenten:** Representanten Sandra Borch har teke opp det forslaget ho refererte til.

**Else-May Botten Norderhus (A) [16:05:36]:** Jeg vil starte med å takke saksordføreren for en god jobb. Selve forslaget har som formål å sikre at utnyttelsen av naturressursen vindkraft kan komme fellesskapet mer til gode, og man vil se på hvordan rammene for vannkraft kontra vindkraft kan vurderes framover.

Arbeiderpartiet ønsker forslaget velkommen, og det er viktig med en kunnskapsbasert diskusjon om eierskap og fordeling av verdiskaping knyttet til vindkraften. Men for oss er det viktig først å få på plass en utredning, som et godt grunnlag for saken, og konkludere om hvilken retning vi skal gå i, etter det.

Som kraftsosialist ønsker jeg og Arbeiderpartiet at fornybar energi skal bidra til at vi trygger og skaper nye arbeidsplasser i hele landet, også med utgangspunkt i vindkraft. Men vi er enig i at det skal legges svært stor vekt på kommunenes syn i disse konsesjonsprosessene, slik også saksordføreren sa, selv om Senterpartiet har et eget forslag.

Vi er opptatt av forutsigbarhet og mener det er uheldig om forutsetningene for utbygginger endres underveis, eller det skapes usikkerhet om hvorvidt alle undersøkelser er foretatt – derfor forslaget om at det ikke skal gis tillatelse til oppstart av anleggsvirksomhet for kraftutbygginger før alle undersøkelser det er stilt krav om, faktisk er utført.

**Liv Kari Eskeland (H) [16:07:29]:** Intensjonen bak dette Dokument 8-forslaget er nok god, og langt på veg er det mogleg å støtta forslagsstillarane i tanken om at samfunnet skal ha noko att for å stilla areal til disposisjon for vindkraft på land, på lik linje med annan kraftproduksjon. Dette er òg bakgrunnen for at skatteutvalet som no er sett ned av regjeringa, primært for å sjå på vasskraftregimet, òg ser på vindkraft når ein no vurderer skatteregimet for fornybar kraft, eit arbeid som skal leggjast fram i år.

Får storsamfunnet noko att, er det lettare å akseptera tap av andre verdiar som ein opplever ved installasjon av vindkraft. Det er ikkje sånn i dag at det offentlege ikkje hentar ut verdiar av anlegga – sjølv om anlegga er

på private hender. Dei aller fleste vindkraftkommunar har sikra seg garanterte inntekter i form av egedoms-skatt. For mange kommunar er dette stabile og nødvendige inntekter, i tillegg er det skatteinntekter frå dei som jobbar, og det er lokale arbeidsplassar – arbeidsplassar som er kjærkomne i distrikta.

Når det gjeld heimfall, at anlegga skal gjevast tilbake til det offentlege etter at konsesjonsperioden er over, stiller saka seg noko annleis. Her viser ein til at vindmøller har ca. 25 års levetid, og deretter kan det henda at det som var ei inntektskjelde, går over til å verta ei utgiftskjelde. Sånn sett vert det det offentlege som får kostnadene med opprydding og sanering, eventuelt investering i nye og sikkert meir moderne anlegg. Offentlege eigarar kan òg i dag ta investeringar i nye pakkar. Desse har fram til no hatt ei marginal inntening, og dei beste prosjekta er nok tekne ut. Det er likevel å merka seg at parkar som vert oppførte i dag, eller som vert gjevne konsesjon, òg har offentlege eigarar.

Endring av konsesjonslovgevinga må i tilfelle gjel-da for nye anlegg. Sameleis er det sånn at dagens konsesjonssystem langt på veg varetek forslagsstillarane sine intensjonar ettersom staten kan seia nei til å gje nye konsesjonar når konsesjonsperioden går ut, eller stilla andre krav i ein ny konsesjonsrunde.

Me viser òg til merknader gjevne i framlegget og understrekar at lokal sjølvråderett står sterkt i Høgre. Me støttar difor regjeringas linje om at lokale vedtak skal liggja i botnen for at konsesjon vert gjeve av OED. Slik sett ser me at intensjonane i dette Dokument 8-forslaget er varetekne både med omsyn til inntektsfordeling, som no vert gjennomgått av skatteutvalet, og med omsyn til konsesjon og korleis ein eventuelt skal vidareføra eksisterande anlegg etter enda konsesjonstid.

Med det tek eg opp forslaget som Høgre er ein del av.

**Presidenten:** Då har representanten Liv Kari Eskeland teke opp det forslaget ho refererte til.

**Gisle Meininger Saudland (FrP) [16:10:53]:** Jeg merker meg at forslagsstillerne viser til at formålet med forslaget er å sikre at utnyttelsen av naturressursen vindkraft kommer fellesskapet til gode etter modell av vannkraftproduksjon. Det er imidlertid viktig å ha med seg at det er en pågående diskusjon nå knyttet til NVEs forslag til nasjonal ramme for vindkraft, hvor det er pekt på områder som er vurdert av NVE, vel å merke, som best egnet for vindkraft.

Det er viktig å ha med seg at selv om utnyttelsen av naturressursene skal komme fellesskapet til gode, er det ikke sånn at eierskapet til vannkraften og vindkraften uten videre kan sammenlignes. Det er viktig med en helhetlig tilnærming når en løfter en diskusjon om rammebetingelsene for vindkraft. Som vi ser det, vil det også

være betydelige ulemper forbundet med et hjemfallskrav for vindkraft etter utløpt konsesjonsperiode, bl.a. med tanke på at levetiden for vindkraft er svært ulik den for vannkraft.

Utnyttelsen av vindkraftressursene bygger også på et annet rettslig grunnlag enn vannkraftutnyttelsen, i tillegg til at vannkraft historisk sett har gitt høy avkastning, mens vindkraften til nå har vært subsidiert. Dagens regelverk for eierskap, konsesjon og beskatning av vindkraft ble også utformet av den rød-grønne regjeringen, noe jeg vil minne om. Så er det verdt å merke seg at skatteutvalget som gjennomgår vannkraftbeskatningen, også skal komme med en vurdering om skatten på vindkraft. De kommer med sin innstilling til høsten, og jeg vil derfor avvente den. Jeg mener faktisk at det hadde vært direkte useriøst å vedta en endring tre måneder før ekspertutvalget kommer med sin anbefaling, for hva er poenget med å opprette et ekspertutvalg som skal gjennomgå beskatningen, hvis man på forhånd har bestemt seg for modell?

Til slutt: Jeg registrerer at det er en del som prøver å ta denne debatten til noe den egentlig ikke dreier seg om. Jeg vil også fra denne sal si at jeg overhodet ikke er noen vindmøllefantast, og at både jeg og mange andre i Fremskrittspartiet er skeptiske til stortilt vindmølleutbygging. Men det er altså ikke det denne debatten dreier seg om, den dreier seg om hjemfallsrett, beskatning og eierskap til vindkraften.

**Ketil Kjenseth (V) [16:13:58]** (komiteens leder): Det er noen utfordringer mellom det å kutte klimagassutslipp på den ene side og på den andre side å ta vare på natur og naturmangfold. Vindkraftutbygging på land i Norge skiller seg litt fra en del andre lands vindkraftpolitikk, for vi har valgt å plassere vindparker relativt langt ute i naturen, ikke i så urbane strøk som andre land har valgt å gjøre det i – og en skjeler til kraftknutepunkter for lokalisering. Med en litt høyere takt og utbygging har det bl.a. skapt noen av de utfordringene vi står i i dagens debatt.

Det er også viktig å minne om at det nå er gitt 39 vindkraftkonsesjoner under dagens regjering, hovedsakelig basert på det regimet som den rød-grønne regjeringen utmeislet i 2009. Det er en påminnelse om at en sjelden finner fasiten når en regulerer en ny sektor, og det er nå behov for å justere noe på forvaltningen av dette. Men nå har vi også prosjekter som gjør at vi er i stand til å gjøre fornuftige tilpasninger.

Det lokale selvstyret er viktig for Venstre, vi har respekt begge veier. Det er en av utfordringene med forslaget fra Senterpartiet, som ønsker en vetorett. Det betyr at en må gi vetorett også når de sier ja lokalt. Det er avslått langt flere enn det er sagt ja til, og det viser noe av

problemet med å innføre en sånn vetorett. Det rokker også ved konsesjonsinstituttet vi har – at her er det store nasjonale interesser og det skal bygge på en faglighet. Venstre støtter ikke å gå inn på en vetorett lokalt. Her er det nesten ikke gjort en overstyring av lokale ønsker – det er vel bare én gang.

Så er det diskusjonen om hjemfallet på vindkraft, til forskjell fra på vannkraft – det er bare 20 år. Skal en drive det videre, må en søke om ny konsesjon, det er vesensforskjellig fra vannkraft. Det er ikke bare å la en vindmølle drive videre, det er også en annen grunneiersituasjon. De fleste vindmølleparker er satt opp på privat grunn, grunneieren har leid ut arealet sitt. Så det er viktig å bringe videre arbeidet med det lokale selvstyret, og også prosessen rundt informasjon til lokalpolitikere, til grunneiere og dialogen med utbyggere – og å utvikle et mer forutsigbart skatteregime for vindkraft.

**Arne Nævra (SV) [16:17:18]:** Omtrent 90 pst. av den norske vannkraftproduksjonen er som kjent offentlig eid. Det er også alminnelig kjent at inntektene fra kraftselskapene skal brukes av kommuner og fylkeskommuner til offentlig velferd. Disse inntektene kommer gjennom overskudd og indirekte gjennom skatt. Norge har rigget systemet slik at bruken av vannet, en viktig naturressurs som vi eier i fellesskap, skal komme fellesskapet til gode. Det har vi fått til. Vi har ikke vært like framsynte med den ressursen som vinden representerer. Men så snakker vi heller ikke bare om at vinden er for alle, vi snakker også om arealene, naturen, som også eies i fellesskap. Vi har allemannsretten, opplevelsen av den og bruken av den. Vi har sett at gevinster ved bruk av vinden vår og arealene våre i økende grad går til private eller utenlandske selskap som ikke er en del av det norske fellesskapet. Ofte er det store investeringsfond.

Når det gjelder vannkraften, har framsynte politikere veldig tidlig, gjennom flere trinn, sørget for en hjemfallsrett til staten når konsesjonsperioden for et privateid selskap ender. Det finnes ikke en tilsvarende ordning for vindkraftverkene, og de fleste har konsesjoner som varer rundt 25 år med vilkår om å tilbake stille området etter endt periode. Nå er det nok slik at det høyst sannsynlig blir søkt om en ny konsesjon etter endt konsesjonsperiode – både fordi det er områder som er egnet for vindkraft, opparbeidet for det, og fordi det fortsatt vil være behov for kraften, kanskje enda mer enn nå. Det er da SV mener at det offentlige skal kunne overta anlegget. Fellesskapets ressurser bør komme fellesskapet til gode. Det er i klartekst det SV har som holdning. Derfor har vi også foreslått en naturressursskatt på vindkraft etter noenlunde samme mønster som for vannkraft, der det alt finnes.

SV har registrert kommentarene fra statsråden til forslagene. I stor grad går de ut på at det er vanskelig å sammenligne vann og luft. Joda, det skjønner SV også. Men vi skjønner også at dersom statsråden hadde hatt politisk vilje til å gå inn på disse forslagene, har han et relativt stort korps av fagfolk i departementet til å komme med justeringer, endringer og tilpasninger av forslagene om de hadde blitt vedtatt. Her ber vi jo bare om at regjeringa kommer tilbake med forslag som følger opp intensjonene etter en god bearbeiding i departementet, og etter vanlig saksgang med høringer osv.

Jeg vil komme tilbake til begrunnelsen for opposisjonens forslag nr. 3 i et annet innlegg.

Jeg tar herved opp forslag nr. 3, på vegne av SV.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har tatt opp forslaget han refererte til.

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [16:20:34]:** Utbygging av vindkraft bidrar i dag til utslippsfri kraftproduksjon, arbeidsplasser og verdiskaping i mange deler av landet. Ja, dette skaper verdier for både grunneiere, næringsliv i distriktene og kommunene som berøres, i tillegg til samfunnet for øvrig. Vindkraft kan også bidra til lavere strømpriser, til nytte for alle forbrukere, ikke minst også for den viktige kraftkrevende industrien.

Men vindkraften kan også ha negative virkninger for miljø, landskap, friluftsliv, reindrift, lokalbefolkning osv. Derfor er det viktig å unngå de mest sårbare områdene og å unngå for store ulemper for folk. Det er akkurat det forslaget om en nasjonal ramme for vindkraft, som er ute på høring, handler om.

Formålet med representantforslaget ser ut til å være å sikre at utnyttelsen av naturressursen vindkraft kommer fellesskapet til gode. Jeg kan likevel ikke se at forslaget om å innføre en liknende regulering for vindkraft som for vannkraft er et treffsikkert eller velegnet virkemiddel.

Først vil jeg understreke at vertskommunenes holdning fortsatt vil bli tillagt stor vekt i enkeltsaker. Det er det ikke tvil om, for det er også praksis. Når det gjelder vannkraft, gis det konsesjon for erverv av vannfall på ubegrenset tid til offentlige vannkraftselskap. Private kan erverve inntil én tredjedel i offentlige vannkraftselskaper. Før lovendringen i 2008 kunne private få konsesjon for erverv av vannfall utover én tredjedel for en tidsbegrenset periode på inntil 60 år. Ettersom konsesjoner for erverv av vannfallsrettigheter bare kan gis til offentlige vannkraftselskaper, er det ikke lenger aktuelt å sette vilkår om hjemfall.

Konsesjon til bygging og drift av vindkraftanlegg gis etter energiloven med en varighet på maksimalt 30 år. Denne tidsperioden passer godt med vindkraftanleggenes levetid. Utnyttelse av vindkraftressursene bygger på

et annet faktisk og rettslig grunnlag enn vannkraftutnyttelse. Særlig i lys av forskjellene i levetid for vannkraft- og vindkraftanlegg er det etter mitt syn ikke behov for egne regler om offentlig eierskap til vindkraftanlegg.

Det vil være betydelige ulemper forbundet med et krav om hjemfall for vindkraft ved utløpt konsesjonsperiode. Krav om hjemfall av vindkraftanlegg er etter mitt syn ikke et formålstjenlig tiltak for god ressursforvaltning.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Else-May Botten Norderhus (A) [16:23:59]:** Statsråden sa, like før innlegget hans var ferdig, at det ville være betydelige utfordringer med et krav om hjemfall for vindkraft. Men det som representantforslaget fremmet forslag om, og det som er komiteens tilråding, er jo at man ønsker seg en utredning. Mener statsråden at han i dag kan si at kompetansen til å være så bastant er der, eller kunne man ha tenkt seg å være med på en utredning for å vurdere dette? Det virker som om det politisk er veldig bestemt. Kan statsråden si at faglighet kunne vært et sterkt bidrag til å se på denne saken?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [16:24:44]:** Som jeg sa i mitt innlegg, er mitt utgangspunkt at det er en vesentlig forskjell mellom vannkraft og vindkraft. Vindkraft-konsesjonene gis for en periode på 30 år. Vannkraften har en helt annen tidsperiode. Så jeg mener at det er ikke grunnlag for å vurdere dette på samme måte som vannkraft.

**Sandra Borch (Sp) [16:25:40]:** Etter at NVE la fram nasjonale rammer for vindkraft, har det skapt et enormt engasjement. Blant annet Senterpartiet har fremmet forslag i saken i dag, hvor vi ønsker å stadfeste at konsesjoner ikke skal kunne gis i strid med kommune-styrevedtak – en linje Fremskrittspartiet tidligere har vært tilhenger av, og meg bekjent også tok til orde for på sitt landsmøte.

Er grunnen til at regjeringspartiene ikke vil støtte Senterpartiet her, at de vil ha en mulighet til å overkjøre lokaldemokratiet der kommunene har sagt nei til utbygging av vindkraft?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [16:26:24]:** De konsesjonene som er gitt fra 2013 og fram til i dag av denne regjeringen, er gitt på bakgrunn av tilbakemeldinger fra kommunene. Med ett unntak, som gjaldt en utvidelse av en vindpark i Tromsø, har man utelukkende lyttet til kommunene.

Kommunenes mening om dette, den lokale legitimiteten i dette, er kjempeviktig. Det er en del av saksbehandlingen når konsesjonene vurderes. Det er det i dag,

og det kommer det til å være også i framtiden – i alle fall så lenge denne statsråden sitter.

**Geir Pollestad (Sp) [16:27:30]:** Eg trur det er viktig at kommunane har ein tryggleik for at det ikkje vert bygt vindmølleparkar som dei ikkje ønskjer. Senterpartiet og Miljøpartiet Dei Grøne har eit forslag i denne saka som seier at kommunane har veto. Ein skal ikkje gje konsesjon i strid med kommunestyrevedtak.

Det er vel òg sagt på eit landsmøte denne våren at ein ikkje skal seia ja til vindparkar som ikkje har lokal tilslutning i kommunestyra i alle dei kommunane det gjeld. Vil statsråden slå fast at dette er eit gjeldande krav, at det skal vera lokal tilslutning i kommunestyra i alle dei kommunane det gjeld?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [16:28:16]:** Det jeg kan slå fast, er at når det søkes om konsesjon til vindkraftanlegg i en kommune, er kommunens holdning til det det søkes om, en del av behandlingen av konsesjonen som vektlegges og har stor betydning.

Jeg mener at vi kan vise til at det er akkurat det som skjer med de konsesjonene som er gitt av denne regjeringen. Denne statsråden har ikke gitt noen konsesjoner uten at det har ligget en lokal aksept for det. Det er noe vi også har uttrykt i regjeringserklæringen, at det lokale selvstyret er viktig. Bygging av vindkraft og utnyttelse av naturressurser handler også om å ha en legitimitet lokalt. Derfor er kommunenes mening viktig.

**Geir Pollestad (Sp) [16:29:21]:** Ein del av den uroa som er knytt til vindkraft, er jo ikkje berre knytt til parkar som er bygde, men til ei ganske stor mengde pågåande konsesjonssøknader, og det er klart at ein tydeleg regel om kommunens tilslutning ville ha kunne bidrege til at ein får færre konsesjonssaker. Når Framstegspartiets landsmøte har vedteke at det er eit krav om lokal tilslutning i kommunestyra i alle dei kommunane det gjeld, ville ikkje då statsråden ha bidrege til meir ro rundt vindkraftutbygging om ein slo fast dette kravet, som eg forstår, ifølgje pressa, at eit stort fleirtal på Framstegspartiets landsmøte har slutta seg til?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [16:30:14]:** Det jeg kan forsikre om, er at vi vil gjøre det vi har gjort, og som også Fremskrittspartiets landsmøte var opptatt av, nemlig å lytte til det som blir sagt i de lokale vedtakene. Det har denne regjeringen gjort, og det kan vi også vise til, med tanke på de konsesjonene som er gitt.

Men så er det også slik at det blir ikke gitt nye konsesjoner nå. Vi har stoppet opp før nasjonal rammeplan er behandlet, og nå er nasjonal rammeplan ute på høring. Vi reiser rundt i landet, vi har innspillmøter, vi inviterer alle kommunene og spesielt interesseorganisasjonene

til å komme med innspill før vi skal dra i hop de innspillene som kommer, og prøve å se hvor det kan være områder som har god og stor legitimitet i framtiden.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:31:33]:** Regjeringspartiene er med på en merknad sammen med alle andre, unntatt SV, som sier at en har et felles mål om at utnyttelse av naturressursene skal komme fellesskapet til gode – altså fellesskapet i motsetning til private. Fellesskapet i vannkraftsammenheng er til en viss grad kommunene fordi kommunene stiller naturressurser til disposisjon, for å kompensere for de ulempene som utbyggingen har. Skatt er en viktig del av å kompensere for det.

Så ser jeg av innstillinga at regjeringspartiene er imot at regjeringa skal utrede og komme tilbake med forslag om en naturressursskatt for vindkraft som skal komme kommunene til gode. Mitt spørsmål er da: Hva mener statsråden med at det skal komme fellesskapet til gode? Og videre: Er statsråden prinsipielt imot at en skal innføre en naturressursskatt på vindkraft?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [16:32:36]:** Skatt på vindkraft har jo fram til i dag handlet om hvor mye skatt – eller hvor mye av skattebetalernes penger – vi skal bruke for i det hele tatt å få bygd vindmøller. Det var da Senterpartiet sist satt i Olje- og energidepartementet, det ble innført subsidier eller skatteincentiver til å få bygd ut vindkraft, nettopp på grunn av at lønnsomheten i vindkraft gjorde at det ikke var utbygging av denne typen energi. Så har teknologien utviklet seg, incentivene som ble lagt inn, har virket, og det er en annen lønnsomhet i dette nå enn det var før. Det merker vi også på interessen for dette. Er det noe jeg er helt sikker på, er det at skatt diskuterer vi hele tiden. Når dette spørsmålet ikke har vært mer framtrødende i sammenheng med vindkraft, har det med historien å gjøre. Jeg viser også til Skatteutvalget.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:33:48]:** Statsråden ga en god beskrivelse av den nye situasjonen, men han svarte ikke på spørsmålet. Regjeringspartiene er med på at en skal ha som felles mål at utnyttelse av naturressursene skal komme fellesskapet til gode – det står – samtidig som en ikke er med på et forslag om å utrede og komme tilbake med forslag om en naturressursskatt.

Jeg gjentar spørsmålet: Hva mener statsråden med at det skal komme fellesskapet, altså kommunene, til gode? Og er statsråden prinsipielt imot en naturressursskatt på vindkraft, som nå er blitt lønnsomt, i motsetning til i den rød-grønne perioden?

**Statsråd Kjell-Børge Freiberg [16:34:24]:** Da viser jeg til det flere representanter har pekt på. Dette er noe Skatteutvalget ser på.

Så kommer vi til å diskutere dette i framtiden, nett-opp fordi vi har en helt annen situasjon når det gjelder lønnsomheten i vindkraft, enn vi hadde før.

Når det gjelder at det skal komme fellesskapet til gode: Jeg var hjemme i Vesterålen for 14 dager siden. Der åpnet jeg en vindpark i min nabokommune. Der sa ordføreren i åpningstalen at hun var kjempeglad for det som tilfalt lokalsamfunnet og Sortland kommune. Hun pekte helt konkret på eiendomsskatten, og hun pekte helt konkret på de verdiene som var skapt i næringslivet.

Og hvis vi går til Mosjøen, registrerer jeg at fellesskapet der, uttrykt fra kommunen, er veldig tilfreds med vindparken, som skal levere energi til Alcoa, som produserer aluminium og sikrer lokal verdiskaping.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

Dei talarane som heretter får ordet, har òg ei taletid på inntil 3 minutt.

**Kjersti Toppe (Sp) [16:35:44]:** Noregs vassdrags- og energidirektorat har som kjent fremja sitt forslag til nasjonal ramme for vindkraft, der dei har peikt ut områda som er best eigna for vindkraft. Dette forslaget har reist stor debatt, både om sjølve behovet for utbygging, om eigarskap ved utbygging og om kommunane og lokaldemokratiet si rolle. Ein stor del av den utbygde vindkrafta i Noreg i dag er finansiert og eigd av private, og for ein stor del av utanlandske interessentar, og det same gjeld for vindkraftprosjekt som er under planlegging.

Uansett kva ein meiner om vindkraftutbygging på land, er vel ikkje dette ei ønskt utvikling, iallfall ikkje etter Senterpartiet sitt syn. Difor er vi med på eit forslag i dag om å greia ut eit forslag om heimfallsordning for vindkraft, slik som det i dag er for vasskraft. Vi meiner òg det er rett å vurdere ein naturressursskatt på vindkraft som kjem kommunane til gode.

Så er det slik at fleire føreslåtte område i rammeplanen for vindkraft ligg i Hordaland. I Hordaland oppfatar eg at det er stor lokal motstand mot desse føreslåtte områda, og det meiner eg det òg er gode grunnar til. Hordaland er den største vasskraftprodusenten i landet. Ein har allereie gitt avkall på store naturområde til vasskraftutbygging og kraftlinjeutbygging. Mange meiner difor at det ikkje er rom for ytterlegare utbygging av fjellheimen og av kyst- og fjordområda våre, og at dei resterande samanhengande naturområda med urørt preg, verdifulle natur- og friluftsområde, må vektleggjast og verta tatt vare på.

Særleg debatt er det om områda 50 og 51 i NVE sin rammeplan, Nordhordland og Gulen og Sunnhordland og Haugalandet, og det er stor debatt i kommunane om at desse ikkje må vera med i ramma. Det vert ein viktig del av valkampen no i haust, og det handlar om det loka-

le sjølvstyret. For kva hjelper det om det vert eit fleirtal mot utbygging viss ikkje dei same partia på Stortinget kan seia at det skal vi retta oss etter? Det var jo eit mål for nasjonal ramme at det skulle dempa konfliktnivået. Da burde ein sagt frå Stortinget si side at vi skal respektera det som ein kjem fram til lokalt. Det er trass alt der ein skal leva med denne utbygginga, og det er det som må til for å skapa legitimitet til denne utbygginga.

Difor føreslår Senterpartiet at utbygging skal vera i tråd med lokale ønske, mens regjeringspartia seier at det berre skal leggjast stor vekt på.

**Geir Pollestad (Sp) [16:38:57]:** Representanten Meininger Saudland frå Framstegspartiet understreka i sitt innlegg at dette ikkje var den store debatten om vindkraft. Eg er ueinig i det. Eg meiner desse tinga handlar om kor vidt vindkraft skal ha ei framtid i Noreg, eller om vindkraft er noko som fyrst og fremst skal forbindast med kommentarfelt på Facebook.

Det er rett at både finansieringsordninga og dei grønne sertifikata kom under førre regjering, og det var òg då eit veldig press på konsesjonsbehandlinga. Dei partia som no prøver å ta litt avstand frå dette, var dei same partia som var ivrigast i form av skriftlege spørsmål på å seia at det skjedde for lite, og det skjedde for seint.

Motstanden mot vindkraft er stigande. Det er det ikkje tvil om. Det er mange gode argument mot vindkraft. Det skal me ta på alvor. Men eg meiner det ikkje går an å vera prinsipielt mot å omdanna vind til straum. Det er ein ganske fornuftig måte å produsere straum på, så eg meiner at me må finna løysingar som er til å leva med.

Det er forskjell på havvind og vindkraft på land. Blant anna er den største forskjellen lønsemda oppi dette, men ein kan heller ikkje sjå føre seg at Noreg skulle lukkast med vindkraft til havs viss me ikkje hadde kompetanse på vindkraft på land.

Konfliktane på land kjenner me, konfliktane til havs kjenner me ikkje fullt ut. Men då handlar det om å ramma inn dette på ein måte som gjer at folk som må leva med vindmøllene, har nytte av det. Difor vil Senterpartiet at kommunane skal ha vetorett. Der er me heilt einige med Framstegspartiets landsmøte – kanskje ikkje fullt så einige med signal frå statsråden.

Me meiner at meir av verdiane skal verta igjen lokalt. Difor er me for ein naturressursskatt på vindkraft, og me ønskjer at fellesskapet skal ha kontroll, at me sikrar norsk eigarskap gjennom heimfall.

Det er jo sånn at ein kan få godt samvit tre gonger av same vindmølleparken. Lokalbefolkninga tenkjer at dei brukar straumen, eigaren marknadsfører kanskje at dei eig denne vindkrafta og difor er eit grønt firma, og på toppen av alt kan ein bruka opphavsgarantiar, sånn at eit eller anna kolkraftverk nede i Polen òg kan ha godt

samvit – altså godt samvit tre gonger på den same kilowattimen. Det skapar ikkje truverd.

Vindmøller er ikkje vakre, dei er nyttige, og eg trur at i ein situasjon der lokalsamfunnet ønskjer dei fordi dei får noko igjen, vil det fortsatt vera delar av landet der ein ønskjer å ha vindkraftutbygging.

**Arne Nævra (SV) [16:42:15]:** Aller først: Jeg mener statsråden nevnte noe om at vi måtte ta hensyn til kommunenes syn på eierskap og naturressursskatt osv. Jeg fikk ikke helt tak i synspunktet. Det er mulig at statsråden må forklare det litt nærmere for meg, men jeg kan ikke skjønne annet enn at kommunene vil støtte slike forslag. De ville umulig være imot en naturressursskatt, et offentlig eierskap eller en hjemfallsrett. Jeg synes det høres veldig rart ut når vi ser hvordan mønsteret har vært i kommunene rundt omkring i landet når det gjelder vannkraft – et underlig syn. Kanskje statsråden kunne forklare hva han egentlig mente.

Det er store naturverdier som står på spill ved utbygging av vindkraft på land; det viser alle de lokale aksjonene med stor tydelighet. Da er det helt avgjørende at det før utbygging av vind- og vannkraft gjennomføres grundige undersøkelser av konsekvensene for naturen.

For kort tid siden hadde jeg anledning til å besøke den omstridte vindkraftutbyggingen på naturskjønne Sørmarkfjellet i Flatanger kommune i Trøndelag. Én ting er at dette er et av de mest intakte naturområdene i hele regionen, fra fjorden og innover landet, men her ble det også stilt krav om at det skulle gjennomføres for- og etterundersøkelser av sjeldne arter, som f.eks. hubro, storlom, smålom, hønsehauk osv. Undersøkelsene skulle ligge til grunn for eventuelle hensyn man måtte ta til hekkende fugl i anleggsperioden. Ornitologer ved Nord universitet som gjennomførte undersøkelsen, fant hubro i influensområdet til vindkraftverket på Sørmarkfjellet, noe man antok det ikke var da endelig konsesjon ble gitt i 2016.

Poenget med dette er at det viser seg at anleggsarbeidet ble satt i gang før undersøkelsene var ferdige. Dette har vi også sett i mange andre anleggsområder når det gjelder inngrep i norsk natur. Dermed kunne man ikke ta fullt ut hensyn til eventuelle hekkende hubropar i området, slik man burde. Hva er da poenget med slike undersøkelser? Er de bare en slags nødvendig plikt, en slags avlat, noe man må gjennom?

Jeg kjenner godt til denne artens biologi. Jeg har jobbet ganske mye med den og har prøvd å være litt dyreløfter og Big Brother inn i dens familieliv til og med. Så jeg kjenner denne arten ganske godt fra mitt liv som filmprodusent. Jeg kjenner dens krav til leveområde, og jeg er sterkt bekymret for at ett eller flere hekkepar kan forsvinne herfra med gjennomført utbygging.

Så hva er poenget med dette? Jo, dette er ett eksempel på nødvendigheten av gode faglige undersøkelser før utbygging, enten det er til vanns eller til havs.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [16:45:31]:** I Norge – gjennom hele vårt langstrakte land – har vi rike fornybare ressurser som vi har forvaltet og utnyttet gjennom generasjoner til beste både for Norge som nasjon og for mange lokalsamfunn. Det fordrer at en gjør kloke politiske vedtak, og at en sikrer gode rammer rundt både prosesser og vedtak som blir gjort. En må sikre at verdiskaping fra utnyttelsen av de ressursene faktisk kommer lokalsamfunn til gode, og en må sørge for at kostnadene som lokalsamfunnene bærer knyttet til naturinngrep, også blir kompensert for.

Derfor er det utrolig viktig å basere seg på erfaringene fra den historien en har, og sikre nasjonalt eierskap til naturressursene. En må sørge for at verdiene kommer fellesskapet til gode, sørge for at lokalsamfunnene får sin rettmessige andel av verdiskapingen, og sørge for at det er lokale vedtak og lokal oppslutning om vedtakene.

Jeg hører statsråden i replikkvekslingen si at det i de fleste saker er enighet mellom nasjonale myndigheter og lokale myndigheter, men det er jo ikke det spørsmålet som blir tatt opp her. Det som er viktig å få avklart, er hva som skal skje i de tilfellene der det ikke er enighet mellom synspunktene til nasjonale myndigheter – enten det nå måtte være regjeringen eller andre – og det som er holdningene lokalt. Det er det det blir invitert til fra vår side – å gjøre et klart og tydelig vedtak som sier at utbygging av vindkraft skal være i tråd med lokale ønsker og kommunestyrevedtak, og at konsesjon ikke kan gis i strid med kommunestyrevedtak.

Det er grunn til å minne om, slik flere andre representanter har gjort, vedtaket Fremskrittspartiet gjorde for kun kort tid siden, på sitt eget landsmøte, med overskriften «Lokal tilslutning til vindkraftutbygging», og der en avsluttet med:

«etablering av vindparker må bygge på lokal tilslutning fra berørte kommuner».

Har ikke det vedtaket noen verdi når det kommer til den konkrete saksbehandlingen i denne saken, og når FrP-erne går ut fra landsmøtelokalet og vandrer inn igjen i de svarte bilene som de kjører rundt i for tiden? Er ikke vedtak som blir fattet lokalt, lenger av noen verdi når en kommer i en situasjon der interesser står mot hverandre? Derfor vil en bli målt på hva en stemmer for og imot i denne saken. Er en med på å utrede naturressursskatt og på å gi kommunene vetorett?

**Ketil Kjenseth (V) [16:48:49]:** Konsesjonsspørsmålet og skattespørsmålet er viktig å diskutere – og utvikle. Til det som representanten Gjelsvik her drar opp – den lokale uenigheten kontra en nasjonal enighet: Utfor-

dringen i dag er jo at de aller, aller fleste kommuner har sagt ja. Utfordringen oppstår hvis staten ønsker å si nei. Det er jo det Senterpartiets forslag ikke tar høyde for. Man innfører en vetorett til å si nei lokalt, men hva skjer når staten har behov for å si nei? Det er jo en brist i forslaget fra Senterpartiet. Så den fagligheten som ligger i konsesjonsinstituttet, skal vi ikke svekke.

Lokalt har de aller fleste sagt ja i dag, til tross for at man kanskje ikke har eiendomsskatt, og det finnes heller ikke en naturressursskatt, men de har sagt ja likevel. Det er også en utfordring. Det er ikke dermed sagt at vi ikke skal etablere et skatteregime, men nå er det faktisk satt ned et kraftskatteutvalg som skal se på dette. Det er det vi sier: Dette avventer vi å mene noe om inntil utvalget har levert sin innstilling. Da kan vi komme tilbake og diskutere både eiendomsskattegrunnlaget lokalt og også innretningen på en type naturressursskatt, sånn at mer av verdiskapingen blir igjen lokalt. Men til nå har jo ikke det vært en diskusjon. Det er gitt mange konsesjoner, og det er mange kommunestyre som har sagt ja – på tross av nettopp det.

Så til den nasjonale rammeplanen: Det er på tide at vi får den. Det belyser noe av utfordringen vi står overfor, for deler av landet har ikke en eneste vindmølle, mens det er det bl.a. i Rogaland, sør på Jæren i Bjerkreim, som vi har vært og sett på. Dette er konsesjoner som allerede er gitt, og innbyggerne har allerede fått nok – og det skal bygges mer. Det er bl.a. fordi teknologien nå utvikles så raskt at vindmøllene er langt høyere og effekten langt bedre. Det betyr også noe med tanke på lydnivået og hvor ofte de går. Så det er all grunn til å regulere dette bedre. Det må vi gjøre ved å utvikle konsesjonsinstituttet, men ikke ved å innføre den veto retten som Senterpartiet her tar til orde for i dag, og ved å se på skattemuligheter. Man må også se på den nasjonale fordelingen: Hvem er det som skal sitte igjen med konsekvensene – og også fordele dem? I forbindelse med den nasjonale rammeplanen er det god grunn til å diskutere hvilke områder som skal bygges ut, eller ikke bygges ut, for dette er ikke en utbyggingsplan, det er en rammeplan.

**Gisle Meininger Saudland (FrP) [16:52:03]:** Senterpartiet trenger ikke å være redd. Fremskrittspartiet og statsråden følger det lokale selvstyret. Det blir ikke gitt konsesjoner som ikke har lokal tilslutning.

Det som forvirrer meg lite grann, er om Senterpartiet er for eller imot vindmøller, for representanten Pollestad sier han er for vindmøller, mens representanten Toppe sier hun er imot vindmøller. Jeg er lite grann forvirret, for jeg gikk inn på senterpartiet.no og søkte litt i gamle vindmøllesaker. Da fant jeg ut at det er Senterpartiet som virkelig er vindkraftfantomet i dette rommet, og som er vindkraftkrieger av første grad.

Der skriver de at de er skuffet over regjeringens manglende vindsatsing. Tiden er knapp, skriver de til og med. Det står videre i artikkelen at man klager over at Norge bygger for lite vindkraft i forhold til Sverige. Så skriver de: Her må olje- og energiministeren ta tak.

De skriver videre at da Senterpartiet satt i den rød-grønne regjeringen, ble ordningen med grønne sertifikater innført for å etablere en mer fornybar kraftsituasjon.

Representanten Pollestad gikk jo til valg for noen år siden på å bygge 1 000 vindmøller i Rogaland alene. Helt fram til for to måneder siden, i mars, har det vært positive artikler om vindkraft på Senterpartiets hjemmeside. Så dukket det plutselig opp en artikkel fra representanten Toppe, hvor det sto: En annen sak er om vindkraft faktisk er den nye, store, grønne kraftsatsingen som Norge trenger.

Snakk om å møte seg selv i døra.

**Nils T. Bjørke (Sp) [16:54:08]:** Grunnen til at eg tok ordet, var grunngevinga frå Venstre for at dei ikkje vil gå inn for at kommunane skal ha vetorett, nemleg at dei då òg måtte hatt vetorett for utbygging. Det er mangt ein skal høyra. Det er stor forskjell på om det skal byggjast ut, og om ein lèt vera å byggja ut. Dette heng jo ikkje saman i det heile.

Senterpartiet er for vindmøller, men hadde du lese litt vidare på heimesida til Senterpartiet, hadde du sett at det aller meste som sto om dette, var om havvind. Det er ein vesentleg forskjell. Men me er faktisk òg for vindmøller på land der det ligg til rette for det. Hadde fleirtallet her sagt at ein ville at kommunane skulle ha ein vetorett, hadde ein fått ei ro om denne ordninga. Hadde ein i tillegg fått på plass ein grunnskatt, slik at kommunane sat att med noko, hadde det vore vilje til utbygging der det er fornuftig.

Det verkar ikkje som om Venstre har fått med seg diskusjonane på Vestlandet i det siste, der kommune etter kommune er redd for at det skal verta utbygging mot deira vilje. Det er difor ein får denne temperaturen i desse sakene. Difor hadde me kunne ha lagt eit godt grunnlag for vidare utbygging ved at dei var tryggje på at viss det var kommunal motstand mot det, vart det ikkje utbygging. Då kunne ein ha fått ein mykje betre diskusjon om dette, på eit reelt grunnlag.

Det er spesielt når eit parti seier at det ikkje vert utbygging utan kommunal støtte, men ikkje vil vedta det likevel. Då vert eg usikker på kva som eigentleg er grunnlaget for det dei seier.

**Presidenten:** Representanten Nils T. Bjørke må ikkje seia «du» til representanten Gisle Meininger Saudland frå talarstolen.



**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [16:56:12]:** Det som vi drøfter i denne saken, er ikke et spørsmål om et prinsipielt ja eller nei til vindkraft, men et spørsmål om rammene rundt vindkraftutbygging.

Til representanten Kjenseth, som sier at det er en brist i argumentasjonen til Senterpartiet når vi er for et kommunalt veto når det gjelder å si nei til utbyggingen, men ikke motsatt vei – at hvis det er et lokalt ønske, så skal en si ja i enhver sammenheng: Nei, tvert imot, det er et veldig fornuftig standpunkt. I de tilfellene det er lokal motstand mot, og de eksemplene blir det stadig flere av rundt omkring i Norge, skal en si nei, da har kommunen vetorett. Men om en kommune har sagt ja til en konkret utbygging, kan det likevel finnes argumenter for at en ikke skal gjennomføre den utbyggingen, ut fra de avveiningene som gjøres underveis i prosessen. Det er et klokt og gjennomtenkt standpunkt som vil bidra til å redusere konflikter, ikke bygge dem opp, slik en gjør per i dag. For hva er det som skjer per i dag? Jo, det er jo at lokalsamfunn etter lokalsamfunn opplever at en har utbyggingsprosjekter der utenlandske aktører kommer inn, der de ikke får noen verdiskaping knyttet til lokal skattlegging, og der strømmen som blir produsert, skal sendes ut av landet gjennom nye utenlandskabler som planlegges fra regjeringens side som rene eksportkabler. Det er den virkeligheten en står i i dag, og som gjør at motstanden mot de prosjektene brer om seg. Det er derfor det er viktig å legge inn noen nye rammer og gjøre tydelige politiske vedtak i denne salen om at i de tilfellene der det ikke er lokal oppslutning, der berørte kommuner sier nei, skal en ikke gå videre med prosjektet.

Til spørsmålet om naturressursskatt og at en ikke ønsker å gå konkret inn på det i dag: Det vi inviterer Stortinget til, er ikke en konkret utforming av en naturressursskatt, men å ta stilling til prinsippet – at en skal ha en lokal skattlegging, at verdier skal komme lokalsamfunnene til gode. Så må en ha en utredning om den konkrete utformingen i etterkant. Det er svært viktig og en viktig del av den pakken som kan gjøre at lokalsamfunnene føler at de faktisk blir tatt på alvor, at de blir verdsatt, og at når de går inn for å bidra med sine verdifulle ressurser til fellesskapet, skal det også komme noe tilbake til dem. Derfor vil jeg igjen oppfordre til å stemme for det forslaget som Senterpartiet er en del av i denne saken.

**Karin Andersen (SV) [16:59:01]:** Utbygging av vindkraft er en veldig het sak i mange fylker, også i mitt hjemfylke. Det gjelder både på Finnskogen og i Nord-Odal. Jeg tror ikke folk som står oppe i det, hadde vært særlig imponert over en del av den debatten som har vært ført her nå, der man snakker om hva noen gjorde for fem eller åtte år siden. Dette er en sak der jeg tror Stortinget og myndighetene rett og slett ikke har hatt

rammebetingelsene på plass i tide. Her er det blitt innvilget veldig mange konsesjoner uten at man helt har hatt oversikt over konsekvensene. Det tror jeg alle kan innrømme. Derfor har vi nå forsøkt å sette ned noen stolper for dette arbeidet.

Det er mange positive sider ved å produsere grønn kraft av vind, men det er også et stort press på naturen, som truer oss på samme måte som klimaødeleggelsene. Det er jo ikke noen tvil om at dette innbefatter store naturinngrep der det skjer – veldig store naturinngrep. Det burde i det minste være slik at man sørget for at de lokalsamfunnene dette angår, i hvert fall hadde noe igjen.

Det jeg ser i de lokale sakene, er at når man skal i gang med utbyggingen og få dispensasjoner fra de planene som ligger der, er det alltid endringer. Det er alltid større vindmøller – noen ganger litt færre, men de er alltid større. Det er annerledes enn det kommunestyrene har sagt ja til i utgangspunktet, og veldig mange føler seg lurt fordi de ikke har hatt god nok informasjon om saken når de har hatt den til behandling første gang.

Jeg har også sett noen av disse utenlandske eierne som står fram og sier at de har vært snille, for de har gitt penger til svømmehallen eller til fotballbanen. Det er ikke slik det skal foregå. Det skal foregå slik at hvis man får etablere dette, skal det være en trygg inntekt som kommunen kan disponere, ikke veldedige gaver fra et selskap som er etablert der.

Det er viktig at vi som storting og myndighetene ser det store ansvaret vi har for å sikre de viktige ressursene dette er, til nasjonalt eie. Det er helt nødvendig at vi gjør det, for utbyggingene nå går fort, og mange av de lokale energiselskapene er ikke med på disse utbyggingene – men det er tvert imot utenlandske selskap. Derfor burde det være i alles interesse at vi gjør dette, og jeg kan ikke se for meg at en eneste kommune ville være imot det.

**Presidenten:** Representanten Ketil Kjenseth har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad på inntil 1 minutt.

**Ketil Kjenseth (V) [17:02:19]:** Ja, nå styrer vi etter de rød-grønnes konsesjonsregime, og vi opplever den store uroen som er der ute. Det er derfor vi har utlyst en nasjonal rammeplan. Det har Stortinget pålagt regjeringen å gjøre. Det skjer nå, den er ute til diskusjon.

Vi diskuterer konsesjonsinstituttet. Statsråden har også sagt at vi må vurdere det, bl.a. å korte ned på fristene som konsesjonen gis over, og hvis det ikke er utbygd, må den trekkes tilbake, f.eks. Så dette er vi inne i diskusjoner om allerede.

Når det gjelder Skatteutvalget, er det nedsatt og holder på å utrede nettopp hvor stor andel av inntektene de lokale skal sitte igjen med. Så dette skjer i stor grad. Diskusjonen her i dag lander ned på om man er for den ve-

toretten eller ikke, og om den skal gjelde bare «nei» eller «ja». Det vi mener, er at man ikke kan differensiere en vetorett.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Arne Nævra (SV) [17:03:32]:** Representanten Andersen hadde helt rett. Det er de rammene, de stolpene vi prøver å sette ned her. Vi var tidlig ute med å sette rammer for vannkraften. Vi klarte å få til det, vi rigget den riktig. Vi var tidlig ute for å få fellesskapsverdiene fra oljen også inn. Vi fikk det til – fellesskapets verdier. Hva med vind? Det er den vi diskuterer her nå.

Vi synes vi skal gjøre det samme med havet. Det er en ressurs vi skal dele på – fisken og havet skal være fellesskapets eie. Vi kommer også til å legge fram et forslag om ikke lenge om fiskeoppdrett, lakseoppdrett, med det elementet at det skal komme fellesskapet til gode, komme lokale kommuner til gode. Da synes jeg at offentlig eierskap og hjemfallsrett, forslagene vi nå har fremmet, er et godt stykke på veien. Det som overrasker meg, er dette hastverket, at vi ikke kan få ta dette innover oss.

**Karin Andersen (SV) [17:04:46]:** Nå var representanten Kjenseth oppe og demonstrerte akkurat det jeg tror folk er ganske lei av å høre. Hvis det er et problem med dette regelverket – og det ser vi at det er – må vi gjøre noe med det. Det har regjeringen også hatt full mulighet til å gjøre – hvis representanten hadde sett disse problemene. Nå er vi litt seint ute, men det gjelder vel å komme tidsnok, eller komme for seint så tidlig som mulig, som noen sier, på dette området.

Spørsmålet her er jo: Hvorfor vil ikke Venstre være med og sette disse stolpene nå, og si at det kan vi være enige om? Representanten sier at vi er det, men jeg har ikke noen tro på det før jeg ser det svart på hvitt. Det kan gå vinter og vår, og da er det enda mer som er fastlagt, og som det er vanskelig å få kontroll på på denne måten. Jo flere som blir utbygd nå, desto sterkere interesser vil det være som er imot at vi regulerer dette på en slik måte som vi nå foreslår. Da vil både de nasjonale og de lokale interessene svekkes, og det er SV imot.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 8.

Sak nr. 9 [17:06:09]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om å styrke dag- og nattogtilbudet i Norge*

*og mellom Norge og Europa* (Innst. 407 S (2018–2019), jf. Dokument 8:149 S (2018–2019))

**Presidenten:** Etter ynske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve høve til inntil seks replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

**Arne Nævra (SV) [17:07:10]** (sakens ordfører): Komiteen er i stor grad enig i situasjonsbeskrivelsen av nattogtilbudet, at Norske tog AS eier 20 sovevogner, som alle er tatt i bruk. Det innebærer at det ikke er mulig å øke nattogtilbudet innad i Norge eller mot Europa uten at det sikres tilgang på flere nattogvogner. Det er én av situasjonene.

Komiteen sier også at den er opptatt av at dagens nattogvogner utnyttes i størst mulig grad, og oppfordrer regjeringa til å se på mulighetene for en økt utnyttelse av dagens nattogvogner.

Og det er mer enighet: En samlet komité understreker også at det er ønskelig med et godt og fleksibelt togtilbud, og er i utgangspunktet positiv til alle initiativ om å utvikle dagens tilbud.

Komiteen er fullstendig klar over at det har vært direktetog fra Oslo til København og Hamburg tidligere, men at passasjerer i dag er avhengige av å bytte tog i Gøteborg for å komme seg til kontinentet.

Så tar jeg på meg SV-hatten og kan snakke om SVs meninger om denne saken. Aller først vil jeg takke Miljøpartiet De Grønne og Une Bastholm, som har tatt opp en viktig sak. I dette er vi våpenbrødre.

SV mener at det er toget som burde vært porten til Europa, ikke fly eller personbil. Det er et stort potensial for å utvikle togtilbudet fra Norge mot Europa. Oslo–Stockholm og Oslo–København er blant Europas aller mest trafikkerte flystrekniner – dette vet vi – og uten et tilstrekkelig konkurransedyktig togtilbud. Sånn er det.

Jeg må minne om at SV og hele opposisjonen foreslo KVVU-er for nye jernbanestrekninger til Stockholm og Gøteborg for en stund siden. Det ble nedstemt. Men det er mye som kan gjøres på de eksisterende gamle skinne også. Det er nesten uforståelig at togtilbudet mellom Oslo og København er blitt dårligere de siste tiårene. La det ikke være den minste tvil om at jernbanepartiet SV ønsker en ny storsatsing på togtilbudet til kontinentet.

Innenlands står det mye på antall sovevogner for å øke nattilbudet på tog. SV har i sitt alternative statsbudsjett foreslått 60 mill. kr til å anskaffe nye sovevogner.

Dessuten er det behov for å tilby soveplass i lavere prisklasser, ved å dele opp og lage flere soveplasser i noen kupeer, bl.a. for familier.

Vi får se om vi får satt disse fine ordene og enigheten om situasjonsbeskrivelsen i komiteen ut i livet ved budsjettbehandlingen til høsten, for veldig mye står der.

Jeg vil ta opp alle forslag som SV er en del av.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har teke opp dei forslaga han refererte til.

**Nils Aage Jegstad (H) [17:10:33]:** Forslagsstillerne legger til grunn at folk ønsker å bidra til å kutte sine egne klimagassutslipp, og viser til at etterspørselen etter bærekraftige reisealternativer er økende. De siste årene har det vært en jevn vekst i antallet togreiser, og siden 2013 har tallet på passasjerer økt med mer enn ti millioner. Flere bruker toget til og fra jobb og på fritiden. Forslagsstillerne legger til grunn at det er dyrt å reise med nattog i Norge i dag, og at det er et dårlig tilbud. De peker også på at det er umulig å reise med nattog mellom Oslo og Europa.

Det er ikke vanskelig å slutte seg til den innledende beskrivelsen. Jeg legger også merke til den relativt saftige kritikken av dagens togtilbud som ligger i forslaget. Det er togoperatørene som må bestemme togtilbudet innenfor de økonomiske rammene de til enhver tid disponerer. Til syvende og sist er det et spørsmål om hva markedet etterspør, som vil avgjøre hva operatørene vil tilby. Men det er også et spørsmål om Vy AS har greid å lese kundebehovet. De tilbyr i dag sovevogn på fire strekninger: Oslo–Trondheim, Oslo–Kristiansand–Stavanger, Oslo–Bergen og Trondheim–Bodø. I dag er det Norske tog AS som eier det rullende togmateriellet, og selskapet har 20 sovevogner, som alle er tatt i bruk.

15. desember i år overtar Go-Ahead togdriften på bl.a. Sørlandsbanen. Dette er en av dagens nattogstrekninger. Sørtoget blir en nyvinning og vil gi Vy reell konkurranse også på kvalitet. Det blir interessant å se hvordan det nye selskapet vil videreutvikle tilbudet på denne strekningen. Selskapet har satt seg høye mål når det gjelder tilvekst, og vant anbudet på sin offensive holdning. Tilsvarende forventninger har vi selvfølgelig også til SJ Norge når de slipper til på de nordlige strekningene.

Flertallet legger til grunn at det økte passasjertallet er et resultat av en gradvis opptrapping av jernbanesatsingen de siste årene. Det investeres mye i ny infrastruktur i form av skinner og togmateriell. 100 nye togsett er satt inn i trafikk siden regjeringen overtok i 2013. Det er også i større grad fokusert på vedlikeholdsetterslepet. Dette bygger opp under de tre hovedelementene som i særlig grad bidrar til veksten: økt frekvens, bedre regularitet og økt kapasitet. Vi legger til grunn at en hovedut-

fordring framover er å øke kapasiteten i takt med etterspørselen.

Saken inneholder også forslag om bedre togforbindelser mot Europa. Dette er en gjenganger. Jeg har selv vært aktiv deltager i de regionale utredningene om utfordringer og muligheter på strekningen Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg–København i ti år. Det stopper alltid når det bringes opp på nasjonalt nivå. Den rød-grønne regjeringen valgte ikke å ta tak i spørsmålet. Til syvende og sist dreier det seg om en prioritering mellom nasjonale og internasjonale behov.

**Tor André Johnsen (FrP) [17:13:47]:** Det er ikke ofte jeg er enig med Miljøpartiet De Grønne, men nå må jeg si at når det gjelder intensjonen i dette forslaget, så er det faktisk mye bra.

Miljøpartiet De Grønne har samme mål som Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, nemlig å legge til rette for at flere kan reise med tog. Men Miljøpartiet De Grønne har tydeligvis ikke fått med seg at regjeringen allerede i seks år har jobbet målrettet nettopp for å få flere til å reise med tog. Den satsingen, omorganiseringen og konkurranseutsettingen vi nå jobber med, har faktisk bidratt til at vesentlig flere reiser med tog, og alt tilsier at veksten i antall togpassasjerer kommer til å fortsette også i framtiden.

Siden vi kom i regjering i 2013, har antall passasjerer økt med over ti millioner. Og det er ikke bare økning når det gjelder pendlere, det er også en økning når det gjelder å bruke tog som transportmiddel på fritiden. I tillegg har vi kjøpt 100 nye togsett. Vi har økt frekvens, økt regularitet og økt kapasitet, og alt dette har bidratt til at flere velger toget.

Når det gjelder bedre nattogtilbud, trenger ikke vi på Stortinget å vedta innholdet i det tilbudet i detalj. Det må nemlig togoperatørene selv kunne styre med. Det detaljerte togtilbudet må de kunne legge til rette for innenfor de økonomiske rammene de disponerer, og innenfor overordnede politiske føringer.

Følgelig har jeg lyst til å minne Miljøpartiet De Grønne på at de anbudene vi nå gjennomfører, nettopp er utformet slik at de stiller minimumskrav som sikrer at tilbudet til togpassasjerene skal bli minst like godt som det er i dag, og helst enda bedre. For Trafikkpakke 2 Nord er det f.eks. stilt hele 171 krav til kvalitet, og SJ, som vant anbudet, vil bidra til at nattogtilbudet på Dovrebanen faktisk blir bedre, nettopp slik Miljøpartiet De Grønne etterspør.

SJ Norge har flere tilbudsforbedringer, bl.a. rutetilbudsforbedringer, videreutvikling av tog-for-buss-konseptet, etablering av en lavpriskalender og dynamisk prising av billetter. Dette er jo vanlig i flybransjen. De vil ha et oppgradert serveringstilbud og ikke minst et

premiumtilbud på fjerntog, der man kan få servert frokost, der man har kaffebuffé, og der det er tilgang til en lounge både i Trondheim og i Oslo. Også bedre løsninger for reisende med særskilte behov kommer det til å bli nå med SJ.

Dette er egentlig ikke revolusjonerende. Dette er egentlig en selvfølge i alle markeder der det er konkurranse. For eksempel i luftfarten er det vanlig. Med sosialistene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV ved makta har statlige og andre offentlige monopolaktører vært beskyttet mot konkurranse og gitt kundene et dårligere tilbud. Dette rydder vi nå opp i og sørger for at det blir konkurranse, slik at det blir bedre å reise med tog framover.

**Bengt Fasteraune (Sp) [17:16:58]:** Vi har i mange debatter fått høre om satsingen på jernbane, og det er gitt sterke føringer fra Stortinget gjennom NTP-en om at jernbanen skal styrkes. Disse forslagene dreier seg om å komme litt ned på grasrota igjen. Det er forslag som detaljert beskriver noen tilbud man absolutt mener ikke er gode nok. Derfor er vi i Senterpartiet med på å støtte forslagene som er fremmet av Miljøpartiet De Grønne – jeg tror nemlig vi noen ganger har godt av å snakke om konkrete ting og ikke bare si at det er noen andre som har et ansvar, eller at det eventuelt skal gjøres noe med i framtiden.

Norske tog AS eier i dag 20 sovevogner, som alle er tatt i bruk. Det innebærer at det ikke er mulig å øke nattogtilbudet innad i Norge eller mot Europa uten at det sikres tilgang på flere vogner. Senterpartiet ber på dette grunnlaget regjeringen om å gå til anskaffelse av flere nattogsett for rutene innad i Norge, samt gjøre det enklere å dele kupé og gi passasjerene mulighet til å sove ut etter ankomst, som ofte er svært tidlig om morgenen. Det er forholdsvis enkle krav.

Det er svært viktig at nattogvognene utnyttes i størst mulig grad, og vi oppfordrer regjeringen til å se på mulighetene for en økt utnyttelse av dagens nattogvogner. Det har eksistert gjennomgående ruter, som nevnt tidligere, fra Oslo til København og Hamburg, men i dag er passasjerene avhengige av å bytte tog i Gøteborg for å komme seg til kontinentet.

Senterpartiet forutsetter at regjeringen er i jevnlig dialog med de relevante aktørene for å utforske og finne ut hvordan disse mulighetene skal kunne gjennomføres i praksis, for muligheter er det helt sikkert. Det å videreutvikle dagens togtilbud er å gjøre noe med den situasjonen som er i dag, samtidig som man har en klar målsetting om å styrke togtilbudet vesentlig på sikt.

Det er en økende interesse for tog og jernbanetransport i hele Europa, og på mange strekninger er etterspørselen langt større enn tilbudet. Det er gledelig at SJ

opplevde langt større interesse enn forutsatt da de startet opp sitt nye togtilbud mellom Oslo og Stockholm.

Samtidig som Stortinget i NTP-en har gitt klare signaler om at linjenettet må utbygges og utvikles, slik at togtilbudet i framtiden kan økes betraktelig, må det settes i gang tiltak, slik at togtilbudene mellom skandinaviske og europeiske byer kan styrkes på dagens linjenett.

Vi fremmer forskjellige forslag som beskriver hvordan dette kan gjøres. Det som er viktig for oss i Senterpartiet, er at man kan få en klar tilbakemelding om at det blir jobbet med disse tilbudene, og ikke bare en generell betraktning om at det er togoperatørene som må få mulighet til å styre dette ut fra sine rammer.

**Jon Gunnes (V) [17:20:18]:** Det er veldig mange gode forslag, som helt klart peker på at togtilbudet må bli bedre. Togtilbudet har utviklet seg voldsomt de siste årene, særlig innenlands og i Østlands-området, hvor vi har fått veldig mange flere avganger, og togpassasjerantallet har økt voldsomt. Men på de lange strekningene – Stavanger, Bergen, Trondheim og opp til Bodø – har man kanskje stagnert noe. Det har å gjøre med at linjekapasiteten og utformingen har vært for dårlig, og at det har tatt for lang tid, slik at fly faktisk har konkurrert ut mye av passasjergrunnlaget.

Det er dessverre ingen av disse forslagene som kan gjøre noe med det – kanskje erstatte mange av flyreisen, som er en av verstingene når det gjelder klimagassutslipp, med disse tiltakene. Men markedet burde selvfølgelig ha fanget opp disse signalene, og jeg må jo si at både leserinnlegg om togtilbud, som jeg følger godt med på, og svarene fra togoperatørene ikke alltid er like gode, for å si det sånn, når man skylder på det ene og det andre for hvorfor man ikke har forbedret togtilbudet.

Det er kanskje særlig nattog som har blitt veldig mye diskutert. Det er klart at en ordning med å kunne dele sovevogner, slik at man kunne fått med flere passasjerer, ikke hadde gitt mer penger til Vy, men det hadde faktisk økt passasjerantallet og kanskje kundetilfredsheten.

Så til utlandet: Vi hadde også håpet at det kunne ha vært større interesse fra togoperatørenes side for å få utenlandsforbindelsene, rett ut sagt, mer på skinnene – særlig ned mot København, der vi ser det er tungvint både fordi man må bytte i Gøteborg, og ikke minst når det gjelder å få tak i billetter. Det er vanskelig å få tak i billetter. Jeg har et håp om at vi nå, når vi har fått Entur som billettselskap, skal kunne håndtere dette. Jeg må jo si jeg nesten synes det er rart at de ikke håndterer det allerede i dag, men forslagene i dag gir et klart signal om at operatørene kanskje må skjerpe seg når det gjelder å svare på markedets behov.

**Sverre Myrli (A) [17:23:34]:** En tidligere stor politiker som på sine gamle dager ble spurt om hva han var

mest stolt av, svarte: Vi forsto tida vi levde i, og dermed fikk vi også oppslutning i valg.

Vi må også forstå den tida vi lever i, og jeg tror etterspørselen etter togreiser kommer til å øke betraktelig. Toget får en ny vår. Det er større interesse for å kjøre med tog og bruke jernbane.

Tidligere i dag fikk jeg en påminnelse på Facebook om at jeg for ett år siden kjørte tog mellom Berlin og Brussel. Jeg hadde avsluttet et oppdrag i Berlin og skulle videre til Brussel og valgte toget. Det tok riktignok lang tid, men jeg valgte det i stedet for flytrafikk og mas fram og tilbake til flyplasser, og kunne sitte og jobbe på toget mellom Berlin og Brussel.

For noen uker siden var Arbeiderpartiets transportfraksjon på besøk i Stockholm. Vi valgte også å ta toget. Det hadde gått raskere med fly, men man må reise til flyplassen, vente på tog, lande på neste flyplass og så inn til byen. Det er behagelig å kjøre tog, og mange velger å kjøre tog selv om det tar litt lengre tid.

Så tror jeg vi også må erkjenne at det var en grunn til at toget mellom Oslo og København ble lagt ned: Det var rett og slett liten etterspørsel etter de togrutene. Det kom samtidig med at det ble en voldsom endring i flytilbudet. Man kunne fly Oslo–København for kanskje 399 kr, og da konkurrerte rett og slett flyet ut toget. Jeg tror, som jeg startet med, tida er inne for å gå tilbake til mer tog.

Jeg har gleden av å være i Berlin ganske så ofte, og jeg har syslet med tanken om det er mulig å ta toget fra Oslo til Berlin en gang jeg skal dit på møte. Det er det. Jeg kan ta tog fra Oslo S kl. 07.01 på morgenen, og jeg er framme på Berlin Hauptbahnhof kl. 22.23. Det tar altså over tolv timer å kjøre tog mellom Oslo og Berlin, men det er mulig. Selvsagt er det mulig å forkorte den reisetida, selvsagt er det mulig å bygge ut bedre togforbindelser, i alle fall Oslo–Stockholm, Oslo–Göteborg og Oslo–København.

Det er framtida, og det er jeg helt sikker på det kommer til å bli større etterspørsel etter. Derfor er Arbeiderpartiet også med i et forslag om at når vi skal rullere Nasjonal transportplan, er dette et spørsmål vi bør ta opp der: rett og slett legge opp til en økt satsing på togtilbudet mellom Norge og skandinaviske og europeiske byer.

**Une Bastholm (MDG) [17:26:51]:** Bare i dag er det 23 avganger med fly fra Trondheim til Oslo. Det går fire tog. Tog er klimavennlig, det er behagelig, og aldri før har flere reist med tog. Likevel taper tog i konkurransen med fly når vi nordmenn reiser stadig mer. Siden 2005 har Norge doblet flytrafikken, og flyrutene mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stavanger er blant Europas mest trafikkerte. På alle disse strekningene kan tog være et godt alternativ, men i dag er togkapasiteten sprengt.

Trenger du å reise med nattog, er det ekstra vanskelig. Kupeene er utsolgt lang tid i forveien, det er dyrt, og det er ikke plass til mer enn to personer per kupé. I dag har vi bare 20 sovevogner i hele Norge.

Halvparten av flypassasjerene i Norge er forretningsreisende. Når vi vet at nattog kan erstatte mange jobbreise med fly, at flyreiser har enorme klimagassutslipp, og at nattogene i dag har underkapasitet, haster det med politisk engasjement for å sikre et bedre tilbud.

Stortinget må ha som mål å utvikle et nattogtilbud som faktisk reduserer antall avganger med fly mellom storbyene i Norge og mellom Norge og Europa. For mellom Oslo og Europa er det umulig å reise med nattog. På 1990-tallet var det både morgentog og nattog fra Oslo til Hamburg, og på 2000-tallet ekspresstog til København, men i dag må vi gjennom flere togbytter.

Flere europeiske land satser nå på toget, bl.a. planlegger svenskene å opprette nattog til flere europeiske storbyer. Denne satsingen kan vi bli en del av. Vi kan samarbeide med svenskene og få til nattog til Berlin.

Vi kan ikke vente på neste nasjonale transportplan med å satse på nattoget. Vi må ha flere sovevogner nå, og vi må kunne kjøpe billett i delt kupé. Til Europa må det bli enklere å finne og bestille togreiser, vi trenger flere avganger eller kanskje bare bedre koordinering med svenskene noen ganger, og vi trenger direktetog, så man kan våkne i en europeisk storby.

Etterpå skal Stortinget diskutere om vi skal bygge tre nye Rolls Royce-motorveier som vil koste ekstremt mye, rasere natur og føre til enda mer bompenger. Vi mener at vi heller bør utvikle et togtilbud som gjør at vi kan la bil og fly stå når vi vil det, og ta toget i stedet.

**Statsråd Jon Georg Dale [17:29:39]:** Vi er inne i ei tid der jernbanesatsinga er større enn på mange tiår – den største satsinga på infrastruktur sidan 1962, då vi ferdigstilte Nordlandsbanen. Løyvingane til jernbaneinvesteringar, til drift og vedlikehald har auka med 80 pst. sidan 2013. Ikkje berre investerer vi massivt i infrastruktur, brukar meir pengar på å halde ved like den infrastrukturen vi allereie har, men vi brukar også mykje pengar, kapital og energi på å forbetre togtilbodet ved å kjøpe meir materiell og setje opp fleire togavgangar.

Vi er i ferd med å byggje eit togtilbod for framtida og sørgje for at jernbana vert eit konkurransedyktig alternativ i område der det bur mykje folk, noko som gjer at folk kan velje å reise med tog fordi det gjev den enklaste pendlarreisa for mange. Men vi har også utfordringar. Vi har utfordringar med kapasiteten på gamal infrastruktur, som var for dårleg heldt ved like då vi overtok, og der det var investert for lite i fleire tiår i forkant av 2013. Det

gjer at kapasitetsutfordringa også er stor når det kjem til nattogtilbudet.

Eg skjønar at Miljøpartiet Dei Grøne har gode intensjonar med dette forslaget, men det er no eingong slik at når vi har knapt med kapasitet i infrastrukturen, vert det eit paradoks når Stortinget føreslår at det skal setjast opp ei rute mellom Oslo og Berlin, heilt utan nokon marknadsanalyse av kva det er som skal til for å få passasjerar på det toget, heilt utan å ta inn over seg at det kan fortrenge togtilbod som vi treng i endå større grad, viss vi skal få fleire til å velje toget kvar dag.

Det er det som gjer at fleirtalspartia i dag avviser desse forslaga – ikkje fordi vi ikkje treng å fortsetje den vidareutviklinga som vi er i gang med på norsk jernbane, for det må vi gjere, ikkje fordi vi ikkje kjem til å trenge auka kapasitet på togmateriell også framover, men vi må ta det i rett rekkjefølgje, slik at vi reelt oppnår det denne regjeringa har fått til i desse åra, nemleg å flytte stadig fleire passasjerar frå bil og over på jernbane i Noreg. Difor går det også no føre seg eit arbeid – som forhåpentlegvis er ferdigstilt til hausten – med å sjå på korleis vi kan forbetre også tilbodet for nattogpassasjerane i Noreg.

Av og til når ein ser slike representantforslag, skjønar ein at det er gode intensjonar. Det hjelper lite når forslaga til sjuande og sist ikkje heng i hop. Viss vi skal få til ei positiv utvikling på norsk jernbane, må vi fortsetje å investere, fortsetje å kjøpe nytt materiell, men også huske på at når vi har for liten kapasitet, må vi setje opp flest togavgangar der det er flest passasjerar, i staden for der vi politisk har størst ambisjonar.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

**Presidenten:** Det vert replikkordskifte.

**Bengt Fasteraune (Sp) [17:32:58]:** Vi i Senterpartiet tror på en klimapolitikk der vi kan legge til rette for at folk kan ta klimasmarte valg, og et eksempel på det er å få flere til å ta tog istedenfor å fly. Samtidig vet vi at sovevognene har høyt belegg – det er en attraktiv reisemåte. Når dette er kombinert med at flere av flystrekningene i Norge er blant Europas mest trafikkerte, sier det oss at flere sovevogner er en helt konkret og enkel måte å få ned klimautslippene på.

Så hørte jeg statsråden si at det er viktig med kapasitet, det er viktig at operatørene tar et initiativ, det er viktig å foreta analyser, det er viktig å planlegge, og det er viktig å ha alle disse forutsetningene for å gi et klart svar. Allikevel velger jeg å stille et helt konkret spørsmål: Hvordan vil statsråden sikre at vi får flere sovevogner på norsk jernbane, slik at flere får muligheten til å ta nattog

og med det sikre et mer klimavennlig reisemønster i Norge?

**Statsråd Jon Georg Dale [17:33:58]:** Det har eg tenkt å gjere – punkt 1: dersom vi treng det – punkt 2: i den rekkjefølgja nytt materiell trengst. Det er ikkje gjeve at det er auka kapasitet på nattog vi treng først. Ein del av dei pendlartoga, lokaltoga, som går, treng også oppgradering. Vi skal halde fram med å bestille det. Det gjer vi ved å stille restverdigaranti for dei toga som vert kjøpte, vi gjer det ved å stille dei til rådighet for togselskapa. Gjennom dei enorme reformene som har vore gjennomførte av denne regjeringa – som også bidreg til auka konkurranse, fleire togavgangar, nye selskap som finn nye forretningsmodellar – og ikkje minst frigjerinnga av kapital det medfører, kjem vi til å ha råd til å halde fram med å utvikle norsk jernbane der Senterpartiet ville ha halde seg med dei gamle statsmonopola.

**Bengt Fasteraune (Sp) [17:34:54]:** Det som er litt av poenget mitt, er at for å kunne gjøre enkle tiltak i en kjempestor organisasjon som det bevilges milliarder av kroner til, må jo noen kunne ta en beslutning forholdsvis raskt.

Regjeringen har lenge hatt som mål å konkurranseutsette persontrafikken på tog i Norge, og Vy Tog, som statsråden er eneeier av, er en av anbyderne som har tapt de to første konkurransene. Når hans eget selskap, statens selskap, nå ikke er godt nok rigget til å vinne konkurransen om fortsatt å kjøre tog i Norge, hva slags handlefrihet har statsråden til raskt å få på plass tilbud som kundene etterspør – det gjelder jo ikke bare nattog, det kan være helt enkle ting – når alle andre enn hans eget selskap skal frakte passasjerene?

**Statsråd Jon Georg Dale [17:35:42]:** Spørsmålet frå representanten Fasteraune er ganske avslørande for korleis venstresida i norsk politikk faktisk resonnerer. Det er altså ikkje spørsmål om det finst kommersielt grunnlag for eit tilbod, det er ikkje spørsmål om kor mange passasjerar som vil ha nytt materiell og nye vogner å bruke på reise med tog som er det avgjerande for representanten Fasteraune – det er korleis staten skal ordne alle eventuelle problem.

Det er no eit stort grunnlag gjennom desse anbudsutsetjingane for å forbetre rutetilbudet. Vi ser at dei nye aktørane er her. Dersom det vert SJ som til slutt vinn tilbodet om Trafikkpakke 2, betyr det faktisk at det vil gå frå tre til fem daglege avgangar mellom Oslo og Trondheim: auka kapasitet fordi ein meiner det er et kommersielt grunnlag for det.

Eg har også avklart tidlegare at Vy og andre togselskap gjerne kan kjøpe seg materiell, også sovevogner, se-

tje det inn i drift dersom det er kommersielt grunnlag for det. Det er det som er framtida for norsk jernbane.

**Sverre Myrli (A) [17:36:55]:** Som jeg sa i innlegget mitt, tror jeg tida er moden – overmoden, kanskje – for å utvikle togtilbudet og få et bedre togtilbud i Norden. Nordisk råd har også jobbet med å få til et bedre togtilbud mellom de nordiske land, mellom de nordiske byene, så dette kommer – det er bare et spørsmål om hvor raskt vi klarer å få det på plass.

SJ opplevde stor suksess da de startet opp sitt nye togtilbud mellom Oslo og Stockholm. Nå er det riktignok noen heftelser der fordi det er bytte av kjøreledning på Kongsvingerbanen, men når det arbeidet er gjort, tror jeg SJ kommer til å satse stort igjen på trafikken mellom Oslo og Stockholm. Men – som det også har vært referert til tidligere – mellom Oslo og København er det altså ikke mulig i dag å kjøre tog uten å måtte bytte i Göteborg.

Spørsmålet mitt til samferdselsministeren er: Kunne han tenke seg å ta et initiativ overfor sine svenske og danske kolleger, slik at vi igjen får tog mellom København og Oslo?

**Statsråd Jon Georg Dale [17:37:56]:** I utgangspunktet meiner eg det må vere eit kommersielt grunnlag for det dersom ein skal sjå føre seg ein grensekryssande trafikk, men eg er einig med representanten Myrli i at eit tettare nordisk samarbeid også på politisk nivå kan bidra til å løyse ein del av dei flaskehalsane som oppstår i systema, og leggje grunnlaget for det. Så svaret på spørsmålet er eit kort ja. Det er slike initiativ regjeringa har teke og vil halde fram med å ta overfor våre kollegaer i våre naboland. Så det kan representanten leggje til grunn.

Når representanten likevel er i eit replikkordskifte her, vil eg samtidig gje honnør til Arbeidarpartiet, som i behandlinga av denne saka faktisk opptrer prinsipielt fornuftig – ikkje politisk detaljstyrer kvar toga skal gå, men sørgjer for at ein byggjer ut infrastruktur og held fram med å investere, noko som mogleggjer ein kapasitetsvekst også på denne typen reiser i framtida.

**Sverre Myrli (A) [17:38:54]:** Den gamle arbeiderhøvdingen Martin Tranmæl sa en gang: Aftenposten skriver pent om meg – hva galt har jeg gjort? Samferdselsministeren snakker pent om meg – hva galt har jeg gjort? Jeg tar til meg rosen fra samferdselsministeren, men jeg vil tilbake til det forrige spørsmålet mitt.

Jeg synes det er gledelig at samferdselsministeren i alle fall ikke avviser å snakke med sine skandinaviske kolleger om å få til et bedre togtilbud mellom de skandinaviske byene.

Spørsmålet mitt er: Hvem kan rent faktisk ta slike initiativ, med den noe uoversiktlige jernbaneorganiseringsen vi har i dag, med ett selskap som eier togene, og ett selskap som vedlikeholder togene – ja, litt forskjellig? Hvem kan ta initiativ hvis det er politisk ønskelig å få til et bedre togtilbud, f.eks. mellom Oslo og København? Hva vil, etter samferdselsministerens syn, være kommersielle jernbaneselskapers jobb, og hva vil være politiske myndigheters og f.eks. de tre samferdselsministerenes jobb?

**Statsråd Jon Georg Dale [17:39:58]:** Jernbaneoversiktta i Noreg er veldig enkel å handtere. Det er berre å sjå kvar primær oppgåvene ligg. Det er veldig oversiktleg. Det er fleire aktørar som kan ta slike initiativ. Det går an å ta reine politiske initiativ og kjøpe ulønsame tenester, f.eks., slik som vi gjer på veldig mykje av tognettet vårt i dag. Det vert stadig mindre ulønsamt, rett nok, etter kvart som vi får ut pakkane på anbod, men det er mogleg å initiere statleg kjøp av slike tenester. Det kan vi gjere f.eks. frå politisk side. Ulike aktørar, som opererer på norsk jernbane, svensk jernbane eller dansk jernbane, kan ta slike initiativ. Det kan vere Vy, det kan vere SJ eller andre selskap som meiner det er eit kommersielt grunnlag, som kan ta slike initiativ. Jernbanedirektoratet kan også ta slike initiativ viss dei meiner det er fornuftig å sjå på eit samanhengande rutetilbod som styrkjer både norsk jernbane og moglegheita for å reise lenger med tog interkontinentalt.

**Arne Nævra (SV) [17:41:13]:** Jeg hadde egentlig noen konkrete spørsmål til statsråden, men jeg legger dem vekk fordi jeg reagerte på statsrådets holdning til opposisjonen og de forslagene som ligger i saken. Jeg føler at vi har en rolle i det parlamentariske systemet. Jeg vil ikke kalle det raljering, men han skaper i hvert fall et bilde av forslagene – at de ikke henger i hop, som han sa. De kan ikke gjennomføres, de er nærmest tatt ut av lufta. Det er mange av disse forslagene som er helt konkrete, og som han kunne ha gitt politiske signaler om, men som han ikke gjør. Han velger i innledningen sin heller å angripe hele opposisjonen.

Hva mener statsråden da? Har ikke opposisjonen en politisk rolle i å stake ut en retning for hva opposisjonen mener, slik at statsråden får greie på det? Og hva er politikerens rolle, og hva er operatørens rolle når noe som er knyttet til norsk samferdsel, skal avgjøres?

**Statsråd Jon Georg Dale [17:42:19]:** Eg synest representanten Nævra hadde ein presis definisjon av desse forslaga – dei heng ikkje i hop. Det meiner eg framleis. Eg meiner at eit av dei forslaga eg viste til, er eit godt eksempel på det. Mi politiske vurdering av desse spørsmåla – kvart enkelt forslag – fekk Stortinget i brevs form

då dei retta spørsmåla til meg gjennom sitt komitéarbeid. Viss ein les svara på dei spørsmåla ein har stilt, ser ein den politiske vurderinga av kvart enkelt av desse forslaga.

Når eg seier at dette ikkje heng i hop, er det fordi forslaga i sum manglar den grunnleggjande forståinga for at norsk jernbane hadde hatt større kapasitet viss vi hadde kome lenger på investeringssida enn vi har gjort. Vi er ikkje komne dit. Det betyr at viss vi politisk seier at vi skal bruke kapasiteten vår, f.eks. inn og ut av Oslo, til å rigge til eit tilbod til Sverige, Danmark og Tyskland også når det ikkje er eit kommersielt grunnlag for det, vil det gå ut over persontrafikken innanlands.

**Une Bastholm (MDG) [17:43:32]:** Jeg skal avlaste statsråden slik at han ikke må svare på helheten i andre partiers forslag, ved å stille spørsmål om bare ett av forslagene. Mer enn halvparten av sovekupeene i Norge kjøres med en tom seng. På spørsmål om hvorfor man ikke kan kjøpe billett til en delt kupé, slik som man kunne før i tiden, svarte Vys pressesjef den 29. mai:

«Etterspørselen har vært så høy at vi har ikke hatt et ønske om å utvikle noe annet tilbud enn det som er.»

Det er litt bemerkelsesverdig og forteller litt om den rare konkurransesituasjonen jernbanen er i, for togene har konkurranse – først og fremst mellom storbyene – fra fly. Det er flyreisene vi ser øker mest i omfang.

Ikke at han bør detaljstyre, men er statsråden enig i at det er et viktig samfunnsansvar og i samfunnets interesse at flere velger tog i stedet for fly, og at det derfor også er i samfunnets interesse å gjøre det lettere å dele kupé, slik at togene ikke kjører med ledige senger som kundene ønsker å bruke?

**Statsråd Jon Georg Dale [17:44:39]:** Svaret på det er ja.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er avslutta.

Dei talarane som heretter får ordet, har òg ei taletid på inntil 3 minutt.

**Kjersti Toppe (Sp) [17:44:56]:** Eg vil takka Miljøpartiet Dei Grøne for å ha fremja dette forslaget. Eg synest det er ei viktig sak. Det er enkle, konkrete og praktiske forslag som vil bety ein forskjell for dei som ønskjer å reisa med tog i Noreg. Problemstillinga er enkel: Vi har 20 sovevogner som skal fordelast på heile Noreg, og dersom ein ønskjer å styrkja nattogtilbodet, må det faktiske vera fleire sovevogner.

Representantforslaget handlar om både ei tog- og nattogssatsing mellom Noreg og andre europeiske byar, noko Senterpartiet òg vil stemma for, men det viktigaste for meg er forslag nr. 6, der det står at ein må prioritera

togtilbodet mellom byane i Noreg. Det gjeld Bergen–Oslo, Trondheim–Oslo og ikkje minst Stavanger–Oslo.

Eg høyrer at representantar frå Framstegspartiet seier at ein i seks år har arbeidd målretta for å få fleire til å reisa med tog. Kvifor har det då aldri vore vanskelegare å reisa med nattog i Noreg? Eg reiste hyppig med nattog mellom Bergen og Oslo, kanskje ein gong i veka. No gjer eg det kanskje ein gong i månaden. Det er totalt umogleg å få tak i ein nattogbillett viss ein ikkje bestiller ein månad før, og slik skal det vel ikkje vera.

Eg høyrer at representantar frå regjeringspartia seier at Stortinget ikkje skal meina noko om nattogtilbodet. Ta dykk ein tur til Vestlandet, ta dykk ein tur til Voss og høyr om ikkje folk er opptatt av nattogtilbodet, om ikkje Stortinget skal meina noko om det når ein har opplevt ei klar forverring dei siste åra? Det svaret ein får når ein spør togaktørane, er velkjent.

Noreg er på europatoppen når det gjeld innanriksruter for fly. I 2015 låg Værnes–Gardermoen på fjerde plass i Europa, Flesland–Gardermoen låg på sjuande plass, og Sola–Gardermoen låg på ellefte plass. Det betyr at det ville gi ein enorm klimagevinst om ein styrkte togtilbodet mellom dei største byane i Noreg.

Som representanten frå Miljøpartiet Dei Grøne òg sa, er det mange forretningsreiser i dette, og det er veldig mange som ønskjer å kunna reisa med nattog som eit alternativ til eit tidleg fly. Vi støttar desse forslaga. Det er vel og bra med tresengskupé og å få sova ut om morgonen, men det aller viktigaste er at det faktisk er eit tog å reisa med, og at det er mogleg å få fleire sovevogner på togstrekningane mellom dei største byane i Noreg.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 9.

Sak nr. 10 [17:48:01]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen-Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark (Innst. 308 S (2018–2019), jf. Prop. 81 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ynske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten føreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve anledning til inntil seks replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.



**Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [17:48:43]** (ordfører for saka): Takk til komiteen for godt samarbeid i denne saka.

Me har til behandling i dag Prop. 81 S for 2018–2019, Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark. Prosjektet omfattar utbygging av ca. 35 km firefelts veg med fartsgrense 110 km/t. Delstrekninga E18 Rugtvedt–Dørdal er under utbygging, og denne proposisjonen vil sikre ei finansiering av heile strekninga Langangen–Dørdal. Prosjektet er ein del av KVU/KS1 for E18 Langangen–Grimstad. I St.meld. nr. 33 for 2016–2017, Nasjonal transportplan for 2018–2029, blir behovet for å få ein samanhengjande firefelts veg på heile strekninga Oslo–Kristiansand framheva. Dette vil gje vesentleg betre trafikksikkerheit og kortare reisetid, noko som er viktig for både nærings- og persontransport.

Utbygginga vil skje i regi av Nye Vegar AS. Nye Vegar AS har som oppgåve å byggje ut delar av hovudvegnettet raskare og meir kostnadseffektivt, og i dette prosjektet har Nye Vegar AS redusert utbyggingskostnadene med 10 pst. Dette vil kome brukarar til gode i form av lågare bomtakstar. Det gjeld både person- og tungtransport. I denne proposisjonen blir det lagt til grunn ein forventa kostnad for prosjektet E18 Langangen–Dørdal på 11,5 mrd. 2019-kroner, der bidraget frå staten er 7 mrd. kr og bompengar utgjer 4,4 mrd. kr.

Det er lokalpolitisk tilslutning frå Porsgrunn og Bamble kommunar, og Telemark fylkeskommune har vedteke å stille garanti for låneopptaket til bompengeselskapet. Finansieringsopplegget byggjer på to automatiske bomstasjonar på ny veg, og det er føresett bompengeneinnkrevjing i begge retningar. Det er lagt til grunn bompengeneinnkrevjing i 15 år i kvart bomsnitt. Det er også lokalpolitisk tilslutning til at låg- og nullutslepps-bilar betaler når nasjonale reglar for det gjeld. Ein følgjer dermed opp stortingsvedtaket i behandlinga av Prop. 87 S for 2017–2018.

Det er ein samla komité, med unntak av Sosialistisk Venstreparti, som står bak tilrådinga om å vedta proposisjonen slik han er lagd fram.

**Kirsti Leirtrø (A) [17:51:17]:** Dette er en sak vi skulle ha behandlet for et par uker siden. Det er et prosjekt med 3,5 mil firefelts motorvei med en fartsgrense på 110 km/t, og prosjektet skal bygges av Nye Veier.

Dette er et etterlengt veiprojekt som kommunene har ventet lenge på. Vi gjør likevel oppmerksom på at en i den lokalpolitiske behandling sa at en primært ønsker E18 bygd med 100 pst. statlig finansiering. Fremskrittspartiet sier at de godkjenner prosjekter som har lokalpolitisk tilslutning. Men lokale og regionale politikere får beskjed fra Nye Veier om at hvis de ikke godtar

bompenger, går pengene til et annet veiprojekt et annet sted i landet. Valget er altså bompenger eller ingen vei.

Prosjektet har ganske riktig en total kostnad på 11,5 mrd. kr, men i tillegg kommer det, når en snakker om bompengandelen, renter og innkrevningskostnader på hele 1,75 mrd. kr. Det vil altså si at det er 6,2 mrd. kr som skal tas inn i bompenger, ikke 4,3 mrd. kr. Det blir en bompengandelen på nesten 50 pst. I tillegg har Statens vegvesen en innsigelse i denne saken. De er uenige med Nye Veier og krever et større kryss og to ekstra felt. Det vil kunne gi en ny førstegangsbehandling og høring med mange års forsinkelser. Ifølge Nye Veier vil en slik løsning fordyre prosjektet med mellom 800 mill. kr og 1 mrd. kr. Det vil heller ikke være mulig å sette opp en bom der en egentlig skulle, og en må muligens i gang med en statlig plan. Jeg håper at statsråden kan redegjøre for hvordan en finansierer slike ekstrakostnader.

I våre merknader henviser vi til et tidligere forslag vi har hatt om å utrede veiprisering. Vi mener det er på høy tid å gå igjennom bompengordningen. Altfor mye penger går nå til drift og finanskostnader, og innbyggerne opplever dette som urettferdig.

Vi har følgende forslag til saken: «Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantisum for bompengeprojekter det er forsvarlig at Telemark fylkeskommune bærer».

Dermed tar jeg opp forslag nr. 1. Vi støtter også Senterpartiets forslag nr. 3 til saken.

**Presidenten:** Då har representanten Kirsti Leirtrø teke opp det forslaget Arbeidarpartiet er ein del av.

**Morten Stordalen (FrP) [17:54:35]:** Proposisjonen vi behandler nå, omhandler E18 Langangen–Dørdal, og det er greit å ha med seg litt historie.

I henhold til norsk motorveiplan fra 1962 skulle strekningen hatt full firefeltsvei i 1980. Det mest uheldige skjedde da man i 1996 bygde det noen foreslår i dag. Det ble bygd to- og trefeltsvei. Jeg merker meg at SV ønsker å bygge deler av denne strekningen som to- og trefeltsvei. Jeg vil bare minne Stortinget om at ganske mye av strekningen er bygd ut som firefeltsvei allerede – og åpner i desember. Det betyr at man kanskje skal grave opp mye av det som er bygd nå. For øvrig er resten av strekningen to- og trefeltsvei i dag, noe som Fremskrittspartiet sterkt advarer mot. På to- og trefeltsveier har vi sett at det er høy ulykkesfrekvens og noe av det farligste man kan kjøre på. Folk i det sentrale østlandsområdet fortjener å få en ny, trygg og sikker firefeltsvei. Jeg merker meg at det er viktig med en prinsippdebatt i denne sal, og det vil jeg gjerne ha – jeg ønsker det velkommen.

Med selskapet Nye Veier – bare på de tre prosjektene vi behandler i dag – sparer vi 8 mrd. kr, som kommer samfunnet til nytte. Det betyr at det er 8 mrd. kr mer vi

kan reinvestere i mer, trygg og sikker vei. Senterpartiet mente sågar at Nye Veier var et luftslott, og at det var å sette samferdselspolitikken tiår tilbake i tid. Arbeiderpartiet sa det var å bygge et nytt Statens vegvesen, så det var liksom ingen grunn til å opprette Nye Veier. Nei, på porteføljen som selskapet fikk tildelt da det ble opprettet, på 530 km, er nærmere 30 mrd. kr spart – en gevinst kontra tilsvarende med Statens vegvesen. Dette er trygghet, sikkerhet og effektiv og fornuftig bruk av skattebetalernes penger.

Til bompenger: Fremskrittspartiet er ikke glad i bompenger. Det er ikke noen blank seier for Fremskrittspartiet. Men takket være Fremskrittspartiet har bompengandelen generelt gått ned i Nasjonal transportplans prosjekter, og Nye Veier viser at de kan bygge mye, mye rimeligere enn Statens vegvesen. Når Fremskrittspartiet blir angrepet fordi det er bompenger, vil jeg minne om hva som er uttalt fra sentrale arbeiderpartimennesker, bl.a. fraksjonsleder Sverre Myrli, om at det blir ikke mindre innkreving totalt i året med Arbeiderpartiet framover. Hvis man later som og prøver å innbille velgerne at Arbeiderpartiet er imot bompenger, er jo det helt feil. Skal jeg tro Oslo Arbeiderpartis Raymond Johansen, har han sendt en hilsen for ikke så mange dager siden: De som er imot bompenger, har ingenting i Arbeiderpartiet å gjøre.

Så en viss redelighet forventer jeg i dag.

**Bengt Fasteraune (Sp) [17:57:47]:** Dette er en strekning som er delt i to prosjekter – Rugtvedt–Dørdal, som er under utbygging, og Langangen–Rugtvedt, der det foreligger vedtatt kommuneplan og konsekvensutredning. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 35 km med fartsgrense på 110 km/t. Vi støtter dette forslaget. Vi vet at det er et etterlenget prosjekt som folk ser fram til skal komme i gang.

E18 Rugtvedt–Dørdal, som er under utbygging, vil åpnes for trafikk i desember 2019. Bompengefinansieringen av det prosjektet ble allerede vedtatt i Stortinget i 2015–2016. Det foreligger en lokalpolitisk tilslutning som vi i Senterpartiet er veldig tydelig på er viktig. Telemark fylkeskommune har også vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Det er en årsdøgntrafikk på mellom 10 000 og 11 000 kjøretøy per døgn. Dagens vei har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjørsler. Når man fjerner disse kryssene, vil det være positivt for trafikksikkerheten og i større grad rendyrke veien som en gjennomfartsåre. Det er lagt til grunn en fartsgrense på 110 km/t på hele strekningen, men det kan være aktuelt med en lavere fartsgrense på en liten del av strekningen.

Det er behov for en sammenhengende firefelts møtrefri vei på hele strekningen Oslo–Kristiansand. Det er

det ingen tvil om. Det vil gi vesentlig bedre trafikksikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig både for næringstransporten og ikke minst for persontransporten i korridoren. Likevel har jeg notert meg, med stor forundring, at både Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener det er viktig å sikre en utjamning av den urettferdige fordelingen av brukerbetaling i dagens bompengesystem. Det står referert i innstillingen. Det er nødvendig å se på hvordan ny teknologi i kjøretøy og trafikkavvikling kan bidra til at man kan erstatte dagens bompengordning med en mer effektiv, rimeligere og rettferdig løsning. Forstå det den som kan – dette må vel kalles avansert veiprising, som overhodet ikke er omtalt med et eneste ord når statsråden i kraftige ordelag går i strupen på Arbeiderpartiet i media og beskriver den type løsninger som tåkeprat.

Senterpartiet er altså bekymret for den økende kostnaden som påføres bilistene. På strekningen Stavanger–Kristiansand–Oslo vil den totale bompengbelastningen bli særdeles høy. Når alle veiprojektene er ferdige, vil det være en bompengandel som er så stor at det virkelig kommer til å smerte. I vårt reviderte nasjonalbudsjett kommer vi til å kutte på en del av disse – noe som ikke blir gjort av regjeringen på tilsvarende måte.

Jeg tar til slutt opp forslag nr. 3, fra Senterpartiet.

**Presidenten:** Då har representanten Bengt Fasteraune teke opp forslaget frå Senterpartiet.

**Arne Nævra (SV) [18:01:07]:** SV velger å beskrive sin holdning til alle de tre proposisjonene vi skal behandle her i dag, ved å fortelle litt om sitt syn på bompenger og motorveier. Vi sier ja til miljøbegrunnede bompenger i byene. Det er punkt én. Nei til svulstige miljøbelastende og kostbare motorveier for å binde landet sammen, det er det toget som skal gjøre. Det er vårt mantra, det holder vi fast ved, og det er vårt poeng. Derfor: Spar meg for regjeringas krokodilletårer over mye bompenger. Det gjelder også de store i opposisjonen, de er for de store motorveiprojektene som forutsetter mange bompenger – 15,6 mrd. kr, antagelig nærmere 20 mrd. kr i dag. Og jeg vil vise til regjeringas egen etats, Statens vegvesens, riksvegutredning i 2015. Der hadde Vegvesenet gått gjennom alle riksveier i Norge og sett på behovet fram mot 2050. Men regjeringa vil ha mer firefeltsvei og høyere hastighet enn det som lå til grunn i riksvegutredningen. Derfor ble det en ny motorveiplan. Den inneholdt akkurat de samme ruten på et vis, men da var kostnadene skrudd opp med 459 mrd. kr – mot 2050. I Nasjonal transportplan endret regjeringa standarden for nye veier i Norge, fra hovedsakelig to- og trefeltsveier til langt flere firefeltsveier med 110 km/t. Hva skjedde da? Hør etter: Kostnadene økte fra 644 mrd. kr til 1 105 mrd. – begge i 2016-kro-

ner. Dette skal betales. Transportøkonomisk netto nytte av motorveiplanen er på minus 680 mrd. kr, hvis jeg ikke har lest feil. Alt dette framgår av NTP-materialet.

SVs poeng er at Fremskrittspartiet ikke er løsningen på bompengekrisa, de er problemet. Når de bygger motorveier som øker biltrafikken inn mot Oslo, Bergen, Trondheim og Kristiansand, pålegger de bilistene mer bompenger. De bompengene har SV stemt imot i Stortinget. SV har siden 2013 stemt imot motorveiprojekter til en total verdi av 105 mrd. kr, hvor bompengandelen er ca. 54 mrd. kr. Noen av disse prosjektene vil vi skrinlegge helt – andre nedskalere.

Vi vil gå imot alle de tre proposisjonene vi skal behandle her i dag og fremmer forslag om å erstatte dem med en mer edruelig plan for trygge bruksveier i hele landet. SV vil fortsatt være forkjemper for bymiljøavtalene, byvekstavtalene, som på flere vis har blitt en milepæl for god byutvikling. Gigantomani i motorveiutbygginger betyr samtidig omfattende nedbygging av verdifulle arealer, og det er elendig miljøpolitikk. Husk at energiforbruket øker med 30–40 pst. fra 80 km/t til 110 km/t. Det kan man også ta med seg.

Jeg skal fortsette min argumentrekke i neste innlegg.

**Presidenten:** Skal representanten ta opp forslaget frå SV?

**Arne Nævra (SV) [18:04:14]:** Ja.

**Presidenten:** Då har representanten Arne Nævra teke opp forslaget frå SV.

**Jon Gunnes (V) [18:04:29]:** Venstre har stor respekt for avtaler og tidligere vedtak vi har vært med på. Da Nye Veier ble opprettet, fikk de samtidig en portefølje der de etter hvert skulle vurdere samfunnsnyttene og økonomien, og framdriften skulle prioriteres hele tiden – med orientering to ganger i året.

Nå har vi kommet til dette veiprojektet i deres portefølje. Det inneholder ingen overraskelser. Det har en helt vanlig utforming, og ikke minst har man oppnådd mye bedre samfunnsnytte ved å utvide til firefelts vei og ved at farten økes. Det er det som gir den store gevinsten i samfunnsøkonomien, at man kan gjennomføre byggingen av strekningen mye hurtigere, særlig for næringstrafikken. Det er næringstrafikken som har den høyeste inntjeningen på å kunne frakte varene hurtigere.

I tillegg har det ved flere anledninger vist seg – og forskningsrapporter har vist – at sikkerheten ved veistrukturen i Norge har blitt bedre og bedre. En av grunnene er at vi har bygd firefelts veier med midtskiller. Det tilsier at det er god standard, god kvalitet og en sikker vei vi vedtar i dag.

Det er veldig viktig å få strekningen E18 Oslo–Kristiansand med motorveistandard. Som sagt, det er viktigst for næringstrafikken. Man kan også frakte på deler av, men kanskje ikke på hele strekningen. SV har nok veldig mye rett i at man må få et bedre togtilbud. Men her er det mye folk som også bor imellom. Det kan være gode grunner til å bygge strekningsvis.

Jeg må bare si til veipricing: På disse prosjektene er nesten veipricing brukt. Her kommer det altså bompunkt etter hvert som kilometerne tilbakelegges. Det er akkurat det som er veipricing, at man betaler etter lengden man kjører og bruker veien. Så jeg skjønner ikke dette helt. Den moderne teknologien er ikke helt der ennå til faktisk å få det til f.eks. med satellitt, men det er en god pricing på dette prosjektet.

**Une Bastholm (MDG) [18:07:51]:** Transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge – 30 pst. av utslippene. Det er 22 pst. høyere enn i 1990. Til og med i 2018 økte utslippene fra transport med 3 pst. Av alle typer transport står veitrafikken for over halvparten av utslippene. Det er hevet over enhver tvil at for at Norge skal kunne nå klimamålene sine, er vi nødt til å få ned utslippene fra veitrafikken.

Den 13. juni i år stemte likevel Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet mot Miljøpartiet De Grønnes forslag om å nedskalere store motorveiprojekter fra firefeltsvei til to- og trefeltsveier for å redde natur, øke trafikksikkerheten, kutte utslippene og kutte bompengekostnadene. Uten å blunke stemte de også mot en rekke forslag for å prioritere smart, bærekraftig mobilitet.

I dag skal de samme partiene stemme for 15 mrd. kr mer i bompenger for å finansiere nye motorveier. Det er underlig. Hvis partiene ikke liker bompenger, er det bare å stemme mot nye store, kostbare motorveiprojekter.

Stortingsrepresentantene, som i tillegg mener at klimakrisen vår er noe som vi har ansvar for og ikke ungene våre, har i tillegg en livsviktig grunn til å stemme mot disse bompengeprojektene. Å ikke gjøre det, men heller stemme for mer motorvei, er å lure og håne velgerne, særlig de yngste, som skal arve klimaproblemene. En kan ikke mene at klimaet er vår tids største problem og samtidig her i salen i dag kappes om å bygge bredere veier, som utkonkurrerer tog og suger penger fra mer moderne, bærekraftige prosjekter.

Jeg må også si at debatten om bompenger i vår, har gått fullstendig ut av proporsjoner. Bilister behandles nå nærmest som en undertrykt folkegruppe i Norge – det er fullstendig absurd. Inntil nylig har det vært enighet mellom partier, kommuner, fylker og stat om at bomstasjoner i byer er nødvendig og effektivt for å redusere biltra-

fikken og skape levende, inkluderende og sunne byer i hele landet med færre ulykker, godt kollektivtilbud og trygge sykkel- og gangveier.

Det er en skandale at flere av disse bypakkene nå settes i spill. Det er også en skandale at statsministerens eget parti ikke engang kan stå rakrygget og forsvare målet om å redusere biltrafikken inn til byene.

Jeg erkjenner at jeg er i mindretall. I dag stemmer stortingsflertallet for økte naturinngrep, for økt trafikk, for økte utslipp og for økte bompengeutgifter. Miljøpartiet De Grønne stemmer selvfølgelig imot.

**Statsråd Jon Georg Dale [18:11:01]:** I dag behandler vi ein stortingsproposisjon som bidreg til at mange sine tidlegare draumar går i oppfylling, nemleg grunnlaget for ein større bu- og arbeidsmarknadsregion, kortare reisetid og betre vegstandard på heile strekninga Oslo–Kristiansand. For det er det dette handlar om, vår felles evne til å byggje landet. Det er mange parti som i dag kjem til å ytre seg kritisk til desse sakene, som var opp-tatt av det ein gong i tida, men det er altså det regjeringa driv med.

Regionforstørring, kortare pendleavstandar, kortare reisetid til jobb, større bu- og arbeidsmarknadsregionar som legg grunnlaget for at folk kan bu og arbeide i heile dette landet, raskare framdrift for reiselivet, tryggare vegar når ein får midtdelar på dei – det er det dette handlar om. Etter at vi etablerte Nye Vegar AS, til massive protestar frå opposisjonen, ser vi at vi klarar å kombinere meir vegbygging med både lågare kostnader, høgare samfunnsnytte – og med store grep for å redusere bompengane.

Vi erkjenner at det er bompengar i desse sakene. Til dei som har tenkt å bruke dagen på å plage oss med det: Den erkjenninga har lege der sidan 2015, då Stortinget vedtok korleis desse prosjekta skulle sjå ut, kven som skulle få ansvaret for dei, korleis det skulle byggjast ut. Dette veit vi. Det vi har jobba med sidan 2015, er å få ned kostnadene, som også kan kome bilistane til gode, slik det gjer på fleire av dei prosjekta vi behandler i dag. Om ein ikkje vil betale bompengar på det prosjektet vi behandler no, f.eks., kan ein køyre på sidevegen og sleppe å betale.

Det var aldri eit spesielt stort tema då Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV sat i regjering i fellesskap. Det er ikkje så rart når vi høyrer representanten Nævra raljere om kor unødvendig det er å byggje landet tettare saman med effektive vegar, men det viser kva slags utfordring det har vore for eit mindretal som har prøvd å kjempe for lågast mogleg bompengar også framover.

Eg meiner det er ein bra dag i dag. Vi kjem til å behandle tre proposisjonar som i sum bidreg til at vi byggjer ut moderne firefelts motorvegar i store delar av lan-

det, som bidreg til regionforstørring, som bidreg til nytte for næringslivet vårt, som utvidar bu- og arbeidsmarknadsregionane våre. Dette er ein bra dag, og i dette tilfellet ein spesielt bra dag for dei som bur i regionen Vestfold og Telemark, som har hatt mykje dårleg veg, og som får stadig betre veg under denne regjeringa.

**Presidenten:** Eg vil minna ministeren om at «raljerra» er påpeikt tidlegare som eit ikkje-parlamentarisk uttrykk.

Det vert replikkordskifte.

**Kirsti Leirtrø (A) [18:14:22]:** Jeg tenkte å si noe om bompenger, men jeg bare konkluderer med at i merknadene fra regjeringspartiene hevder de det samme som Arbeiderpartiet, at det er viktig å sikre utjevning av den urettferdige fordelingen av brukerbetaling i dagens bompengesystem. Jeg skal la det ligge og kan komme tilbake når vi skal diskutere byvekstavtaler.

Mye er uavklart i veisektoren for tiden. I denne saken har vi to statlige veifaglige myndigheter som sier to forskjellige ting, og man kan risikere at det blir forsinkel-se og en innsigelse. Hvordan vil statsråden følge opp dette hvis det blir en merkostnad på ca. 1 mrd. kr?

**Statsråd Jon Georg Dale [18:15:18]:** Korleis vi skal stille oss til meirkostnader, har hittil for ein del av desse prosjekta heldigvis vore ei hypotetisk problemstilling. Kostnadsutviklinga for mange av desse prosjekta har gått rett veg. Summen, som ein av representantane var innom tidlegare, på desse tre proposisjonane samla er kostnadsreduksjonar i storleiksordenen 8 mrd. kr. Det er veldig ofte slik at Stortinget er oppteke av kostnadene når dei går opp. Her går dei i veldig stor grad ned, og det har eg håp om at dei skal fortsetje å gjere, òg gjennom utbyggingsfasen av desse prosjekta. Det betyr at vi i utgangspunktet har sagt, òg i Granavolden-plattformen, at anten skal bompengane liggje fast på prosjekt, eller ved kostnadsreduksjonar i prosjekt skal bompengane gå ned. Det er avklart i Granavolden-plattformen, som er grunnlaget for at vi har den regjeringa vi har, og det kjem vi naturlegvis til å følgje opp, òg i desse sakene.

**Kirsti Leirtrø (A) [18:16:19]:** I prosjektet er det allerede sagt at kostnadene med bompenger er på 1,7 mrd. kr til å dekke finansierings- og innkrevingskostnader. Jeg stiller spørsmålet på en annen måte: Vil bompengandelen øke, eller dekker en statlig del finansierings- og innkrevingskostnadene? Eller skal kun bilistene ta ekstraregningen?

**Statsråd Jon Georg Dale [18:16:50]:** Viss ein les proposisjonen vi har sendt til Stortinget, vil ein sjå at vi har lagt eit finansieringsopplegg til grunn. Eg har òg no gjort greie for at regjeringsplattformen slår klart fast kor-

leis vi skal handtere dette dersom kostnadene går den eine eller den andre vegen. Eg er heilt sikker på at i den grad vi hamnar i ein slik situasjon, skal vi klare å få jobba ned kostnadene igjen, det har Nye Vegar vist at dei er fullt kapable til i veldig mange prosjekt. Bompengedelen vil ikkje gå opp i dette prosjektet, det avklara vi i Granavolden-plattformen, og ho gjeld uavhengig av kva slags inngang spørsmålsstillaren har til det same spørsmålet. Bompengane vil ikkje gå opp i prosjektet. Viss vi klarar å bygge billigare, vil dei gå ned.

**Bengt Fasteraune (Sp) [18:17:54]:** Nå har statsråden snakket om Granavolden-plattformen, og da har han jo en mulighet i dag til å iverksette en del av de tingene som er bestemt i den plattformen, og gjøre det om til konkret politikk her i stortings salen.

I revidert budsjett har regjeringen mulighet til å senke bompengenivået ytterligere ved å tilbakebetale og senke bompengavgiften på de strekningene som blir bygd til en lavere pris enn budsjettet. Det har dere faktisk mulighet til. Dere kan også innføre statlig garanti på bompengelån. Alt dette vil redusere kostnadene og gjøre at bilistene må betale mindre penger. De pengene som spares på dette, mener vi skal komme bilistene til gode gjennom reduserte bompenger. I vårt alternative reviderte nasjonalbudsjett foreslo vi å redusere bompengene i stedet for å dra pengene inn i statskassen på flere veiprosjekter som er blitt billigere enn antatt. Dere valgte noe annet, og det gjelder i sum 430 mill. kr. Er statsråden i det hele tatt interessert i å få ned kostnadene til bilistene?

**Statsråd Jon Georg Dale [18:18:55]:** Svaret på det siste er ja – trass i at representanten spør om noko heilt anna enn saka vi behandlar i dag. Det skjønner eg veldig godt. Hadde eg vore i Senterpartiet, hadde eg også prøvd å leggje skjul på korleis voteringane er i dag – når dei prøver å stå fram som bompengemotstandarar og stemmer for kvar ei krone kvar einaste gong det er bompengeproposisjonar i Stortinget. Då hadde eg også prøvd å skifte tema.

Men svaret er altså: Ja, eg er oppteken av å redusere bompengane for bilistane. Eg er også oppteken av å redusere den generelle avgiftsbelastninga for norske bilistar, slik vi har gjort i den regjeringsperioden vi har bak oss, og å redusere den personlege inntektsskatten deira – i motsetnad til Senterpartiet, som trass alt framleis er eit skatte- og avgiftsskerpande parti.

**Bengt Fasteraune (Sp) [18:19:39]:** Dette var et spesielt svar, når du sier at dette er å være helt på siden av det som saken dreier seg om. Jeg går ut fra at statsråden har registrert at Senterpartiet har fremmet et forslag i denne saken som går på akkurat dette. Det er så kon-

kret som det overhodet går an å få det, det går ikke an å bli mer konkret, og det lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle eventuelle kostnadsbesparelser i prosjektet kommer bilistene til gode gjennom reduserte bompenger.»

Det er det du har snakket om i Granavolden-plattformen. Det har vi snappet opp før, og nå stiller vi det som et konkret forslag i Stortinget i dag, og da er spørsmålet: Vil du anbefale dine her i salen å stemme for det forslaget fra Senterpartiet?

**Presidenten:** Presidenten vil minna representanten om at han må tala via presidenten.

**Statsråd Jon Georg Dale [18:20:25]:** Eg vil seie til alle representantane – om det er mine eller ikkje mine – her i salen, at å stemme for forslag som slår inn opne dører, det er det ikkje grunnlag for. Vi har avklart i proposisjonen korleis vi forholdt oss til desse kostnadene. Det går fram av stortingsproposisjonen, det går fram av innstillinga, og eg har også sagt frå talarstolen at bompengedelen ligg fast, og ved kostnadsreduksjonar, vert han redusert. Dette er avklart.

At Senterpartiet har prøvd å kome opp med eit forslag i siste liten for å kome seg på offensiven i bompengedebatten – trass i at dei har stemt for kvart eit bompengeprosjekt i denne salen – imponerer ikkje meg, og det gjer meg heller ikkje spesielt innstilt på å anbefale mine til å stemme for eit forslag som i realiteten er eit slag i lufta.

**Bengt Fasteraune (Sp) [18:21:19]:** Det er vel slik at om du snakker om at vi har slått inn åpne dører, så er ikke vi med på Granavolden-erklæringen. Det er der disse dørene du snakker om, er slått inn.

Vi fremmer et forslag her i stortings salen som er så konkret som det overhodet går an å få det, og du prøver bare å prate det bort. Ønsker du virkelig å redusere prisene, så er dette en mulighet. Statsråden har gang på gang snakket om at disse prosjektene da blir billigere, vi får mer vei for pengene. Nå spør vi: Når kostnadene blir redusert, vil altså bilistene i Norge få dette til gode i lommeboka si. Vil de får lavere bompenger hvis det blir reduserte kostnader, eller vil de ikke?

**Presidenten:** Presidenten vil minna representanten om at ein må snakka gjennom presidenten.

**Statsråd Jon Georg Dale [18:22:07]:** Dette har eg jo allereie svart på, og svaret på det er ja – svaret er ja. Viss det blir lågare kostnader enn det som ligg til grunn i proposisjonen, vil regjeringa leggje til rette for at bilistane får lågare bompengar. Men eg kan justere mitt førre bodskap: Det Senterpartiet då openbert gjer, er å vise si avmakt i salen i dag, når ein må stemme for for-

slag fordi ein ikkje har tiltru til at regjeringa gjennomfører det vi har sagt i Granavolden-plattformen. Det er jo morosamt å skulle ha i mente og minne representantane frå Senterpartiet om i komande diskusjonar – når ein meiner ein ikkje gjennomfører Granavolden-plattformen raskt nok.

**Arne Nævra (SV) [18:22:57]:** Siden statsråden ikke helt er enig med SV i at det er jernbanen som skal binde landet sammen, men store motorveier, må jeg spørre: Kan statsråden se at en moderne tosporet høyhastighetsbane, til f.eks. Kristiansand eller Trondheim, i stor grad tar mye av den trafikken en firefelts motorvei gjør? Jeg har lest i artikler – til opplysning for statsråden, hvis han ikke har de tallene i hodet – at en moderne tosporet jernbane kan ta samme trafikk som en 16-felts motorvei.

**Statsråd Jon Georg Dale [18:23:40]:** Det er openbert at toget kan ha større konkurranseflate enn personbiltransporten på veg. Det er openbert at det kan det. Men det opposisjonspartia i veldig mange år har gjort feil, er å undervurdere kva slags transportbehov vi kjem til å ha i framtida. Berre ti år etter at vegen på desse strekningane sist var bygd ut, måtte ein reinvestere fordi kapasiteten var sprengd. Då oppstår det behovet som vi i dag leverer på. Vi byggjer vegar for framtida for å handtere eit anna trafikkbilde, for å handtere eit land med ei veksande befolkning, for å handtere distriktsområde der det er vekst og verdiskaping framover, der nye arbeidsplassar kjem, og der ein har behov for å pendle for å finne gode bu- og arbeidsmarknader. Vi byggjer landet for framtida, ikkje for gårsdagen. Difor dimensjonerer vi vegutbyggingane våre for å handtere den framtida.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er avslutta.

Dei talarane som heretter får ordet, har òg ei taletid på inntil 3 minutt.

**Stein Erik Lauvås (A) [18:24:57]:** Det vil bli gratis å passere bommene så lenge Fremskrittspartiet er i regjering, sa Fremskrittsparti-leder Siv Jensen uten å ta et eneste forbehold. Representanten Bård Hoksrud garanterte et bomfritt Norge. Vel, i dag tok jeg en titt på TV 2s geniale «bomometer». Der står det at Fremskrittspartiet i regjering hittil har krevd inn 41 354 734 411 kr. Bomometeret har aldri tikkert så fort som nå. Det er rekord i innkreving av bompenger med Fremskrittspartiet i regjering. Bomfritt og gratis forsvant som dugg for solen så fort Fremskrittspartiet kom inn i regjeringskontorene.

Så erklærer Fremskrittspartiet bompengekrise. De får utsatt behandling av saker i Stortinget, krever forhandlinger med sine regjeringspartnere og lager et stort oppstyr om konsekvensen av sin egen politikk. Frem-

skrittspartiets egen politikk har laget det som Fremskrittspartiet har krisemøter om på bakrommet, og maken har vi sjelden sett. Fremskrittspartiet har økt antallet bomstasjoner fra 170 i 2013 til 245 i 2018, og i dag stemmer et samlet Fremskrittsparti i Stortinget for at det blir enda flere og enda dyrere.

Ute i kommunene prøver Fremskrittspartiet å tviholde på at de er imot bompenger. La oss ta representanten Laabak, som er fra Fredrikstad og ordfører kandidat for Fremskrittspartiet. Han vil i Stortinget i dag stemme for bompengeprojekter for 22 mrd. kr, men hjemme i Fredrikstad og Østfold er han mot bompenger, sier han. Så kom altså lyset på, og da sprekker bortforklaringene. Da viser det seg at Fremskrittspartiet er blitt både kongen og dronningen av bompenger, og Fremskrittspartiets velgere, som hørte Siv Jensen, Bård Hoksrud og Bjørnar Laabaks lovnader om å stemme mot bompenger, fikk katta i sekken. De ble rundlurt.

Bompengeregningen stiger stadig. Det er dette Fremskrittspartiet gjør. De øker bompengeregningen for vanlige folk, men tar seg råd til å gi skatteuttak til Norges aller rikeste. Det er Fremskrittspartiets prioritering. Det er dagens Fremskrittsparti-politikk. Det er denne virkeligheten som Fremskrittspartiets stortingsrepresentanter reiser hjem til bl.a. Fredrikstad med.

Det ble verken gratis eller bomfritt med Fremskrittspartiet i regjering. Det ble det stikk motsatte. Og om litt – om litt – vil voteringsoversikten bekrefte det hele, at slik er virkeligheten i dagens Fremskrittsparti. De er for bompenger.

**Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [18:28:04]:** Tirsdag 4. juni var det litt dramatik på Stortinget. Plutselig viser det seg at innstillingen som transport- og kommunikasjonskomiteen har avgitt, ikke skal behandles onsdag 5. juni likevel. Statsministeren har ringt til stortingspresidenten og sagt: Kjære stortingspresident, du må utsette behandlingen! Og for første gang bruker stortingspresidenten dobbeltstemmen sin én dag før sakene skal behandles, for det er så enormt viktig at behandlingen av de to bompengeproposisjonene blir utsett i 14 dager.

Da hadde i hvert fall jeg tro på at det skulle komme noe ny politikk, at det skulle være noen politiske grunner for at man skulle gjøre det. Men så viser det seg i dag at det ikke var noen grunner til det. Den eneste grunnen til at man skulle utsette å vedta de to proposisjonene, var at Fremskrittspartiet skulle ha landsstyremøte den kvelden, og at den dobbeltkommunikasjonen Fremskrittspartiet driver med, ble for pinlig og for tydelig når man skulle vedta rundt 10 mrd. kr i nye bompenger samtidig som de var såkalt bekymret for bompengesituasjonen i Norge.

Det vi skal gjøre i dag, er å vedta to proposisjoner som skulle blitt vedtatt for 14 dager siden – og så viser det seg at det var bare spill fra regjeringens side at de ble utsatt. Det var ingen saklige argumenter, ingen grunner til at komitéleder Helge Orten skulle si at dette var klokt. Det var ingen grunn til at stortingspresidenten skulle bruke sin dobbeltstemme. Det var ingen realpolitiske grunner.

Det var én grunn, og det var at det skulle gjøre det litt mindre ubehagelig for Fremskrittspartiets stortingsrepresentanter på landsstyremøtet å møte sine egne tillitsvalgte. Men Fremskrittspartiets stortingsrepresentanter bør jo møte sine egne tillitsvalgte og si beklager til landsstyremøtet: Vi mente ikke noe med det, vi skulle bare gjøre det litt mer behagelig for oss selv, for vi synes det er helt greit at man skal øke bompengebetalingen med rundt 15 mrd. kr ca. en måned etter et landsmøte hvor man sa at man skulle redusere bompengegjelden i Norge med 100 mrd. kr. Det lovet Fremskrittspartiet i forrige måned. Man skulle redusere bompengegjelden med 100 mrd. kr, og ved første anledningen øker man den med 15 mrd. kr.

Større sprik mellom ord og politisk handling tror jeg aldri vi har sett maken til. Mer sirkus enn vi så her for 14 dager siden, er det ikke mulig å få til, og uten at det var noen grunn. I dag har Fremskrittspartiets representanter mulighet til å stemme for et konkret forslag som gir konkret endring, om at hvis bompengeprojektene blir billigere, skal det komme bilistene til gode. Men da er svaret til statsråd Jon Georg Dale arroganse og nedlatenhet, for de som sitter i regjering, er så mye klokere og vet så mye bedre. Men igjen vet man at det bare er ord.

Så kjære Fremskrittsparti-representanter, som ønsker lavere bompengandel, som ønsker å ta bilistene på alvor: Stem for det forslaget som faktisk gir det. Hvis Fremskrittspartiet stemmer for det i dag, blir det flertall, og det kommer bilistene til å tjene på, ikke tape på. Det er på tide å gå fra spill og spetakkel til konkret handling.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

**Tor André Johnsen (FrP) [18:31:14]:** Det er interessant å høre Senterpartiets representant, en kollega av meg fra Innlandet, si at det ikke har skjedd noen ting siden vi hadde landsstyremøte og de bomsakene ble utsatt for å få en rasjonell, effektiv behandling. Det var i hvert fall målet vårt å få én debatt, men nå blir det tre debatter, kanskje med samme ønskereprise hver gang, gjentakelse gang på gang.

Men det er helt feil at det ikke har skjedd noe. Det er mulig Senterpartiet ikke har fått det med seg, men statsråden har vært klar og tydelig og presisert både på pressekongress og i media, eller iallfall i pressemelding, at

det ikke skal være noen bom på sideveier. Så i en av de sakene vi behandler i dag, kommer det ikke til å bli bom på sideveiene. Allerede i to av sakene var det heldigvis ikke bom, og i den siste saken, i Trøndelag, kommer det heller ikke til å bli noen bom.

I dag behandler vi egentlig tre veldig viktige veisaker. Det er viktige saker for å knytte landet sammen, det er viktige saker for sysselsetting, verdiskaping, trafikk-sikkerhet og ikke minst redusert reisetid. Vår prioritering av veibygging og omorganisering og effektivisering av veisektoren og veibyggingen i Norge, med bl.a. å etablere Nye Veier, har ført til at Norge endelig bygger ut hovedveinettet. Det er en utbygging som skulle vært gjort for flere generasjoner siden. Europa tok det løftet etter annen verdenskrig, USA tok det på 1950-tallet med Eisenhower.

Takket være Nye Veier og Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre bygger vi nå ut over 700 kilometer med motorvei. Det er historisk. Det hadde aldri skjedd før, og det ville aldri skjedd uten Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Det må være pinlig, spesielt for Arbeiderpartiet og kanskje enda mer for Senterpartiet, at motorveiplanen som Arbeiderpartiet faktisk hadde ambisjoner og ønsker om å prøve å gjennomføre fra begynnelsen av 1960-tallet, ble lagt i en skuff da Senterpartiet tok over makten og Arbeiderpartiet tapte valget. Da skulle det f.eks. være fire felt til Lillehammer, som vi vedtar i dag, innen 1980. Det skulle være fire felt gjennom Telemark, som vi vedtar i dag, innen 1980. Men som alle vet, skjedde det ingenting med Senterpartiet i regjering og ingenting med Arbeiderpartiet i regjering. Det måtte en borgerlig regjering til for å ta det viktige samferdselsløftet som Norge vil dra nytte av i all tid framover.

Vi bygger ikke bare raskere og bedre, vi bygger også til en vesentlig lavere kostnad. De tre prosjektene vi vedtar i dag, sparer skattebetalerne for ca. 8 mrd. kr. Totalt sparer bilistene ca. 30 mrd. kr på de prosjektene som Nye Veier bygger ut. Så det er en litt unyansert framstilling at vi øker bomsatsene. Med Fremskrittspartiet i regjering har faktisk bomsatsene gått ned, de har gått ned med nesten 30 pst., og det kommer jeg tilbake til i neste innlegg.

**Ingalill Olsen (A) [18:34:31]:** Vi har sett noen underlige krumspring i det siste knyttet til regjeringens bompengeproposisjoner. Den 5. juni skulle Stortinget behandle to proposisjoner, bl.a. den som vi behandler nå, som gjelder finansiering og utbygging av Langanen-Dørdal. Saken var oversendt komiteen, behandlet og avgitt og satt opp til debatt 5. juni. Den 4. juni viser det seg at presidentskapet, med presidentens dobbeltstemme, utsetter disse sakene til 19. juni. Begrunnelsen

var underlig. Det var fordi en annen bompengeproposisjon skulle debatteres 19. juni, og man ville se sakene i sammenheng. Disse tre sakene er uavhengige av hverandre, berører ikke hverandre, og det var absolutt ikke nødvendig å behandle dem samlet.

Når vi vet at Fremskrittspartiet hadde sitt ekstraordinære landsmøte 5. juni, er det vel klart for enhver at begrunnelsen var en annen. Stortingsmøtene styres altså etter Fremskrittspartiets møtedager. Det er rimelig spesielt. Regjeringspartiene turte ikke å vedta de sakene de selv hadde lagt fram og innstilt på i komiteen. Man kan spørre seg om regjeringen har kontroll på sin egen samferdselspolitikk. Det er nemlig slik at Fremskrittspartiet har stemt for enhver bompengeproposisjon som har vært behandlet i denne perioden. At partiet later som noe annet i offentligheten, gjør dobbelkommunikasjonen enda tydeligere. Et regjeringsparti må ta ansvar for det de selv gjør i regjering.

Arbeiderpartiet har stemt for alle bompengeproposisjonene med det formål å bygge mer veg. Samtidig ser vi reaksjonene på de høye bomkostnadene og at mange reagerer på den flate beskatningen dette utgjør. Arbeiderpartiet har foreslått å utrede vegprising, for på den måten få til en mer rettferdig fordeling av utgiftene. En slik utredning kunne si noe om faktorer som legges inn i vegprisingen, som geografi, vegstandard etc.

I praksis er det faktisk flertall i denne salen for å utrede vegprising, men her har tydeligvis Fremskrittspartiet satt foten ned. Det å tilegne seg kunnskap og informasjon om noe før man vurderer om det kan være en gangbar veg, er faktisk aldri bortkastet.

Jeg synes det har vært interessant å registrere innleggene fra Fremskrittspartiet. Vi hører ikke noe mer om bompengepoprør, vi hører ikke noe mer om at det skal være gratis bomplasseringer. Men vi må forholde oss til realitetene slik de er, og det er på tide at Fremskrittspartiet som regjeringsparti blir voksent.

**Øystein Langholm Hansen (A) [18:37:43]:** Flertallet i komiteen viser til Arbeiderpartiets bekymring for en økende kostnad for bilistene og viser til regjeringens tiltak for å redusere disse kostnadene.

I denne ene proposisjonen blir det vedtatt et bompengebeløp som langt overstiger det beløpet regjeringspartiene sier at regjeringen har spart bilistene for. Regjeringspartiene sier i merknadene at de har spart bilistene for 1,5 mrd. kr i hele sin regjeringssperiode, mens bare renter og utgifter for innkreving overstiger det totale beløpet som det påstås er spart for bilistene. Renter og drift i dette prosjektet, Langangen-Dørdal, utgjør 1,743 mrd. kr, og påstandene om bompengandelen undergraves i denne og de to neste proposisjonene. Den statlige andelen for strekningen Langangen-Dørdal ut-

gjør jo bare 55 pst., altså er det 45 pst. på bilistene. Og det er ikke i nærheten av de 28 pst. som regjeringen skryter av.

Det er vedtatt mange bompengeproposisjoner i den perioden jeg har møtt som representant på Stortinget. Bompengandelen er ikke like interessant for bilistene der ute som den totale bompengebelastningen de kjenner på. Og det er det, altså bompengebelastningen, vi tenker på i våre merknader. Sånn sett blir noen hundre millioner ikke så mye å bruke på å avslutte snart nedbetalte prosjekter.

Til slutt kan jeg nevne tre prosjekter som viser urettferdigheten og urimeligheten vi ønsker å fjerne med vårt forslag om veipricing. Det viser urimeligheten i regjeringens måte å håndtere bompenger på. Det ene er Grane i Nordland, der en betaler bompenger, men ikke får vei. Det andre er Otta i Gudbrandsdalen, der de betaler bompenger uten å få den veien de er lovet. Det tredje er OPS-prosjektet på rv. 3, der bompengandelen er 90 pst., selv om det er lovet en langt lavere andel. Sånn kan vi ikke ha det. Arbeiderpartiet er ikke imot bompenger, men vi er imot urettferdige og urimelige bompenger.

**Siv Mossleth (Sp) [18:40:55]:** Granavolden-plattformen sier at bompengandelen i nye prosjekter ligger fast eller reduseres når kostnadene ved prosjekt reduseres. Men i dag må vi spørre oss: Er dette bare retorikk?

Senterpartiet støtter innføring av bompenger de stedene der det er ønske om det lokalt. Den store forskjellen er at Fremskrittspartiets partileder, Siv Jensen, faktisk har lovd sine velgere at med Fremskrittspartiet ved makta skal bompengene fjernes – faktisk settes til kr 0. Avgiftene skulle også ned. Men finansminister Jensen setter nye rekorder når det gjelder både bompenger og avgifter. Det finansminister Siv Jensen har fjernet, er skattetrykket for de aller, aller rikeste i dette landet, dvs. at finansministeren har økt inntektene for dem som absolutt har hatt økonomi til å betale bompenger.

Jeg har sett fram til denne debatten fordi jeg hadde trodd at jeg endelig skulle møte nestor i Fremskrittspartiet, representanten Carl I. Hagen, til en skikkelig bompengedebatt. Vi vet at denne representanten målbærer et syn innad i Fremskrittspartiet, men det ser ut til at dette synet ikke kan stikke særlig dypt, siden representanten ikke er her i dag for å framføre den argumentasjonen som med ganske høy lydstyrke ble framført samme dag som vi egentlig skulle behandlet to av disse tre bompengesakene, altså 5. juni.

Ingen har sagt noe annet enn at Fremskrittspartiet kommer til å stemme for å kreve inn nye 15 mrd. kr i bompenger, men når statsråd Dale er så bestemt på at Senterpartiets forslag er innenfor Fremskrittspartiets



tanker om bompenger, må da Fremskrittspartiet kunne stemme for dette forslaget, som vi har fremmet for å redusere bilistenes bompengebelastning. I Senterpartiets reviderte nasjonalbudsjett for 2019 foreslår vi å redusere bompengene for bilistene i stedet for å dra pengene inn i statskassa. Og når vi fremmer et helt konkret forslag for å redusere bompengebelastningen, er det merkelig at det ser det ut til at dette forslaget, med Fremskrittspartiets stemmer på vektskåla, kommer til å bli stemt ned.

**Helge Orten (H) [18:44:03]** (komiteens leder): Det vi vedtar i dag, både dette prosjektet og de to neste, er tre viktige prosjekter for landet. Vi bygger sammen landet i et raskere tempo enn noen gang. Vi bygger trafikksikre veier, og vi bidrar til økt verdiskaping rundt omkring i det ganske land. Det er viktig.

Dette er et prosjekt som er basert på strekningsvis finansiering. Det betyr at det er god sammenheng mellom kost og nytte i dette prosjektet. Bilistene skjønner hva de er med på å betale for, de får ny vei, og de får en mye mer trafikksikker vei. Derfor er det også et stort flertall for dette – men etter å ha hørt på debatten, kan en begynne å lure på det, når alle er så bekymret for bompengenivået i disse prosjektene det er stort flertall for.

Når det gjelder Senterpartiet og Arbeiderpartiet, er de gratispassasjerer i disse prosjektene som Nye Veier bygger, fordi de var mot etableringen av Nye Veier. Hva er det vi har oppnådd med å etablere Nye Veier? Jo, vi øker samfunnsnyttene i prosjekter. Det gjør vi på to måter: enten ved å øke nytten i prosjektene, som er bra for landet, eller ved å redusere kostnadene. Det er gjort i alle disse tre prosjektene som blir lagt fram her i dag. Vi har fått ned kostnadene. Så kan man gjerne stå på denne talerstolen og snakke om hvordan vi skal fordele eventuelle overskridelser eller besparelser knyttet til den prosjektsammenheng som ligger der. Det som er viktigst av alt, er at vi har fått ned kostnaden i planleggingsfasen, før vi begynner å bygge prosjektene. Det er det som gjør den store forskjellen, og det er der bilistene også vil få nytte godt av det, i form av lavere bompengandel og mindre bompenger framover. Det er det som er realiteten her. Her er Arbeiderpartiet og Senterpartiet gratispassasjerer i prosjekter som Nye Veier bygger ut, fordi de var mot denne etableringen – og stort sett alle de reformene som er gjennomført i samferdselssektoren.

Så til Langholm Hansen og Arbeiderpartiet: Jo, vi kan gjerne være med og diskutere ny teknologi for bompengerekrutning. Det tror jeg er mest relevant når det gjelder bypakker. I disse prosjektene, som har strekningsvis finansiering, er det ganske god sammenheng mellom kost og nytte – det man betaler, og det man får igjen i form av vei. Men hvis det er sånn at Arbeiderpar-

tiet i denne saken mener at disse bompengene er urettferdig og urimelig, er det mulighet til å stemme imot. Men det kommer ikke til å skje, og da oppfatter jeg det sånn at også de som er med og stemmer for dette, ser nytten i prosjektene, ser verdien av å bygge sammen landet og oppfatter dette som både rimelig og rettferdig, ut fra det som ligger på bordet. Hvis ikke, må en jammen kunne komme fram med et annet forslag.

**Bård Hoksrud (FrP) [18:46:59]:** Først har jeg lyst til å starte med å si at dette er en kjempeviktig dag, at man nå fatter beslutningen om å få bygget ut denne veien. Jeg har bodd i den kommunen man nå skal begynne å bygge i, og jeg bor i den kommunen hvor man nå holder på å bygge i et vanvittig godt tempo.

Dessverre er det mange mennesker som har mistet livet på den veien som er der i dag. Veien sto ferdig i 1996. Det var en to- og trefelts vei, og det skjedde mange ulykker der selv etter at den forrige veien var bygd. Jeg mener det er en unnlattessynd at man ikke hadde bygd en skikkelig firefelts vei da veien stod ferdig i 1996, men jeg er veldig glad for at man nå kommer dit, og at man gjør det med 1 mrd. kr mindre i kostnader enn det det ville vært dersom Statens vegvesen hadde fortsatt, og dersom de rød-grønne hadde fortsatt å styre, for man ønsket ikke Nye Veier og den måten å bygge på.

Jeg har ikke fulgt med på alle, men det har i hvert fall vært tre representanter som har vært på talerstolen og ikke nevnt et eneste ord om det denne saken faktisk handler om, nemlig utbygging av E18 fra Langangen til Dørdal. Jeg synes det er rimelig spesielt. Jeg begynner faktisk å lure på om representanten Slagsvold Vedum i det hele tatt har lest proposisjonen, for i andre avsnitt på side 15 – det bør man lese – står altså Senterpartiets forsøk på en finte om dette med bompenger hvis selskapet klarer å levere gode resultater. Det står klart og tydelig der, så jeg håper at representanten Slagsvold Vedum klarer å lese. Jeg begynner nesten å lure etter å ha hørt innlegget hans.

Senterpartiet prøver å gjøre seg høy og mørk på denne talerstolen. Da Senterpartiet satt med makten og samferdselsministeren i 2013, tok man 10 mrd. kr mer fra bilistene enn det man nå gjør med denne regjeringen, i form av bilrelaterte avgifter og bompenger totalt sett. Jeg tror at bilistene er glad for at de slipper å betale de ti milliardene.

Representanten Geir Pollestad sa at det å bruke Nye Veier som verktøy var å sette samferdselspolitikken tiår tilbake i tid. Jeg tror og håper at han kommer til å gå opp på talerstolen og si at han beklager det han sa den gangen, for nå bygger man altså ut, og med den porteføljen som Nye Veier skal bygge ut, har man tro på at man skal kunne klare å bygge 109 km mer firefelts motorvei enn

det som lå den gangen, før Nye Veier overtok for Statens vegvesen. Dette viser vel med all tydelighet at dette har vært en suksess. I dag sparer vi altså bilistene for 8 mrd. kr på de tre prosjektene. Hvis de rød-grønne hadde styrt, hadde det stort sett vært bompenger.

Trygve Slagsvold Vedum stemmer for alle bompengeprojekter, ja, Senterpartiet stemte til og med for alle de bompengeprojektene hvor Fremskrittspartiet i regjering klarte å fjerne bomstasjoner, som vi gjorde i Alta, som vi gjorde i Bypakke Grenland, som vi gjorde i Seljord-Åmot. Det viser at vi reduserer bompenger med Fremskrittspartiet i regjering.

**Jonny Finstad (H) [18:50:14]:** Jeg opplever at i disse sakene kappes man om å være bilistenes beste venn, og jeg opplever også et politisk spill fra opposisjonen. Jeg oppfatter at det er tverrpolitisk enighet om at bedre og tryggere veier er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det gir økt verdiskaping i kommunene og skaper bærekraftige velferdssamfunn.

Grunnen til at jeg tok ordet, var egentlig representanten Nævrås følelsesladete innlegg og hans omsorg for bilistene. SV er for så vidt greie å forholde seg til. De er imot store veiprosjekter og det de kaller for regjeringens motorveiplan. I det området som jeg kommer fra, ber vi ikke om motorveier. Vi ber bare om tofeltsvei med gul midtstripe. I Nord-Norge er det i den motorveiplanen, som SV kaller det, ikke planlagt firefeltsmotorveier, men riksveistandard, som jo SV går inn for.

Likevel registrerte jeg for noen uker siden at partilederen i SV sto fram i VG med oversikt over hvor det skal kuttes i motorveiplanene. 450 mrd. kr ønsker SV å kutte, men i oversikten framkommer det at 221 mrd. kr, altså ca. halvparten, skal kuttes nord for Steinkjer, altså i Nord-Norge hvor det ikke planlegges motorveier.

Så et spørsmål til slutt: Hvem er det SV ønsker å lure?

**Geir Pollestad (Sp) [18:52:13]:** Det er bra at ein får bygd ein ny del av ein trafikksikker veg mellom Stavan-ger og Oslo. Det som ligg i denne saka, inneber 6,2 mrd. kr i bompengar som skal betalast, ifølgje føresetnadene i proposisjonen. Det er 1 200 kr per nordmann, anten ein køyrer på denne vegen eller ikkje.

Framstegspartiet snakkar ofte om at bompengedelen er redusert til 28 pst. I denne saka er han på 38,6 pst. I den neste saka me skal behandla, er bompengedelen på 37,8 pst., og i den neste etter der er han på 48,5 pst. Det er veldig langt unna 28 pst.

Det er underleg at ein snakkar om at ein allereie har spart 8 mrd. kr på desse prosjekta. Då skulle ein tru at ein hadde 8 mrd. kr som ein kunne ha brukt til å redusera bompengedelen i desse prosjekta. Det er openbert at desse pengane har hamna i statskassa i staden.

For nokre veker sidan var eg i Debatten på NRK mot Carl I. Hagen. Han kika innbyggjarane i Noreg i auga og sa at Framstegspartiet ville bruka 100 mrd. kr på å fjerna bompengane. I staden får me 22 mrd. kr nye bompengar i dag. I møte med Jon Georg Dale og Siv Jensen sit Carl I. Hagen bom fast.

Så kan ein spørja seg: Gjer Framstegspartiet noko av betydning når det kjem til bompengar? For det første: Betaler bilistane mindre i bompengar? Nei, dei fem siste åra har Framstegspartiet sett ny norsk rekord i bompengennbetaling. Så kan ein igjen spørja seg: Går bompenggjelda ned, altså det som står att å betala? Nei, i 2013 var gjelda på 35,5 mrd. kr. Det har auka til 58 mrd. kr.

Går så takta i innføringa av nye bompengar ned med denne regjeringa? Svaret på det er definitivt nei. Det er foreslått bompengar som vil innebera 240 mrd. kr. Det er over 100 mill. kr nye bompengar foreslått kvar dag Framstegspartiet har sete i regjering.

Så vil eg ikkje berre snakka om Framstegspartiet. Eg må irettesetja representanten Lauvås litt, for han viste til TV 2s «bomometer» og sa at det var på 41 mrd. kr. Eg hadde gleda av å vera med tidlegare bompengemotstandar Bård Hoksrud då bomometeret passerte 1 mrd. kr. TV 2 har nok ikkje gjort jobben, for dei har ikkje skrudd opp bomometeret i den takta som Framstegspartiet har. Det er ikkje 41 mrd. kr som skulle stått på bomometeret. Det skulle stått 60 mrd. kr. Det er realiteten, så det bør TV 2 fiksa opp i.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [18:55:20]:** Når representanten Johnsen fra Fremskrittspartiet går på talerstolen for å begrunne hvorfor det var fornuftig at Stortinget skulle utsette den debatten som var planlagt for to uker siden, men som på kort varsel ble utsatt i to uker, er det beste han kan komme opp med at det skulle bidra til en mer rasjonell og effektiv debatt. Han begrunnet det videre med at da kunne en kanskje nøyd seg med én debatt om disse sakene. Det viser nettopp hva som var Fremskrittspartiets formål med utsettelsen: å få minst mulig debatt om sakene, gjemme dem vekk en onsdagskveld tett før sesjonsslutt, håpe på minst mulig oppmerksomhet rundt dem og sørge for at de representantene i Fremskrittspartiet som hadde tunge kvaler, skulle få ivaretatt sin velferd ved å slippe å være tilstede.

Fremskrittspartiet må ta ansvar for forslagene de stemmer for eller mot i denne salen. I dag har Senterpartiet lagt fram et konkret forslag som går på at alle kostnadsreduksjoner i prosjektet skal gå til redusert bompengebetaling for bilistene. Representanten Hoksrud gikk på talerstolen i stad og forsøkte å belære andre representanter om innholdet i proposisjonen fra regjeringen, men klarer ikke å referere hva som står på side 15 i proposisjonen. Det som står på side 15 i proposisjonen,

er at hvis det blir kostnadsreduksjoner, skal kun deler av reduksjonen gå til å redusere bompenger, mens det øvrige skal tilfalle statskassa. Det er det som står på det punktet, og det er akkurat det samme lureriet vi har sett i sak etter sak.

Når Fremskrittspartiet på sitt landsmøte gjør vedtak på at en skal slette 100 mrd. kr i bompengegjeld, kommer deres partileder og finansminister rett etterpå og fremmer et revidert nasjonalbudsjett som innebærer en såkalt reduksjon på 2 promille av det beløpet. På toppen av det kommer det andre forslag som ikke bare nuller det ut, men som innebærer økt bompengebelastning sammenlignet med det som ville vært dersom en hadde videreført innværende års budsjett uten endringer.

Fremskrittspartiets politikk når det gjelder bompenger, står ikke til troende. Det blir satt rekord på rekord. Etter at en kom inn i regjering, har en gått fra 9 mrd. kr til forventede 13 mrd. kr i år, og det kommer på toppen av rekordhøye avgifter, bl.a. på drivstoff, som bl.a. landets statsminister har skrytt av.

Fremskrittspartiet burde stemme for forslag som går på reduserte bompenger.

**Nils Aage Jørgstad (H) [18:58:37]:** Når jeg hører denne debatten, må jeg si jeg skjønner hvorfor det blir opprør mot bompenger i Norge. Sentrale partier som har stått sammen om å gjennomføre utbygging i dette landet, og som i veipakker og alt har stått for bompenger, framstiller nå det å ha bompenger som det verste som kunne skje landet. Jeg vil peke på at jeg synes det var litt nedtur da partileder Jonas Gahr Støre var med og bar ved til bålet med en lettvent løsning: å rive bommene og innføre veiprising isteden. Han underkommuniserte grovt at partiet uansett mener at bilistene skal betale egenandelen sin, og gjerne enda litt mer. Mange spørsmål står uavklart, og det blir merkelig når opposisjonspartiene i sakene vi har til behandling, går i den samme fella. Høyre vil også utrede om det er andre og mer kostnadseffektive måter å innfri avgifter på, men det er mange spørsmål som må besvares i den prosessen. Hovedmålet må være at den som drar nytte av tiltakene, må være med på å betale.

Vi må skille mellom bypakker/bymiljø og byvekst-avtaler på den ene siden og strekningsvise prosjekter på den andre. Det virker som om det er stor aksept for delvis brukerbetaling av store veiprosjekter. Det henger nok sammen med at innkreving kommer i etterkant av veibyggingen. Man har fått det man betaler for. Men det er også viktig å merke seg at mange av prosjektene det i dag innkreves penger for, er prosjekter Stortinget med bredt flertall har fattet vedtak om i perioden 2000–2013. Mange av prosjektene som er vedtatt, mer eller mindre enstemmig, de siste seks årene, er fortsatt i byggefasen.

I 2018 hadde 62 prosjekter innkreving av bompenger. Innkreving ble avsluttet i prosjektene E18 Aust-Agderpakken, fv. 71 Sykkylvsbrua og rv. 19 Kirkebakken-Re grense. I tillegg ble innkreving avsluttet i Nord-Jærepakken, mens innkreving fortsatte i Bypakke Nord-Jæren i samme område. For prosjektene E18 Bommestad-Sky og rv. 36 Slåttekås-Årnes startet innkrevingen. Bompengennekrevingen startet også i bomstasjonen tilhørende E6 Hålogalandsbrua, men dette var en utvidelse av én bomstasjon for dette prosjektet.

Ved utgangen av 2018 hadde 59 prosjekter bompengennekreving. Totalt var 81 prosjekter på dette tidspunkt vedtatt av Stortinget, det vil si at 22 prosjekter ennå ikke hadde startet innkrevingen.

Driftskostnadene har vært til diskusjon. Statens vegvesens statistikk viser at driftskostnader som andel av passeringsinntekter for prosjektene med innkreving i 2018 er på 7,1 pst. Dette er dermed den laveste andelen noensinne, og det setter mange av medieopplagene om kostnadsinnkrevingene i et grelt lys.

**Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [19:01:52]:** Det er en merkelig debatt vi har vært vitne til i dag. Det ene svulstige innlegget avløses av det andre. Man skulle nesten tro at representantene var overmedisinert med Møllers tran. Det meste av tiden brukes til å prøve å fortelle hva Fremskrittspartiet gjør, og hva Fremskrittspartiet bør gjøre.

Fremskrittspartiet er stolt av at vi bygger og vedlikeholder veier. Det har innbyggerne fortjent. Helst skulle veiene vært bygd uten bompenger, men det har flertallet i denne salen, inklusiv Senterpartiet og Arbeiderpartiet, sagt nei til. Under den rød-grønne regjeringen lå bompengenivået på 40 pst. Nå ligger det på 28 pst. Fremskrittspartiet har vært pådriver for å få etablert Nye Veier AS. I proposisjonen står det – godt beskrevet – at reduksjonen skal komme også bilisten til gode.

Det sies at det settes rekord med oss i regjering. Det settes rekord i veibygging. Når flertallet har sagt at bompenger skal være en del av finansieringen, er det naturlig at antallet bomkroner også økes. Det trenger man ikke være særlig smart for å forstå.

Senterpartiet er bekymret for bompengenivået. Senterpartiet fremmer et eget forslag om at bilistene skal få hele kostnadsreduksjonen gjennom reduksjon i bompenger. Incentivet med Nye Veier og det å bygge billigere er nettopp at de skal ha en del av reduksjonen, slik at de kan bygge enda mer veier. Senterpartiet var imot, og var vel også de som kalte dette for et luftslott i sin tid. Ja, kanskje nettopp dette forslaget ikke nødvendigvis fremmes for at det skal komme bilistene til gode, men fordi man vil sørge for å legge ned Nye Veier nærmest før de er kommet skikkelig i gang. Men fjerner man

det incentivet, fjerner man også muligheten for Nye Veier til å bygge flere veier.

La oss forholde oss til saken som den er. Saken gir dem det gjelder, nye veier og billigere veier, med mindre bompenger enn den rød-grønne regjeringen ville gitt dem.

**Arne Nævra (SV) [19:04:24]:** Siden SV er det partiet som skiller seg litt ut her, skal jeg forklare – sakte og tydelig og med riktig intonasjon – hvorfor SV er kritisk til de store motorveiplanene.

Vi ønsker å flytte de store pengesummene fra firefelts veier, der det ofte slett ikke er nødvendig for trafikkmengden, til to- og trefelts veier på de lange strekningene. Vi vil ha mye mer midler til utretting, utbedring, rassikring, utvidelser av smale vestlandsveier, med gul midtstripe, midtdele på utsatte steder og trygge gang- og sykkelveier. Da nærmer vi oss også representanten Finstads ønsker for Lofoten-området og mange av de ytre veiene i Nord-Norge.

Tenk bare på hvor enormt mange mil med gode distriktsveier vi kunne fått for de pengene vi bruker på firefelts motorveier – enormt mange mil. Da har jeg ikke engang nevnt etterslepet på vedlikehold av fylkesveiene. Der snakker vi kanskje om 40 mrd. kr eller mer. Tenk på det, en hel E18 ut av Oslo eller en Hordfast!

SV vil at det er jernbanen som skal binde landet sammen – der det ligger til rette for det. Det ligger til rette for det på alle de proposisjonsstrekningene vi snakker om i dag. Jernbanen går i samme korridor, men som regel på ett spor, anlagt for 100 år siden. Det er realiteten. Snakk om prioritering i en verden som skriker etter klimagrep og grep for miljøet!

Jeg ser at noen av partiene som svømmer der ute i et opprørt bompengehav og med bompengelangst, har grepet fatt i en livbøye. Den livbøyen heter veipricing. Hva er det for slags trylleformular? De skal jo ha pengene inn, de også. Vel, SV er også opptatt av rettferdig fordeling. Det er jo det vi står for i stor grad. Vi er et parti for de mange og ikke for de få, så da er vi selvfølgelig for en dynamisk, satellittbasert veipricing også. Men dette avhenger selvfølgelig av hvordan innretningen på den veipricingen blir. Vi kan gjøre den rettferdig når kampen om kriteriene står. Vi kan sette inn kjørelengde, geografi, utslipp, rushtid eller ikke. Ja, til og med familiens inntekt kan vi sette inn. Men når det gjelder veiavgifter, bompenger og veipricing, må vi holde oss til to punkter: For det første er det forurenseren som skal betale, og den som forurenser mest og gjør mest skade, skal betale mest. For det andre må det ha noe å si økonomisk å kjøre inn i sentrum av en by, eller der folk vil kjøre. Det viser jo all forskning. Ellers hjelper det ingenting. Men hvis

det skal være rettferdig, bør det kanskje svi like mye – 30 kroner for fru Nilsen og 3 000 kroner for Røkke.

**Bengt Fasteraune (Sp) [19:07:41]:** Staten henter inn enorme summer i bompenger og andre kjøpsavgifter og driftsrelaterte avgifter hvert eneste år. Det som vi i Senterpartiet er opptatt av, er at dette kreves inn på en måte som oppleves rettferdig, og at grunnlaget for innkrevingen er lett å forstå. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn 133 mrd. kr i ekstern finansiering av prosjekt og tiltak på riksveinettet i løpet av planperioden. Dette er i hovedsak bompenger. Statsråden opplyste i svar på skriftlig spørsmål at korrigert for forventet bompengetilskudd i 2018 utgjør dette i størrelsesordenen 125 mrd. kr fra 1. januar 2019.

Senterpartiet fremmet i 2018 et forslag om at staten skal overta garantiansvaret for eksisterende bompengeprojekter på riksvei. Med det store omfanget som bompengefinansieringen har fått på statlige riksveier, framstår det som sterkt urimelig at kommuner og fylkeskommuner skal stille som garantist for statens egne veier. For noen kan det i praksis bety, når denne perioden er utløpt, at de sitter med en gjeld som de ikke klarer å håndtere, og som kommer til å gå ut over innbyggerne både i fylket og i kommunen. Staten bør snarest kunne være garantist for sine egne store prosjekter.

I tillegg vil det mest sannsynlig være tiltak som vil bidra til betydelig lavere rente i mange prosjekter. Det bør også kunne organiseres på en annen måte, slik at man får en forenkling, og ikke minst også en innsparing med tanke på hvordan bompengeselskapene blir håndtert i det daglige.

Dessverre har ikke regjeringen gjort noe for å få gjennomført dette. Vi støtter bompenger de stedene hvor det lokalt er ønske om det. Noen steder er det nødvendig med bompenger for å gjennomføre veiutbygging, sikre broforbindelser, bygge tunnel – hva det nå enn måtte være. Andre steder har kommunene inngått såkalte byvekstavtaler, der bompengene utgjør en del av avtalen, med sikte på å få ned biltrafikken for å få bedre luft og bymiljø.

For Senterpartiet er det viktig at folk som bor i deler av landet som ikke har et offentlig kollektivtilbud, ikke straffes med bompenger. Det er i utgangspunktet det vi er opptatt av. Her må det være en differensiering med hensyn til hva folk vil oppleve i hverdagen.

Bompengeneinnbetalingen har skutt fart under dagens regjering. Det er en forventning om 13 mrd. kr i 2019. Bompengegjelden, dvs. hvor mye bompenger som det gjenstår å nedbetale, har økt voldsomt under dagens regjering, og antallet bompengestasjoner har økt fra 170 til 245. Dette må det gjøres noe med.

**Terje Aasland (A) [19:10:58]:** La meg starte med å si at jeg synes E18 Langangen–Dørdal er en veldig viktig veiutbygging. Det må en si så lenge en kommer fra Telemark, men det er uansett det, for vi opplever betydelige trafikkutfordringer der svært ofte. Det er en veistrekning som skal gå gjennom et krevende område. Det er store boligområder i tilknytning til veileget, og ikke minst er det viktige påkoblinger som skal skje via bindingen som ligger fra øvre Telemark, men også inn mot industri og næringsliv, og slik sett er det viktig.

Jeg hilser proposisjonen velkommen. Vi kommer til å stemme for de bompengene som er foreslått i proposisjonen, men en blir litt villedet når en hører hvordan spesielt Fremskrittspartiets representanter snakker om denne saken. For det første får vi det framstilt som om det er en bompengandelen på 38 pst. Realiteten er jo ikke det. Realiteten er at i dette prosjektet – som på vei koster 11,5 mrd. kr – pluss en på 1,75 mrd. kr i rente- og innkrevingskostnader og får en totalsum på 13,2 mrd. kr, hvorav bilistene skal betale 6,2 mrd. kr i bompenger. Det er realiteten. Da snakker en om nærmere 50 pst. bompengandelen. Så hører vi representanten Hoksrud – og for så vidt også statsråden – si at hvis prosjektet blir billigere, skal alt komme bilistene til gode. Men i proposisjonen står det:

«I tråd med Granavoldenplattformen legger Samferdselsdepartementet til grunn at besparelser sammenliknet med forventet kostnad fordeles mellom statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling.»

Misforstår jeg da situasjonen med hensyn til både det statsråden sier, og det representanten Hoksrud sier? Er det sånn at hvis det blir billigere, skal alt tilfalle bilistene? Og skal alt som blir dyrere, tas av Nye Veier? Det står i proposisjonen at kostnadsoverskridelser inntil 10 pst. skal dekkes forholdsmessig. Slik er det finansiert i proposisjonen – med andre ord nærmere 50 pst. av bilistene. Da synes jeg det blir betydelig arrogant, hvis det er et parlamentarisk uttrykk, med statsrådets svar på representanten Leirtrøs spørsmål om eventuelle merkostnader som følge av Statens vegvesens innsigelser til kryssløsning i Porsgrunn, som er anslått til nærmere 1 mrd. kr. Hvem skal betale det? Er det Nye Veier, eller er det bilistene med inntil 50 pst, slik det er finansiert for øvrig?

Det er greit å være mot bompenger, men forhold dere til det som står i proposisjonen. Framstill det på en ærlig måte og ikke prøv å dekke dere bak falske kommunikasjoner ut mot befolkningen.

**Presidenten:** Presidenten har stor forståelse for at det er høy temperatur i debatten, men man kan ordlegge seg på en ålreit måte.

**Sverre Myrli (A) [19:14:12]:** På slutten av 1980-tallet var det en låt på hitlistene som het Bombadilla Life. I refrenget het det:

«Bomb bomb bomb! bomb Bombadilla Life!»

Velkommen til bombadilla life – Fremskrittspartiets bombadilla life! Siv Jensen ble for noen uker siden, i en annen debatt, kalt bompengedronningen. «Drama queen» er kanskje et bedre uttrykk, for hvilken dramatik som er skapt i denne saken! Representanten Jonny Finstad fra Høyre sier det er politisk spill fra opposisjonen. Jommen sa jeg smør! Hvem er det som driver politisk spill i denne saken?

Fremskrittspartiet måtte ha krisemøte midt inne i Stortingets behandling av to av de tre sakene vi behandler i dag. De to sakene ble utsatt etter at presidentskapet – med 3–3 og presidentens dobbeltstemme – utsatte behandlingen i 14 dager. Og hvorfor skulle det gjøres? Ingenting har skjedd annet enn at Fremskrittspartiet måtte ha krisemøte internt, men vi vet jo hvorfor de to sakene ble utsatt. Det sa representantene Helge Orten og Morten Stordalen da vi diskuterte utsettelsen den 4. juni. Det var fordi de ønsket mindre debatt om bompengesakene. Representanten Stordalen sa til og med at han var redd det skulle bli diskusjon om Fremskrittspartiets politikk, så vi vet jo hvorfor de sakene ble utsatt i 14 dager.

Så må jeg si at det skal ikke kreves inn 15,6 mrd. kr i bompenger i de tre sakene vi behandler i dag. Det skal kreves inn 22 mrd. kr i bompenger. 15,6 mrd. kr av bompengene skal gå til vegbygging, mens hele 6,4 mrd. kr går til finansieringskostnader og innkrevingskostnader. På E18 Langangen–Dørdal skal det kreves inn totalt 6,2 mrd. kr i bompenger. 4,5 mrd. kr av disse går til vegbygging, og hele 1,7 mrd. kr er til finansieringskostnader og innkrevingskostnader.

Arbeiderpartiet er for alle de tre vegprosjektene som skal behandles i dag. Vi er for å bygge ut E18 i Telemark, vi er for å bygge ut E6 i Trøndelag, og vi er for å bygge ut E6 i Hedmark og Oppland, og vi står for det. Men de store innkrevingskostnadene i disse tre sakene – jeg tror nesten jeg må si de enorme innkrevingskostnadene – viser at vi kan gjøre dette mer fornuftig og mer rettferdig, og det er her Arbeiderpartiets forslag om å utrede vegprising kommer inn i bildet. Tida jobber for det. Alle stortingspartiene bortsett fra Fremskrittspartiet er antakeligvis for det. Det kommer før eller senere. Det er bare så synd at det tar så lang tid.

**Presidenten:** Presidenten vil påpeke at det å bruke kallenavn på statsråder og andre stortingskollegaer ikke er innenfor. «Drama queen» er ikke innenfor.

**Terje Halleland (FrP) [19:17:28]:** I denne elendighetsbeskrivelsen som enkelte prøver å gi, kan det være

greit å ta med seg lite grann om at det tross alt har vært en enorm satsing på samferdsel siden 2013. Vi vet alle hva som skjedde i 2013. Denne regjeringen har løftet opp veiinvesteringene til helt nye nivå, og vi har vedtatt en NTP som inneholder en historisk satsing på å bygge veier.

Vi i Fremskrittspartiet skulle gjerne sett at bompengandelen i disse prosjektene hadde vært mindre, betydelig mindre. Faktisk hadde Fremskrittspartiet ønsket at ingen av disse investeringene var delfinansiert med bompenge, men der skiller Fremskrittspartiet seg fra alle de andre partiene. Da vi i 2013 ga etter for å akseptere bompenge, var det ikke bare for flertallet i regjeringen, men fordi vi er det eneste partiet på Stortinget som ønsker å bygge veier i dette landet uten bompenge. Det gjorde vi under forutsetning av at bompengandelen skulle reduseres. Den er blitt kraftig redusert. Den har gått ned fra over 40 pst. under de rød-grønne til nå under 28 pst.

Vi skulle effektivisere sektoren, og vi skulle etablere Nye Veier. Det er det mange som har kjempet imot. Det er flere partier i denne sal som har tatt til orde for å legge ned det selskapet, legge ned et selskap som nærmest har klart å halvere byggetiden på sine prosjekter og spart samfunnet for titalls milliarder. Bare på disse tre prosjektene alene ligger Nye Veier an til å få en innsparing på 8 mrd. kr.

Alle disse tre prosjektene vi vedtar i dag, ligger i porteføljen til Nye Veier. Det betyr at brukerne av disse veiene skal glede seg i dag, glede seg over at veien blir bygd raskere, og at den blir bygd billigere. For dem som ikke vil betale, er det gratis omkjøringsvei. Vi bygger altså mer vei for mindre penger og mindre bompenge hver dag.

Fremskrittspartiet ser på det som viktig å bygge veier. Vi ser på veibygging som regionbygging, som å knytte bo- og arbeidsregioner sammen, skape mer attraktive regioner, skape gode og effektive samfunn – selvfølgelig til glede for brukeren, men kanskje viktigst av alt til glede for et mer konkurranseeffektivt næringsliv. Dette arbeidet skal Fremskrittspartiet fortsette med. Det er ingen tvil om at for bilistene er det kun Fremskrittspartiet som er et alternativ.

**Tor André Johnsen (FrP) [19:20:26]:** Egentlig er dette en gladsak. Vi skal bygge tre veier som Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV, De Grønne og Rødt sannsynligvis aldri ville ha bygd. Vi bygger dem til og med billigere, vi bygger dem bedre, og vi bygger dem raskere enn det som eventuelt ville blitt gjort med de rød-grønne.

Det er et stort men, og det er selvfølgelig finansieringen. Vi i Fremskrittspartiet er ikke fornøyd med at det blir bompenge. Vi ønsker ikke bompenge, vi liker ikke bompenge. Vi ønsker å bruke mer oljepenger og investere i infrastruktur i Norge. Der er vi dessverre alene. Der

har vi ikke flertall. Nå bruker vi tross alt bare under 3 pst. av avkastningen til oljefondet, ved den såkalte handlingsregelen. Det er ikke lenge siden vi brukte 4 pst. Hvis man går tilbake til 4 pst., går tilbake til den gamle handlingsregelen – man trenger ikke mer dramatiske endringer enn det – hadde vi hatt nesten 100 mrd. kr til å cashe inn mye av den gjelden vi nå diskuterer, og som bilistene dessverre må betale. Det er det dessverre ikke flertall for, selv ikke nå når det er så stor motstand mot bompenge og flere og flere partier står her og skriker mot bompenge. Men de har ikke noe forslag der de ønsker å bruke mer oljepenger for å finansiere veiutbyggingen.

Det er litt interessant å tenke på hvordan de rød-grønne skal finansiere veibyggingen når de ikke ønsker å bruke mer oljeinntekter. Da må de bruke mer av skatteinntektene. Det vil medføre en vesentlig skatteøkning.

Selv om Fremskrittspartiet ikke har klart å få flertall for å bruke mer oljepenger til å betale bompenggjelden, har vi klart å få nye flertall via samarbeid med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti. Bombrikkerabatten har økt til 20 pst. Da vi kom i regjering, var det nesten 60 bompengeselskap. Det er vanvittig mange styreverter som skal ha mat, kjøregodtgjørelse, utbytte, servering – byråkrati og administrasjon. Bare i Hedmark, som jeg kommer fra, var det tre bompengeselskap – et for hver lille veistrekning som skulle bygges. Etter at vi har reformert bompengerevisjonen og gjort den mer effektiv, så mer penger går til å betale veien og mindre går til byråkrati, er det nå bare fem bompengeselskap i hele landet. Vi har fått flertall i plattformen til å bruke 1 mrd. kr årlig til å betale bompenggjeld. Det beløpet skulle vi selvfølgelig hatt høyere. Det håper jeg flere partier kan bidra til at vi klarer å få til. Det er fullt mulig. Det vil kutte bompengekostnadene ytterligere. Og husk også på: Før vi kom i regjering, var hovedregelen for Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti alltid bom på sideveiene, og det var aldri engang snakk om å redusere bomtaksten på sideveiene. Takket være oss er bommene på sideveiene nå tatt ut, og det kommer ikke til å bli flere bommer på sideveiene.

**Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [19:23:37]:** Jon Georg Dale sto med begeistring og holdt sitt innlegg i stad og sa: Dette er en bra dag. Han gjentok det flere ganger – det er en bra dag. Tenk å høre Fremskrittspartiets representanter – det er en gledens dag. For Jon Georg Dale er det sikkert en bra dag, for han har overlevd som statsråd. Derfor er han så glad. Og de som ville gjøre opprør i Fremskrittspartiet, kommer ikke til salen engang.

Jeg husker det var en Nytt på nytt-gjenganger hver eneste fredag: Hvor er Karl Eirik Schjøtt-Pedersen? I dag

kan vi si: Hvor er Carl I. Hagen? Han har gjemt seg i Rådhuset nede i gata her. For Carl I. Hagen ser at det som nå blir stemt gjennom her, er stikk i strid med det som var Fremskrittspartiets landsmøtevedtak.

Når representanten Tor André Johnsen nå klager over og snakker om handlingsregelen, om at de skulle ha brukt så mye mer oljepenger, er det nettopp på grunn av at hans egen partileder, Siv Jensen, er imot det, at det ikke skjer. Regjeringen har ikke foreslått det. Regjeringen har foreslått å bruke bilistene til å betale 22 mrd. kr mer, ikke kutte 100 mrd. kr, som var vedtaket på Fremskrittspartiets landsmøte.

Tor André Johnsen i Fremskrittspartiet sier at nå er det slutt med bom på sidevei. Tor André Johnsen, som er fra Hedmark, vet at det på E6 som ble bygd da det var rødgrønn periode, ikke var bom på sidevei. Men for E6 som skal bygges av Nye Veier, ligger det an til bom på sidevei. Så igjen er det bare ord, og det er det som er Fremskrittspartiets store problem. På fredag kommer Fremskrittspartiet til å stemme for 430 mill. kr i økt bompengebelastning, fordi de har dratt inn pengene i revidert nasjonalbudsjett.

Det står i proposisjonen, som Bård Hoksrud så høy og mørk sier, og Senterpartiet må lese proposisjonen. Selvfølgelig har vi lest proposisjonen. Statsråd Dale sier at det er som å slå inn åpne dører – bare les proposisjonen. Men så står det i proposisjonen at det skal «fordeles mellom statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling». Altså: Det skal fordeles likt mellom staten og bompenger. Det er det som står i proposisjonen. Hvis Fremskrittspartiet er så bekymret for bompengene, bør de stemme for Senterpartiets forslag, som sier at hele gevinsten skal komme tilbake til bilistene. Det stemmer Fremskrittspartiet imot. Igjen viser de at det bare er ord og ikke mening.

På fredag kommer Fremskrittspartiet igjen til å stemme imot når det gjelder OPS-prosjektene rv. 3/rv. 25 og E39 i Trøndelag. Det gjør at bompengandelen går opp, ikke ned. Jeg håper at Fremskrittspartiet framover tør å være åpen, tør å være ærlig og begynner å lytte også til Christian Tybring-Gjedde og Carl I. Hagen, som sier at de gjør det stikk motsatt av det de gikk til valg på. Det er hovedproblemet.

Senterpartiet har gode, konkrete forslag som gir litt mer kontroll på kostnadene for norske bilister. Vi har også en annen avgiftspolitik og en annen pendlerpolitikk, som gjør at de som er avhengig av bil hver eneste dag, kommer bedre ut enn med regjeringen.

**Morten Stordalen (FrP) [19:26:59]:** Denne debatten illustrerer akkurat det jeg sto og forklarte da vi utsatte disse to sakene for å behandle dem under ett, helst sammen med den siste proposisjonen. De fleste innleg-

gene har handlet om akkurat det jeg sa i salen da. Det jeg sa, var at jeg overhodet ikke var redd for å ta debatten, jeg gledet meg til debatten. Men svært få innlegg har handlet om de prosjektene vi behandler i dag. Det var akkurat sånn som jeg sa. Jeg fryktet det ikke, jeg bare sa at sånn kom det til å bli.

Når man sier at Slagsvold Vedum umulig kan ha lest proposisjonen, tror jeg ikke han hadde gjort det tidligere i dag eller i går kveld. Det som står der, og som jeg også sier, er at hvis man tar all besparelsen, er det første steg for å legge ned selskapet Nye Veier. Noe av incitamentet til Nye Veier er jo å kunne beholde noe av det overskuddet for å reinvestere i nye prosjekter. Det som står der, er en prosentvis sammenligning med at man også da beholder noe overskytende over en viss prosentdel.

I tillegg vet kanskje Slagsvold Vedum også at denne regjeringen jobber for å redusere bompengandelen ytterligere. Det står også i plattformen, og det gjelder også bomfri sidevei. Det som er interessant, er at Senterpartiet nå later som om de er litt imot bompenger. De satt med samferdselsministeren i åtte år, men gjorde ingenting for å redusere bompengandelen. De gjorde heller ikke noe for å redusere på sideveier, det var nærmest et krav å ha bom på sideveier. Det er veldig spesielt at man gjorde det vanskelig for bilisten, men nå står høy og mørk i debatt etter debatt og later som om man er bilistens venn. Det er tvert om.

Slagsvold Vedum snakker også om avgift på bil. Jeg minner om forrige periode i energi- og miljøkomiteen, da det gjaldt hvordan man raskest kunne øke avgiftene for å fase ut bensin og diesel. Det bør velgerne merke seg. Det er veldig spesielt at Senterpartiet er så høy og mørk.

Senterpartiet har hatt et mål og krav. De sa de ville legge ned selskapet, det var et luftslott, og de vil sette samferdselspolitikken tiår tilbake. Etter hvert innrømmer de at de kan forholde seg til avtaler som er inngått, men det første de vil gjøre hvis de kommer i regjering, er å legge selskapet under Statens vegvesen, som igjen ville satt samferdselspolitikken langt, langt tilbake.

Det å spare 30 mrd. kr på de ti årene som står igjen, burde vært penger også for Senterpartiet, men jeg lurer litt på hva som egentlig er deres mål. Det må være nærmest pinlig – hvis det er et parlamentarisk uttrykk – ikke å ha lest bedre og fulgt med bedre i debatten.

Når det gjelder Fremskrittspartiet, vet alle at vi primært er mot bompenger. Ja, vi har redusert andelen i Nasjonal transportplan, og i porteføljen til Nye Veier er som sagt til og med nytteverdien økt med 63 mrd. kr – 30 mrd. kr spart for samfunnet over 12 år, som vi kan reinvestere i ny vei, mer vei. 109 kilometer motorvei betyr det.

Senterpartiet kommer i en annen sak her senere i kveld til å foreslå to- og trefelts vei. Det setter samferdselspolitikken tiår tilbake.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [19:30:22]:** Denne saken gjelder noe langt mer enn bompenger på noen veier. Saken gjelder Fremskrittspartiets sjel. Bompenger ryster Fremskrittspartiet i grunnvollene. Partiet med varemærket sterk nedsettelse av skatter og avgifter har det vondt. Hvorfor slik mobilisering mot Fremskrittspartiet ute blant folk i dag? Jo, det er bl.a. det som statsråd Dale nå ga uttrykk for – han skryter av det som skjer, det er en bra dag i dag. Statsråd Dale strutter av sjøltillit, koser seg med 15 mrd. kr i økte bompenger, og så kommer administrasjonskostnadene i tillegg. Man harseleerer med Senterpartiet.

Det som er viktig, er at Fremskrittspartiets mest sentrale personlighet mangler, partiets leder fra 1978 til 2006 – 28 år. Representanten gir seg som leder for bompengoppørret i Fremskrittspartiet, ifølge Aftenposten i går. Det er bedt om utbytting i dag fordi han er i møte i Oslo rådhus. Det er en så vanskelig dag for Carl I. Hagen at de færreste forstår hvor oppørt han er. For Hagen riper saken opp i hans mest alvorlige landsmøte i Fremskrittspartiet – det legendariske landsmøtet 15.–17. april i 1974 på Bolkesjø. Det var en opprivende indre strid mellom partiets liberalistiske kontra tradisjonalistiske fløy, på landsmøtet hvor Hagen sikret partiets sjel. Landsmøtets flertall – med Hagen i spissen – rensket ut liberalistene, hvor FpU-leder Lars Erik Grønntun og kretsen rundt ham sto sentralt. For Fremskrittspartiet skulle politikk og ikke posisjoner være viktigst, det var Hagens linje.

Jeg husker godt det legendariske intervjuet med Carl I. Hagen i NRK den gangen, hvor han sa at han måtte skjære ut svulsten. Han måtte skjære djupt og skjære vidt for å bli kvitt den, en gang for alle. Hagen har hele tida representert den tradisjonalistiske fløyen i Fremskrittspartiet. Nå er han utmanøvrert av de krefter i partiet som ser regjeringdeltakelsen som viktigere enn partiet sjel, som Hagen bygde opp. Ja, statsråd Dale stråler.

Da Carl I. Hagen ga seg i 2006, viste meningsmålinger at Fremskrittspartiet lå på omtrent 30 pst. Ikke rart at Hagen fortviler, for det er jo partiets leder, Siv Jensen, som kjører knallhardt mot Hagens fremskrittsparti. Bompengesaken for Fremskrittspartiet går på partiets troverdighet. Folk forstår det. Tilliten til partiet svikter. Sjølsagt kunne regjeringa fremmet forslag til finansiering av nye veier uten bompenger. Da hadde det nok blitt noen færre firefelts motorveier, men med dagens reaksjon blant befolkningen mot mer bompenger hadde Fremskrittspartiet fått bredt flertall for dette i Stortinget. Dagens økte bompengefinansiering på 15 mrd. kr er Fremskrittspartiets valg. Carl I. Hagen kunne ikke støtte et slikt brudd på partiets troverdighet. Der gikk grensen for ham.

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

**Presidenten:** No er ikkje representanten Carl I. Hagen her og kan svara for seg, men presidenten trur ikkje at landsmøtet på Bolkesjø var i 1974.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [19:33:37]** (fra salen): Det er riktig. Det var i 1994.

**Presidenten:** Det var i 1994.

**Øystein Langholm Hansen (A) [19:33:53]:** Jeg vil gjerne begynne med å vise til forslaget fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet om hvor stor statlig garantism Telemark fylkeskommune kan bære, for jeg tror nemlig at flere departementer, flere statsråder og mange av regjeringspartiene representanter ikke fullt og helt har tatt inn over seg hvilken alvorlig belastning dette føles å være for fylkespolitikkerne. Det blir oppfattet der ute som om representanten Hansen skal ta opp et lån for å bygge hus, og så er det en annen som må kausjonere for lånet. Som eksempel kan jeg vise til en fylkeskommune som jeg kjenner relativt godt: Rogaland fylkeskommune, som nå altså må garantere for noen av de dyreste prosjektene som noen gang er bygd i Norge. Så den formuleringen som regjeringspartiene har kommet fram til, med en delgaranti, er egentlig ikke god nok. Vi i Arbeiderpartiet mener at veieier må garantere for sine egne lån.

Så er det med litt forundring jeg hører at det blir påstått at det nå skal bygges noen veier som en rød-grønn regjering aldri ville ha bygd. Nå er det slik at den ambisiøse NTP-en som ble vedtatt, og som regjeringen Solberg overtok fra 2013, faktisk var en rød-grønn NTP. Det betyr at det var en veldig ambisiøs NTP som lå til grunn da regjeringen overtok, og jeg vil sterkt avvise at vi ikke ville ha bygd veier, slik representanten Johnsen så bramfritt hevdet fra talerstolen.

**Helge Orten (H) [19:36:14]:** Først til representanten Myrli. Når vi anmodet om at disse debattene ble satt opp samme dag, var det nettopp fordi vi regnet med å få en debatt som den vi har fått nå.

Vi har tre bompengeproposisjoner. Alle tre er knyttet til Nye Veier. Det er tre forskjellige proposisjoner, riktignok, men vi får en generell bompengedebatt. Vi synes det var formålstjenlig å samle disse debattene på samme dag. Vi tilbød også at vi kunne ha en mer utvidet debatt knyttet til dette, og samle det i én debatt i stedet for å ha tre separate. Jeg antar at vi ikke trenger å repetere alle innleggene her to ganger – bortsett fra et par, kanskje. Det ville gitt en mer meningsfull debatt hvis vi kunne hatt et slikt utvidet debattopplegg og kjørt en skikkelig runde på det, gjerne med replikkordskifte i tillegg, for



det tror jeg hadde blitt mer spennende for den som skulle høre på. Det var bakgrunnen, men sånn ble det altså ikke. Nå kjører vi tre opplegg, og da får vi veldig mye av den generelle debatten knyttet til den første bompengeproposisjonen.

Så videre til Myrli. Det er veldig interessant at en trekker inn Bombadilla Life. Det måtte jeg google litt nærmere. Jeg fant ut at sangen var gitt ut i 1989, og jeg har en mistanke om at representanten Myrli har nynnnet på den helt siden da. For er det noen som har vært med og stemt på alle bompengeproposisjoner fra den sangen ble gitt ut, og fram til i dag, er det vel nettopp Arbeiderpartiet. Vi står inne for det, vi også, på lik linje med et stort flertall i Stortinget.

Det gjelder også de tre bompengeproposisjonene som vi skal vedta i dag. Til og med SV stemte for alle bompengeproposisjonene da de satt i regjering. Dette har bred tilslutning i Stortinget og er den finansieringsmetoden vi har brukt i mange år. Det betyr ikke at vi ikke kan gjøre endringer i framtida og kanskje tenke nytt, med bruk av ny teknologi og andre ting, men på disse strekningsvise prosjektene har delvis bompengefinansiering vist seg å gi økt framdrift og raskere bygging av viktige prosjekt i hele landet.

Etter min oppfatning må man gjerne fortsette å nynne på Bombadilla Life. Representanten Myrli kan den utenat, antar jeg. Jeg ser ikke noen grunn til at vi ikke også i framtida skal kunne benytte oss av brukerfinansiering for å ha framdrift i disse prosjektene. Det tror jeg en stor del av denne salen er enig i, og litt av debatten blir derfor noe merkelig når det framstår som om enkelte parti her som stemmer for, opptrer som om de skulle vært imot.

**Presidenten:** Presidenten kan til opplysning tilføya at det var gruppa Franklin som i 1989 gav ut slageren Bombadilla Life.

**Jon Gunnes (V) [19:39:35]:** Nå begynner det å bli festlig her, så dette kan jo bli interessant utover kvelden. Jeg hører at det er noen partier – opptil flere – som snakker mest om andre partiers mål og mening i denne saken. Jeg må jo si at det er underlig å høre fra Senterpartiet at bompengeinnkrevningen er nå altfor høy. Det var representanten Bengt Fasteraune som sa det. Men, til Bengt Fasteraune: Det går an å stemme imot. Man trenger ikke å stemme for disse forslagene. Det er et demokrati vi lever i, så det trenger man ikke. Og når det gjelder garantier, at det skulle vært en annen fordeling, at man ikke kan sette Telemark fylkeskommune i en slik situasjon at de skal garantere for dette: Telemark fylkeskommune vil gjerne dette. De har stemt over det i fylkestinget. De synes det er fint. De ønsker denne veien. Da er det en forutsetning at de faktisk er med og bi-

drar med garanti. Også Arbeiderpartiet kan stemme imot hvis det er så vanskelig med det opplegget vi har vært enige om i Stortinget i lang tid nå. Nye Veier er en suksess. Er det det som irriterer mest? Det var ikke en selv som foreslo det, men det går an å være med på andres suksess.

**Geir Pollestad (Sp) [19:41:33]:** Eg må seia at eg vert litt forvirra av Framstegspartiet i denne debatten, for representantane Stordalen og Olsen frå Framstegspartiet seier at viss Senterpartiet sitt forslag om at reduserte kostnadar skal koma bilistane til gode, vil Nye Vegar gå til grunne. Då mistar dei motivasjonen for å gjera samfunnsoppdraget sitt og byggja veg. Mens statsråden, han seier at Senterpartiet slår opp opne dører. Eg er forvirra, og eg forventar at statsråden fortel litt meir om desse dørene som vert slått opp, og kven som har rett av Stordalen og Olsen på den eine sida i Framstegspartiet eller han på den andre, for begge delar kan ikkje vera sant samtidig.

Senterpartiet meiner at kostnadsinnsparingar skal koma bilistane til gode, eit tiltak som vil kunna gje lågare bompengar, og så opplever me at Framstegspartiet skal stemma imot. Det er skuffande.

Representanten Tor André Johnsen trur eg trefte spikaren på hovudet i debatten, for han sa at det var berre å endra handlingsregelen opp til 4 pst., så hadde me pengane. Der er Framstegspartiet sitt problem. Dei har finansministeren, og finansministeren er strålande fornøgd med dei statsbudsjetta ho legg fram. Det betyr altså at Framstegspartiet ikkje på nokon som helst måte har synleggjort korleis dei vil dekkja inn 13 mrd. kr kvart einaste år for å kutta bompengar. Men kanskje Siv Jensen er ein tredel av Framstegspartiet som ikkje er einig med verken statsråd Dale eller representantane Stordalen, Olsen og Tor André Johnsen på den andre sida.

Dette er ikkje ein veg som går mellom Langangen og Dørdal, dette er ein del av vegen mellom Stavanger og Oslo. Det er viktig å få bygd ut heile vegen. I Bjerkreim kommune i Rogaland, som ligg på denne vegen, har lokalpolitikarane sagt at nei, viss staten har lyst på bompengar for å byggja veg gjennom vår kommune, kan dei få lov til å gjera det, me skal ikkje motsetja oss det, men me ser det ikkje som vår plikt å be om å få eit bompengeplegg diktert av Nye Vegar.

Kva er reaksjonen til Nye Vegar då? Jo, då truar dei med å slutta å byggja veg. Eg trudde at Framstegspartiet i alle år dei har sete i regjering, har skulda på lokalpolitikarane for at dei må setja nye rekordar kvar einaste dag i bompengeinnkrevjing, men når lokalpolitikarane seier at dette får staten ta ansvar for, då sviktar òg Framstegspartiet der.

Eg trur det er på tide med nokre innrømmingar. Framstegspartiet er eit bompengeparti. Ingen har kravt inn meir bompengar enn dei.

**Presidenten:** Representanten Tor André Johnsen har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Tor André Johnsen (FrP) [19:44:44]:** Jeg må kommentere litt av den billige retorikken fra representanten Slagsvold Vedum i Senterpartiet – og rett og slett desinformasjonen når det gjelder bom på sideveier, og i Hedmark, som Slagsvold Vedum viste til.

På E16 er det bom på sideveiene. Det er noe Senterpartiet fikk til da de satt i regjering. Vi har prøvd å fjerne den, det har vi foreløpig ikke klart å få de lokale med oss på, men vi har kuttet bomsatsene med 50 pst. Når det gjelder E6, ble det faktisk vedtatt av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og de rød-grønne før vi kom i regjering, at det skulle være bom på sideveiene. Det blir helt feil å skylde på at det er vårt ansvar, og samferdselsministeren og vi kommer nå til å jobbe for å fjerne de bommene.

Når det gjelder E6 i Stange, representanten Slagsvold Vedums egen kommune, måtte til og med representanten Trettebergstuen stille spørsmål til samferdselsministeren for å få innført bomfritak for lokalbefolkningen. Gjeldende NTP, vedtatt av de rød-grønne, åpnet ikke for å gi noe bomfritak på noe som helst område.

**Bård Hoksrud (FrP) [19:45:54]:** Jeg trodde jeg skulle få enda mer tyn for uttalelsene mine i 2013 fra denne talerstolen. Det er ingen tvil om at jeg tok litt mye Møllers tran den gangen, og at det gjør like vondt å skulle stemme for bompenger nå.

Men jeg synes i anstendighetens navn at disse i opposisjonen som er så veldig opptatt av å kritisere regjeringen og spesielt Fremskrittspartiet, kan gå tilbake og se hva man faktisk har foreslått siden siste NTP. Lå Langangen–Rugtvedt inne da, innen 2023? Nei. Ingen penger fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV – null kroner – lå inne i forslaget da Senterpartiet hadde samferdselsministeren. Jeg synes det er greit å ha med seg det også.

Nå kommer altså denne veien. Den kommer til å være ferdig omtrent rundt 2023. Dette var noe Fremskrittspartiet påpekte at var viktig å få på plass i Nasjonal transportplan. Jeg registrerer også at flere representanter har vært oppe og skrytt av at fartsgrensen blir 110 km/t. Representanten Navarsete, som var statsråd og samferdselsminister, sa at hun ikke ville ha fartsgrense på 110 km/t på denne veien, verken på den man var i ferd med å bygge, og som det blir 110 km/t på, eller på denne man nå bygger for 110 km/t. Det er greit å skryte, og det er hyggelig at man skryter, men da burde

man også være ærlig og redelig om hva man selv ville gjort hvis Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV hadde sittet i regjering. Det var altså null kroner til Langangen–Rugtvedt i det siste forslaget til Nasjonal transportplan fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV. Det synes jeg det er greit å ha med seg.

Noe av det første jeg måtte gjøre da jeg kom inn i Samferdselsdepartementet som statssekretær etter at de rød-grønne var gått av, var å se på et prosjekt hvor det var kostnadsoverskridelser i hundremillionersklassen. Det er ikke rart jeg har blitt gråhåret. Det er ikke tvil om at jeg rev meg ganske mye i håret for å prøve å se hvordan man skulle klare å finne mer statlige midler etter de rød-grønne, som syntes det var greit bare å påføre bilistene en bråte med bompenger.

Jeg må jo spørre – jeg forutsetter at Senterpartiet har vært enig i alle bompengeprojektene vi har lagt fram, for de har stemt for alle bompengeprojektene som er lagt fram av denne regjeringen, og som altså har redusert bompengebelastningen og sørget for å ta grep for å redusere kostnadene for bilistene: Ville det blitt mer eller mindre bompenger med Senterpartiet? Det ville blitt mer, for de ville ikke kuttet de bompengeprojektene som Fremskrittspartiet i regjering sørget for å fjerne – i Alta, Bypakke Grenland, Seljord, Åmot og flere andre steder i landet.

Når det gjelder troverdighet, tror jeg Senterpartiet burde gå og sette seg og heller være fornøyd med at det nå er en regjering som både bygger vei i et helt annet tempo, og påfører bilistene 10 mrd. kr mindre enn det Senterpartiet gjorde da de satt i regjering.

**Kirsti Leirtrø (A) [19:49:03]:** Vi kan jo se på kostnadsøkningen på ferjefri E39 hvis vi skal snakke om overskridelser i forhold til under forrige regjering.

Det er helt riktig at Arbeiderpartiet ikke har stemt for en eneste bompengeproposisjon mer enn Fremskrittspartiet, men vi har stemt for alle dem som Fremskrittspartiet har foreslått for dette stortinget. Fremskrittspartiet luller seg selv inn i billigere, bedre og raske, og det helt uten en eneste utredning eller noe ferdig prosjekt. Vi er enig i at Nye Veier er bra, men den totale samferdselssektoren er helt ute av kontroll.

I Nasjonal transportplan er det sagt 1 000 mrd. kr. To år inn i planen ligger regjeringen 16 mrd. kr etter egen plan, og overskridelsene er formidable på det totale som skal finansieres, også på jernbane. 1 000 mrd. kr er 6 mrd. kr mindre enn Arbeiderpartiet hadde ambisjoner om. Arbeiderpartiet hadde større ambisjoner enn denne regjeringen når det gjelder å bygge samferdsel i landet.

Fremskrittspartiet lurer bare seg selv og skylder på alle andre enn seg selv – selv om de styrer landet.

**Presidenten:** Representanten Trygve Slagsvold Vedum har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [19:50:48]:** Det er et faktum at det aldri er blitt krevd inn mer bompenger i Norge enn i 2019, beregnet til 40 pst. mer innkreving av bompenger i 2019 enn i 2013. Når Fremskrittspartiet har styrt Norge, sammen med Høyre, i seks år: 40 pst. mer bompenger. Det er det som er beregnet; det er et faktum.

Statsminister Erna Solberg skrøt høyllytt da hun la fram statsbudsjettet for et par år siden, og sa: Regjeringen har økt avgiftene på drivstoff mer på ett år enn på åtte rød-grønne år – sitat slutt. Carl I. Hagen glimrer med sitt fravær i dag, nettopp fordi han ser at det er et grunnleggende brudd med Fremskrittspartiets tradisjon at man nå øker bompengebelastningen med over 20 mrd. kr til, når man for en måned siden sa at man skulle kutte bompengegjeld med 100 mrd. kr – altså bare ord. Og i dag stemmer Fremskrittspartiet mot et konkret forslag som kan redusere bompengebelastningen, for posisjon er viktigere enn gjennomslag.

**Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [19:52:04]:** I dag behandlar Stortinget tre bompengeproposisjonar, og den me no behandlar, er E18 i Telemark, som er veldig viktig for utviklinga av regionen.

Eg konstaterer at debatten i stor grad har handla om bompengar. Bompengar har ein lang tradisjon i norsk historie, òg i Telemark. Eg hugsar godt bomstasjonen mellom Skien og Porsgrunn, der det kosta 5 kr for kvar passering, og kven hugsar ikkje Kjellstadbommen i Lier, som stod frå 1975 til 2001. Desse bommane er borte no, og eg trur det er difor folk aksepterer å betale: Ein opplever at ein får betre vegløyningar, ein opplever tryggare veg, og næringslivet opplever at varene kjem raskare fram.

Bompengar er inga ny eller norsk oppfinning. Det har blitt bruka i hundrevis av år til å få til betre vegløyningar, til ferjer og til bruer. Den aller fyrste bompengeproposisjonen Stortinget vedtok, var Vrengen bru i Vestfold, mellom Tjome og Nøtterøy, i 1929 – altså 90 år sidan. Brua blei høgtideleg opna i 1932 av kong Haakon. Bompengeinnkrevjinga varte i 30 år, til 1962.

Høgre har eit pragmatisk syn på bruk av bompengar, men har respekt for at folk seier frå at det kan bli for mykje. Men eg trur ikkje me vil tilbake til ei tid der det tok mange tiår frå eit prosjekt var ferdig regulert, til spaden var sett i jorda.

Eit moment eg trur blir viktig å sjå på framover, er om det finst andre nye teknologiske løysingar ein kan ta i bruk for å fordele byrden ved større infrastrukturprosjekt, som f.eks. å ta i bruk ny teknologi i køyretøy.

Det har vore ein aksept blant folk og folkevalde at dersom ein skal byggje raskare og finne betre miljømessige samferdselsløysingar, må ein gjere bruk av eit spleiselag. Det må vere for ein periode, der staten tek sin del av kostnadene.

Det er blitt vedteke veldig mange bompengeprosjekt i Stortinget sidan Vrengen bru i 1929, og eg trur det vil fortsetja, for alternativet er lågare tempo i utbygging av viktige infrastrukturforbetringar.

**Presidenten:** Representanten Helge Orten har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Helge Orten (H) [19:54:50]:** Om representanten Slagsvold Vedum hadde vært opptatt av å redusere bompenger, hadde han ikke stemt imot samtlige reformer som vi har foreslått nettopp for å redusere kostnader i utbygging av viktige samferdselsprosjekt. Etablering av Nye Veier var Senterpartiet imot, Arbeiderpartiet imot og SV imot. Og hva er resultatet av det? Det vi ser nå, er at vi kan bygge billigere, raskere og bedre enn vi har gjort før, som betyr mindre belastning for staten og mindre belastning for bilistene.

Så blir jeg fascinert når den samme representanten, Slagsvold Vedum, beskylder denne regjeringa for å kreve inn mye bompenger. Jeg kan ikke huske ett eneste bompengeprojekt Senterpartiet har stemt imot – ikke ett eneste bompengeprojekt. Så om ikke annet, kan han i alle fall stå på denne talerstolen og være medansvarlig.

**Statsråd Jon Georg Dale [19:55:51]:** Det er smått sjarmerande, vil eg nesten seie, når ein høyrer Arbeidarpartiet og SVs forsøk på å framstå som opptekne av bompengenivået i Noreg. Ikkje ei krone er kravd inn i bompengar på riksvegprosjekt, så vidt eg har oversikt over, som ikkje Senterpartiet og Arbeidarpartiet har stemt for. Når ein gjer denne finansieringsproposisjonen til eit spørsmål om bompengar i stort, er det ikkje noko anna enn eit forsøk på politisk spel. Historietimen frå representanten Lundteigen høyrst meir ut som ei historie for Rorbua på NRK enn for historietimen i skulen, men det får no så vere.

Det vi behandlar i dag, er finansieringsopplegget for viktige vegprosjekt. Det er eit finansieringsopplegg som er ganske solid. Dei vegprosjekta som vi i dag behandlar, og alle berekningar som representantane har referert til i dag, er altså baserte på at ein f.eks. har ei bereknings-teknisk rente, ei finansieringsrente, på 6,5 pst., medan vi veit at snittrenta for alle prosjekt er 1,89 pst. For dei som har rentesikring – alle prosjekt – er snittrenta 2,68 pst. Det er ikkje sikkert at vi treng å krevje inn alle desse bompengane som Stortinget i dag gjev ramme for å gje-

re, for ein gjev ramme for å finansiere vegprosjekta så langsiktig at det er trygt å gjere investeringane i dei.

Difor seier eg, som eg har sagt før, at når diskusjonen handlar om kor mykje bompengar som vert redusert i dette prosjektet, og kor mykje som vert redusert i dei kommande, hamnar alle pengane tilbake hos bilistane, fordi måten vi har sett opp Nye Vegar på, gjer at pengane vert verande i selskapet. Det betyr at viss ikkje alle kronene går til å redusere bompengane i detteprosjektet, kan neste prosjekt få raskare og betre finansiering – og kanskje lågare bompengar på det også. Så i sum bidreg dei proposisjonsforslaga vi i dag behandlar, til stabil finansiering av viktige firefelts motorvegar.

Det vi har høyrte i dag, er ein opposisjon som er einig om at Framstegspartiet burde hatt større gjennomslag for ein politikk dei sjølve er imot. Det er jo interessant nok. Men vi har også høyrte ein opposisjon som er einig om berre det. SV skal fortsetje å ha bommar, men dei skal ikkje ha vegar. Senterpartiet skulle gjerne ha bygd ut vegar, men dei vil ikkje spare dei pengane som vi sparar gjennom Nye Vegar, for det er eit selskap dei helst ikkje ville hatt. Arbeidarpartiet seier at dei gjerne skulle sett om ein fann nokon andre enn dei som har sagt at dei vil garantere, til å garantere for det, men dei stemmer for kvar ei krone i bompengar. Opposisjonen har éin ting til felles – dei ønskjer større FrP-gjennomslag. Det gjer eg også.

**Presidenten:** Representanten Geir Pollestad har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Geir Pollestad (Sp) [19:58:57]:** Den 14. juni 2016 behandla me del éin av dette prosjektet. Då hadde regjeringa lagt opp til ein høgare bompengedel enn det som låg i Nasjonal transportplan. Det syntest Senterpartiet var feil den 14. juni 2016, så me føreslo at ein skulle ha meir statlege midlar, slik at bompengedelen var på same nivå som i Nasjonal transportplan, altså mindre bompengar enn det regjeringa hadde føreslått.

Kva gjorde Framstegspartiet sine representantar i salen? Dei stemte mot å senka bompengane.

No er me på del to av prosjektet. Der har Senterpartiet eit forslag om at viss dette vert billigare, skal det koma bilistane til gode. Kva varslar Framstegspartiet at dei vil stemma? Dei ville stemma mot. Eg forstår godt at Carl I. Hagen er på Oslo rådhus i dag.

**Sverre Myrli (A) [20:00:10]:** La oss rydde litt i begrepene. Bompenger i storbyene og bompenger til å finansiere veg, som vi diskuterer her i dag, i disse tre prosjektene, er egentlig to forskjellige ting. I storbyene er det ønskelig med bompenger for å regulere biltrafikken. Andre steder, slik som i de tre sakene i dag, brukes bom-

penger for å finansiere en veg, og når vegen er finansiert, fjernes bomstasjonene.

Jeg tror vi skal være så ærlige og si at å finansiere veg med bompenger egentlig ikke er særlig effektivt. Bompengene har det ved seg at det vil gi en viss form for trafikkavvisning, og det medfører til dels store innkreivingskostnader å ha bompenger. Egentlig – i en ideell verden – skulle vi ha finansiert flere vegprosjekter over skatteseddelen og gjennom statsbudsjettet, men det er det i hvert fall ikke flertall for i denne salen. Så ved å akseptere bommer får vi bygd mer veg. Det er jo derfor det har blitt aksept for bompenger og derfor bompenger i stadig større grad har blitt brukt: Vi får bygd mer veg.

Arbeiderpartiet er for bompenger, men vi tror altså at vegprising ville vært et mer effektivt og et mer rettferdig system. Så enn så lenge, til vi får på plass vegprising, stemmer vi for bompengefinansiering av veger, og de prosjektene vi har stemt for de siste seks årene, er alle lagt fram av Fremskrittsparti-statsråder.

Så vil jeg si: Under landsmøtet i Fremskrittspartiet var den store saken at Fremskrittspartiet skulle kutte 200 mill. kr i bompenger. Da revidert budsjett ble lagt fram, så vi det: Tre bompengeprosjekter, og det viser seg at i to av prosjektene skulle bommene rives straks allikevel. 200 mill. kr ble altså presentert som en kjempesak. I dag stemmer Fremskrittspartiet for å ta inn nye 22 mrd. kr i bompenger – 110 ganger så mye som de 200 mill. kr Fremskrittspartiet kutter når vi skal behandle revidert budsjett på fredag.

Det er ikke rart at folk reagerer på dette. Jeg har vært en tur på hjemmesida til Fremskrittspartiet og sett om det står noe om at de skal stemme for 22 mrd. kr. Det står ingenting. Jeg har fulgt med i dag på om det kommer noen pressemelding fra Fremskrittspartiet om at i kveld skal de stemme for 22 nye milliarder i bompenger. Nei, det har ikke kommet noen pressemelding, men det kom veldig mye da de skulle kutte 200 mill. kr. I dag stemmer de altså for 110 ganger mer i bompenger.

Bare for å presisere det: Arbeiderpartiet stemmer selvsagt for Senterpartiets forslag.

**Presidenten:** Representanten Bengt Fasteraune har hatt ordet to gonger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

**Bengt Fasteraune (Sp) [20:03:24]:** Denne debatten har vist at den eneste grunnen til å utsette debatten var de interne forhold i Fremskrittspartiet, godt beskrevet av representanten Lundteigen om Fremskrittspartiets sjel. Det var altså ingen annen grunn.

Ja, vil jeg si til representanten Gunnes, vi er bekymret for kostnadene for bilistene når vi har disse store prosjektene. Jeg vil bare minne om, når Stortinget vedtar revidert budsjett på fredag, de 430 mill. kr som kunne

kommet den enkelte bilist som er ute på norske veier, til gode. I tillegg stemmer regjeringspartiene ned vårt forslag om å redusere belastningene for bilistene når kostnadene reduseres. Det er det som skjer i løpet av bare to dager. Derfor er vi bekymret for kostnadene.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [20:04:34]:** Rorbua er både komisk og morsom, men det vi opplever her med statsråd Dale, er bare tragikomisk. Statsråden ønsker å overse Carl I. Hagen. Det kan han gjerne gjøre, men Hagen er nå en gang en institusjon i partiet, så jeg tror Hagen står mer stødig enn statsråden.

Det er riktig at den rød-grønne regjeringa ikke hadde penger til E18 Langangen–Dørdal. Den hadde ikke vilje til å foreslå så mye bompenger. Det er nettopp fordi Fremskrittspartiet har kjørt så knallhardt på med bompenger at en har kunnet skryte av så og så mange veiprosjekter. Men all skryt har jo en bakside, og baksiden er bompenger.

De første vi møtte som virkelig tok til motmæle mot de omfattende bompengene, var lastebilsjåførene, som tidlig fortalte meg: Per, nå er nok nok! Forstår du ikke at dette ikke går lenger?

Det var ingen som hørte på dem. Det ble bare kjørt videre. Etter hvert nådde det stadig flere, og det ble et sosialt opprør.

Fremskrittspartiet velger bare å kjøre på, for her skal en sole seg i nye firefelts veier i 110 km/t og virkelig kose seg over det en gjør. Men da må en også være villig til å ta belastningen, nemlig at folk reiser seg mot en sånn politikk.

Det er bare fattige land som bygger vei med bom. Jeg reiste i USA tidlig på 1970-tallet. Amerikanerne har små budsjetter på føderalt nivå og hadde tidlig bompenger. Norge drev ikke med det den gangen, for vi var et land som hadde orden i økonomien og en stor fellesskapsøkonomi og finansierte det med skattepengene. Men så kom den amerikanske kulturen også til Norge, og vi fikk bompenger, og de skulle bli tidas løsen rundt omkring på de landeveiene som koblet landet sammen.

Det er dette som det må bli en debatt om. Vi må tilbake til å prioritere hardere og være mer nøktern. Vi må gi like rammebetingelser til Nye Veier og Statens vegvesen så lenge vi har Nye Veier, slik at de kan ha likeverdige vilkår, og slik at vi sikrer at det er samsvar mellom det vi investerer, og det vi har av arbeidskraft, maskiner og utstyr til å levere – uten at det blir kostnadsstigninger.

Det vi står overfor, er at vi må prioritere hardere. Vi kan ikke bare blåse ut og si: Tåler du den, så tåler du den – og så kjøre videre på med bompenger. Statsråd Dale velger bare å kjøre på. Carl I. Hagen er ikke her. Jeg er mye mer enig med Carl I. Hagen i denne saken enn jeg har vært noen gang før.

**Ingjerd Schou (H) [20:07:40]:** Representanter har vært opptatt av at en rekke fakta er blitt forbigått. Jeg vil stille spørsmålet: Vokser man selv ved å plage andre? Jeg tror at svaret er nei. Det er en metode man tyr til når man er plaget selv. Det er også en metode man benytter for å få oppmerksomheten vekk fra egne mistak og feil.

Jeg innrømmer det glatt: Jeg er svak for duften av asfalt, også i Telemark. Jeg har i debatten som har vært i kveld, registrert at når man mangler argument, tar man mannen og ikke ballen. Man tar mannen i hele tre minutter, selv om mannen ikke er til stede. Det er direkte uelegant.

Jeg ser også at Senterpartiet og Arbeiderpartiet i denne saken vil stemme for noe de argumenterer iherdig imot. Det synliggjør til fulle at man er mer opptatt av retorikken og personoppmerksomheten, og at det skal prege debatten. Da blir retorikken viktigere enn både saken og resultatene. Vi bygger veier, vi bygger mer veier, vi bygger veier billigere, vi bygger veier raskere, og vi bygger dem med en kvalitet og en sikkerhet som gjør at både persontrafikken og næringslivstrafikken kommer trygt fram.

At man bygger veier raskere og billigere, som gjør at vi sparer både milliarder og millioner, burde virkelig være verdt en debatt. Hvor i all verden var Senterpartiet og Arbeiderpartiet, som ikke så på en annen måte å organisere dette på, slik at vi kunne brukt fellesskapets midler til andre formål, både innenfor samferdselssektoren og innenfor andre samfunnsområder i landet vårt?

Man må se på nye måter å organisere sektoren på, med tanke på veibygging, effektivitet og prislappen. Når jeg hører at man er bekymret for kostnadene for bilistene, deler jeg den bekymringen, men den bekymringen må legges inn i den debatten som burde ha vært, om hvor i all verden Senterpartiet og Arbeiderpartiet var da man ikke ønsket å se på en annen måte å organisere dette på, når resultatene nå er at vi sparer milliarder og millioner. Det er å sløse med fellesskapets midler ikke å være villig til å se på andre metoder.

Jeg slutter der jeg begynte: Duften av asfalt er jeg sjarmert av, men man blir ikke større selv ved å plage andre og fokusere bare på retorikk og person.

**Terje Breivik (V) [20:10:54]:** Etter å ha fulgt debatten i denne saka må eg dessverre seia at eg gremmast. Me lever i ei tid der naturen sender ut inkassovarsel på inkassovarsel, der klimaendringane og ekstremvær vert meir og meir presserande, og der tidsluka me har til rådvelde for å hindra ein temperaturauke som ikkje kjem heilt ut av kontroll, vert kortare og kortare.

Kva er så bidraget frå dei to største opposisjonspartia når Stortinget skal drøfta og vedta tre kvar for seg vik-

tige vegprosjekt? – Jau, unisone angrep på bompengelinstituttet, ein systematisk strategi for å få debatten til å handla om bompengar og gjennomtenkte planlagde angrep på Framstegspartiet – eller som representanten Lundteigen sa i sitt første innlegg, at denne saka handlar om langt meir enn bompengar, ho handlar om Framstegspartiets sjel. Nei, dei tre samferdsels sakene Stortinget skal behandla i kveld, handlar om tre kvar for seg viktige vegprosjekt, tre prosjekt som ikkje kunne ha vorte realiserte utan medfinansiering av bompengar. Bompengelinstituttet, dugnadsviljen som ligg bak, har vore heilt avgjerande for å få fortgang i svært mange nødvendige vegprosjekt – med ganske mange lokalpolitikarar i denne salen som aldri hadde fått auka framkomsten, betra trafikktryggleiken eller rassikra viktige vegar for eigne innbyggjarar, næringsliv og andre vegfarande utan bompengar. I byane har bompengelinstituttet – i tillegg til å vera ei avgjerande medfinansieringskjelde – òg ein viktig og heilt nødvendig funksjon for å regulera trafikken og få gjort noko med køane, lufta og klimaet.

Det er ikkje vanskeleg å byggja veg utan bompengar; me byggjer berre mindre veg. Uansett kor mykje Arbeidarpartiet og Senterpartiet er villige til å omprioritera frå helse, sjukehus, eldreomsorg, kultur, landbruk, uansett kor mykje meir oljepengar dei vil pøsa inn i statsbudsjettet, er kvar krone mindre i bompenginntekter òg krone mindre til veg – så enkelt.

Det er heller ikkje vanskeleg å byggja ut kollektivtilbodet eller gang- og sykkelvegnettet i byane utan bompengar; tempoet går berre monaleg ned, og køane inn og ut av byane vil auka igjen. Det same vil klimagassutsleppa og forureininga av lufta. Er det det Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil når dei no overgår kvarandre i kampen om å vera mest populistiske for å sankta veljarar? Eller er dei samde med Lundteigen, som i sitt siste innlegg tok initiativ til å prioritera – underforstått: å røysta imot i ei eller fleire av dei sakene me behandlar i kveld?

**Hårek Elvenes (H) [20:14:06]:** Representanten Myrli bommer om bompengepolitikken. Representanten sa i sitt innlegg at formålet med bommer i byer primært var å redusere trafikken, mens det for enkeltstrekking var å finansiere veistrekking. Det stemmer jo ikke. Representanten Myrli kjenner selvfølgelig til Oslopakke 1, Oslopakke 2 og Oslopakke 3. Gjennom bommene som ble etablert med de pakkene, har man finansiert Festningstunnelen og Granfosstunnelen og sørget for en atskillig bedre framkommelighet i hovedstaden enn det en gang var. Hadde man ikke brukt den finansieringsmåten, hadde fortsatt trafikken stått og dundret opp gjennom Rådhusgata.

Planleggingen av Oslopakke 1 forutsatte faktisk en trafikkvekst fra 1994 til 2000 på 40 pst. Trafikken skulle

altså øke for å kunne finansiere både veiutbyggingene og de kollektivutbyggingene som man har hatt muligheten til.

Hva gjelder representanten Lundteigen's innlegg: Han sa at det er kun fattige land som bygger vei med bom. Da må jeg spørre representanten Lundteigen om han har beveget seg på et veistrekk i Europa. Hvis man reiser til Tyskland eller Italia og kjører på veiene der, er faktisk svært mange av dem bompengefinansiert, så det må jo bero på en åpenbar misforståelse. Og skal man følge representanten Lundteigen's resonnement og trekke den logiske konsekvensen av det, vil jeg tro at representanten Lundteigen er imot samtlige bruer som er bygd i Distrikts-Norge basert på bompengefinansiering. Der står det en bom, man måtte betale for å finansiere brua – hvordan hadde det stått til i distriktene hvis man ikke hadde knyttet dem sammen med bruer og fått avløst ferjene?

**Nils Aage Jegstad (H) [20:16:32]:** Det kunne kanskje være greit med noen fakta i denne saken. Entusiasme er bra, men fakta er heller ikke å forakte, pleier jeg å si. Det tror jeg faktisk gjelder i denne saken.

Det var noe jeg ikke fikk sagt tidligere, men det snakkes om tilskudd. Vi har en tilskuddsordning til nedskrivning av bompengeprosjekter i distriktene. Den er på over 500 mill. kr i året, og i 2018 er det 40 av prosjektene som nyter godt av den nedskrivningen. Det er noe som kommer distriktene til gode, og vi har gjennomført flere slike nedskrivninger. Noen prosjekter har blitt 0, og noen prosjekter har fått en nedjustering.

Så sier man at det er så fantastisk dyrt. Ja, en kan se på enkeltprosjekter, og det er sikkert eksempler på at det er dyrt å kreve inn. Men når en ser på den årlige statistikken for hvor stor andel av bompengene som går til administrasjon, er det nå nede på rekordlave 7,1 pst. Det begynte et sted på 13–14 pst. Nå er det nede på 7,1 pst., og det er synkende.

Så er det slik at vi har Nasjonal transportplan. Vi hadde en i 2014, og den var på 678 mrd. kr. 109 mrd. kr var bompenger. Tilsvarende for den planen vi er inne i nå: Hvis vi reduserer til 10 år i stedet for 12, er den på 886 mrd. kr. Bompengene er fortsatt 109 mrd. kr. Det er en prosentvis nedgang i bruk av bompenger i denne NTP-en kontra det som var i den forrige.

Så har jeg lyst til å si, som jeg var inne på innledningsvis, at veiprising er sikkert vel og bra, men noe av det som er fordelene med bompenger, slik vi har i dag, er at man ser hvilke veier som får pengene. En kjører på en strekning som er ny. En er villig til å betale for det som er kommet. Hvis en skal lage et mer diffust system, må en i hvert fall sørge for at folk som kjører på veien, skjønner at nå er de med på å betale for veien, ellers mister man

legitimiteten. Det er den store faren ved den debatten vi har her, og den debatten som er der ute: at legitimiteten til bompengefinansiering blir borte. Man tror at det finnes andre sareptaskrukker som kan erstatte disse pengene, men slik er det ikke.

Da man startet med bompenger i sin tid, var det de store byene, Bergen og Oslo, som startet. Det var fordi man innså at man fikk ikke de midlene som skulle til i disse store byene for å få utviklet transportsystemet der. Det var en dyd av nødvendighet, og derfor har vi systemet med at fylkene er med på garantien. Derfor har vi det systemet at det skal være enighet om disse prosjektene.

**Gisle Meininger Saudland (FrP) [20:19:49]:** Jeg må si jeg ble litt overrasket da jeg hørte debatten tidligere. Her er det representant etter representant fra opposisjonen som er mer opptatt av å snakke om Fremskrittspartiet og bompenger. Noen snakker om Bolkesjø, om partiets sjel, som selvutnevnte kommentatorer. Man godter og koser seg, og når man finner sitt snitt: Nå skal de tas. Jeg tror det skaper mer politikerforakt enn regjeringens bompengekompromiss.

De færreste her snakker om hvor mye – eller rettere sagt hvor lite – vei de selv har lyst til å bygge ut, men det er kanskje ikke så rart. Arbeiderpartiet la fram en motorveiplan i 1962, som ble plassert pent i hylla. Der ble den liggende – og liggende – og liggende – helt til den var utdatert. I mitt hjemfylke, Vest-Agder, tok diskusjonen om å bygge vei over Kvinesheia så lang tid at da den endelig sto ferdig i 2006, var den allerede utdatert. Da var den allerede for smal i henhold til veiplanene. Nå fjernes bommene over heia på grunn av Fremskrittspartiet i regjering – før tiden vel å merke. Arbeiderpartiet i nabokommunen tar til orde for å fortsette den samme bompengerekningen for å subsidiere gang- og sykkelvei i sin egen kommune.

Før valget i 2013 sa vi at veiutbyggingen skulle skyte fart – og ja, helst uten bompenger. Den rød-grønne regjeringen la fram en nasjonal transportplan på 500 mrd. kr. Denne regjeringen – med Fremskrittspartiet – har lagt fram en nasjonal transportplan på 1 000 mrd. kr. Mens de rød-grønne ville bygge to- og trefeltsvei på mesteparten av veien mellom Kristiansand og Stavanger, måtte daværende samferdselsminister sende en instruks til Statens vegvesen om at en måtte begynne å planlegge for firefelts motorvei, og at det var det eneste som gjaldt.

Så er det noen her som jeg vet heller vil ha veiprisering enn bompenger. Men en fjerner jo ikke problemet for det. Det eneste en gjør da, er å flytte taksameteret inn i bilen til folk, og jeg kan ikke se at det blir bedre i det hele tatt. Det er faktisk slik at skatter og avgifter relatert til bil

har gått ned med denne regjeringen, og for første gang bruker vi mer penger på vei enn man tar inn i skatter og avgifter som er relatert til bil. Jeg finner meg faktisk ikke i at debatten blir nedverdiget til kun å handle om bompenger, Bolkesjø eller hva min gode kollega Bård Hoksrud eller Siv Jensen sa i 2013, både med og uten Møllers tran. Dette handler om så mye mer, om både trafikksikkerhet og framkommelighet for kommende generasjoner.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [20:23:13]:** Jeg merker meg at representant etter representant fra Fremskrittspartiet går på talerstolen og ønsker å rette fokus mot Senterpartiet for nivået på bompenger i Norge – det til tross for at Fremskrittspartiet siden 2013 har vært en del av et flertall som har styrt Norge, en del av en flertallsregjering i dag, der Fremskrittspartiet sitter med samferdselsministeren, der Fremskrittspartiet sitter med finansministeren. Det har altså aldri vært høyere bompengenivå i Norge enn det det er i dag. Da Fremskrittspartiet tok over makten, var bompengenivået på ca. 9 mrd. kr. I år er det ventet å bli på ca. 13 mrd. kr.

Representanter fra Fremskrittspartiet sier at Senterpartiet ikke har noen nye forslag og snakker om å slå inn åpne dører, men Senterpartiet har framlagt konkrete forslag som går på at alle kostnadsreduksjoner i de prosjekt som vi har til behandling i dag, skal komme bilistene til gode. Representantene for Fremskrittspartiet har mulighet til å sikre flertall for de forslagene i salen i dag, dersom de stemmer for dem, men istedenfor står de bak proposisjonen, der det er en annen politikk som ligger.

Det er akkurat det samme en ser i revidert nasjonalbudsjett, som vi skal behandle om to dager. Igjen vil Fremskrittspartiet få anledning til å stemme for konkrete forslag fra Senterpartiet som går på at alle kostnadsreduksjoner i de OPS-prosjektene som ligger inne i revidert nasjonalbudsjett, skal komme bilistene til gode gjennom reduserte bompenger. Så får vi se om Fremskrittspartiets representanter stemmer annerledes på fredag enn det de har varslet i dag. Det ser dessverre ikke lovende ut for dem som er opptatt av det reelle, nemlig å redusere bompengene, og ikke er opptatt av å tåkelegge, slik som representantene fra Fremskrittspartiet har gjort i denne debatten.

Nå på slutten av debatten opplever en også at både representanten Jegstad og representanten Meininger Saudland argumenterer mot veiprisering og snakker om at en ikke skal flytte bomstasjoner inn i bilene til folk, akkurat det samme som samferdselsministeren har brukt tid på i debatter tidligere. Men hva er det som står i merknadene i denne saken? Jo, det er nettopp at en mener at dagens system ikke fungerer godt nok, og at det er nødvendig å se på hvordan ny teknologi i kjøretøy og

trafikkavvikling kan bidra til at en oppnår nye løsninger. I praksis er det veiprisering som ligger der, men så ser en at det ikke er populært, og forsøker å gi et annet inntrykk.

**Roy Steffensen (FrP) [20:26:26]:** Jeg gleder meg allerede til sakene nr. 11 og 12!

At representanten Pollestad er forvirret, er ikke noe nytt. For bare noen få år siden var han på Dagsnytt 18 og sa at Nye Veier – som skal bygge 530 km firefelts motorvei med 110 km/t – var et luftslott og ville sette norsk veibygging ti år tilbake i tid. Nå ser vi at de vil bygge åtte år raskere og ca. 30 mrd. kr billigere.

I kveld behandler vi tre motorveiprosjekter med fire felt og 110 km/t, og der det er gratis å kjøre på sideveier. Prosjektene blir bygget raskere, og de blir bygget 8 mrd. kr billigere. Jeg skulle gjerne fått fullt gjennomslag for å finansiere veiene over statsbudsjettet, men det vil ikke våre samarbeidspartier eller Stortinget. Men vi får motorvei for hver eneste øre. Slik bygger vi landet, og ved neste korsvei jobber vi for å øke statlige bevilgninger enda mer, sånn at bilistene skal slippe billigere unna. Enn så lenge er det kun Fremskrittspartiet på Stortinget som kjemper for dette.

Representanten Lundteigen etterlyser Carl I. Hagen. Vel, et steinkast unna behandler Oslo bystyre i kveld Oslopakke 3. Dette er av de prosjektene folk virkelig blir frustrert over, og som bompengoppørret handler om. Her må bilistene betale, men ser at 98 pst. brukes på alt annet enn vei – som buss, bane, sykkelveier, gangstier og kollektiv. Her stemmer Fremskrittspartiet og Carl I. Hagen imot – som eneste parti. I regjering har vi vunnet fram med at slike bypakker kun skal gjennomføres hvis de er lokalt vedtatt, og enn så lenge er det i lokalvalgene vi kan påvirke slike saker.

På de nyeste meningsmålingene i Stavanger, Sandnes, Oslo og Bergen ser vi at ca. 25 pst. ønsker å stemme på partier som er imot bom. Resten vil altså ha disse bomringene, og jeg er fristet til å si at de andre 75 pst. – som stemmer på Senterpartiet, Arbeiderpartiet og de øvrige partiene – fortjener å betale hver en krone. For de andre lover jeg å fortsette kampen mot bompenger, og jeg tror forhandlingene vi har startet med de andre regjeringspartiene, vil føre til ytterligere lettelser for bilistene.

**Ingalill Olsen (A) [20:29:11]:** Posisjonen er fornærmet over at opposisjonen påpeker det bompengesho-wet Fremskrittspartiet har startet. Det var posisjonen som utsatte sakene på grunn av Fremskrittspartiets landsstyremøte 5. juni. Debatten er nedverdiget, ifølge Meininger Saudland. Ja, det er lite hyggelig for Fremskrittspartiet å høre hvordan de oppfattes – og for et politisk spill partiet satte i gang. Men Høyre, Venstre og

Kristelig Folkeparti bærer også ansvar for dette, for de har bakket det opp.

Arbeiderpartiet har aldri benektet at vi har stemt for bompengeprosjekter. Arbeiderpartiet har ikke så dårlig ryggrad at vi gjør noe i Stortinget, og forteller velgerne noe annet. Til Fremskrittspartiet er det følgende å si: Stå for det partiet stemmer for i dag og vær ærlig om det. Da kan det hende at de kanskje kan gjenopprette noe respekt ute blant velgerne.

**Liv Signe Navarsete (Sp) [20:30:29]:** Å lytte til debatten i salen i kveld – for ein tidlegare samferdsleminister – må eg verkeleg seie er å oppleve at verda har snudd seg på hovudet.

Eg stod skulerett her kvar einaste onsdag i den munnlege spørjetimen med herrane Arne Sortevik og Per Sandberg. Dei stilte spørsmåla sine, fulltalige, kvar einaste veke, og det var stort sett bompengar det gjekk ut på. Og det var i ei tid der bompengedelen låg på 6–7 mrd. kr. I dag er me komne opp på det doble – og Framstegspartiet driv med fullstendig ansvarsfråskrivning! Venstre og Høyre er i alle fall so anstendige at dei forsvarer det dei er med på, det skal dei ha, men Framstegspartiet, som var den største motstandaren mot bompengar – eg har ikkje tal på alle dei debattane eg sat med Per Sandberg. Me var jo yndlingsmotstandarar og løfta vel samferdsla i den perioden, me bidrog til det begge to, trur eg. Me fekk verkeleg fart på samferdsla og auka ramma med 45 pst. Det var ikkje so dumt, det heller.

Men kva skjer i dag? Vil Framstegspartiet stemme for forslaget vårt om at alle kostnadsreduksjonar skal kome bilistane til gode gjennom reduserte bompengar? Nei, det høyrest ikkje slik ut. Dei vil jo heller ikkje stemme for forslaga våre, f.eks. om å kutte pendlarfrådraget. Dei er ikkje opptekne av at dei som bur rundt om og verkeleg er avhengige av bilen, skal få reduserte kostnader. Det vart nemnt i eit tidlegare innlegg at dei 25 pst. som er motstandarar av bompengar, vil stemme på eit bompengeparti, men dei bør i alle fall ikkje stemme på Framstegspartiet, for dei er ikkje mot bompengar. Og det dei òg har bidrege til, er at mange ikkje ser samanhengen mellom bompengar og det pengane går til. Me hadde ein tydeleg politikk i vår tid, då me satt i regjering, nemlig at det skulle vere ein samheng mellom det ein betalte og nytten ein hadde av bompengane. Ok, det er ein stor indirekte nytte i bypakkene, men med den kraftige auken som regjeringa har kome med – ikkje minst rundt byane – er det klart at folk ikkje heilt ser nytten i forhold til det bilistane må betale. Ergo har den enorme motstanden me ser i dei fleste byane, vakse fram. Eg skjønner godt at det oppstår nye parti, for Framstegspartiet er jo rett og slett ikkje til å stole på.



Representanten Hoksrud nemnde 110 km/t. Det er rett at eg var skeptisk til det. Det handlar om trafikktryggleik. At ein ikkje vil ha bompengar på sidevegar, handlar òg om trafikktryggleik – når ein kanaliserer den trafikken inn på sidevegar, gjerne gjennom bustadområde, der trafikktryggleiken vert redusert med denne regjeringa. Det er òg veldig negativt.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Bård Hoksrud (FrP) [20:33:48]:** Jeg har også registrert representanten Navarsete stå her og skryte av hvor fantastisk og hvor flott det er med bompenger. Det var ikke akkurat det samme nå, så kanskje litt anstendighet også tilbake fra representanten Navarsete hadde vært bra.

Når det gjelder fartsgrense på 110 km/t, ser vi at det ikke har vært noen vesentlig økning i ulykkene, heller tvert imot, det har faktisk gått veldig bra etter at den ble økt. Så den skepsisen, den var ikke akkurat skepsis, for Navarsete sa klart og tydelig til Østlandets Blad at hun ikke ville ha det.

Så registrerer jeg at representanten Pollestad ikke ville svare på spørsmålet mitt, og det er kanskje ikke så rart heller.

Til representanten Per Olaf Lundteigen: Man ser jo at han er uenig med alle sine egne, så det kunne jo vært interessant å invitere ham over, siden han var blitt så enig med Carl I. Hagen, men jeg er vel ikke helt sikker på om han egentlig ønsker det. Men etter å ha hørt på innlegget hans: Han var jo uenig med alle sine egne, for Senterpartiet i mitt hjemfylke stemmer for hver eneste bompengeproposisjon og synes dette er kjempebra. Det gjør ikke Fremskrittspartiet, som lokalt kjemper imot og jobber for å bli kvitt dem. Vi ønsker mindre bompenger og mer statlig finansiering.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [20:35:04]:** Eg legg merke til at vi er i ferd med å tømme Framstegspartiet for taletid, så vi får sjå kor lenge dette kan vare.

Det er interessant å følge med på denne debatten. Når ein skal byggje meir motorveg, får ein meir bompengar – viss ein ikkje er villig til å betale den rekninga. Og viss det er ein ting vi veit om Framstegspartiet, er det at dei er veldig glad i veg – det skal dei ha – og dei er veldig imot bompengar. Problemet er berre at dei er uendeleg meir glad i veg enn dei er imot bompengar. Da er situasjonen den at det aldri har vore så mykje bompengar som no. Og det har ikkje vore eit problem før ein be-

gynte å sjå det på meningsmålingane. Da blei det krise i Framstegspartiet. Da skulle ein plutselig utsetje saker i denne salen – utan at eit komma blei endra da saka kom i salen, ikkje eingong eit komma blei endra. Så skulle da heile det parlamentariske arbeidet bli sett på vent, fordi det var krisetilstandar i Framstegspartiet, der ingen verdas ting skjedde. Det var det showet vi blei invitert inn i.

Det minner meg om at her har vi eit parti som er ekstremt glad i å love, og så overlèt ein rekninga til andre, og når det blir avslørt, er det krise, da er det ikkje deira feil. Da skal ein leggje skulda på absolutt alle andre og tru at ein skal klare å kome seg unna med det. Det er fascinerande – eg heldt på å seie noko uparlamentarisk, men vi får halde oss til «fascinerande». Og så krev representanten Hoksrud anstendighet – i ein slik situasjon. Kor langt har ein da kome i å forsøke å lure både seg sjølv og resten av Noregs befolkning.

Venstre har i alle fall ei anstendighet når vi påpeiker at klimautsleppa aukar i dette landet. Da prøver i alle fall Venstre å forklare det og seie at dei jobbar på. Dei prøver ikkje berre å leggje skulda på absolutt alle andre, dei prøver å ta det ansvaret, dei sit i ei regjering der utsleppa faktisk aukar.

Når vi påpeiker overfor Kristeleg Folkeparti at barnefattigdomen aldri har vore så stor, at det er over 100 000 born som lever i vedvarande fattigdom, og at det har auka og aukar for kvar dag som går med denne regjeringa, så forsøker faktisk Kristeleg Folkeparti å ta ansvar for å ha sett oss i denne situasjonen.

Når vi konfronterer Høgre med at det er mørke skyer over norsk næringsliv – påpeikt av NHO – prøver dei faktisk å forklare det og seie at dei har ting på gang osv. Men Framstegspartiet: Det er aldri deira feil, det er berre deira gevinst. For å seie det sånn: Carl I. Hagens parti, Framstegspartiet, er no borte. Dei har gått inn i regjering og har ikkje klart å finne seg sjølve og prøver å leggje skulda på alle andre.

**Liv Signe Navarsete (Sp) [20:38:13]:** Når representanten Hoksrud seier at Navarsete stod og skrytte eller iallfall lovprisa bompengar, så gjorde nok ikkje Navarsete det, men ho tok ansvar som statsråd for det ho og partiet hennar var med på i regjering. Det er forskjellen på Senterpartiet og Framstegspartiet. Senterpartiet har alltid teke ansvar for det, men hugs på at då hadde me eit nivå på ca. halvparten av det ein har i dag. Denne regjeringa står for ein gigantisk vekst i bompengar. Likevel står den eine representanten frå Framstegspartiet etter den andre og seier at dei er dei største motstandarane mot bompengar. Er det rart at folk der ute vert ganske forvirra? Ein vil jo forvente at stortingsrepresentantar forhold seg litt til realitetar og til sanninga. I tillegg har altså ei regjering med Framstegspartiet auka

drivstoffavgiftene meir på eitt år enn dei raud-grøne gjorde på åtte år. Det er eit sitat frå statsminister Erna Solberg, og då er det truleg sant.

Igjen: Erna Solberg som statsminister tek jo ansvar for det Høgre er med på og det gjer òg Kristeleg Folkeparti og Venstre, noko førre talar hadde gode døme på. Men Framstegspartiet – njet! Framstegspartiet, dei durar på som om dei aldri har sete i regjering, og aldri har det vore betre avslørt den dobbeltkommunikasjonen som Framstegspartiet har fått lov til å halde på med i heile si regjeringstid. Ein gjer noko og snakkar som om ein gjer noko heilt anna. Det er på tide at det vert avslørt, og denne gongen er dei – unnskyld uttrykket – tekne med buksene skikkeleg nede.

I tillegg er det i dag tydeleg avslørt at det var ingen grunn til å utsetje desse sakene. Det var rett og slett berre for at Framstegspartiet skulle få litt meir ro om krisemøtet sitt. Internmedisinen for Framstegspartiet gjorde at ein utsette saker i denne salen. Viser det respekt for Stortingets arbeid – frå eit parti som skulle vere både lov- og orden-partiet og partiet for nedsetjing av skattar og avgifter? Er det rart at ein ikkje kjenner igjen partiet? Det er jo heilt umogleg å kjenne det igjen. For dei av oss som har vore med i politikken ei stund, både innanfor og utanfor regjering, så er partiet snutt aldeles på hovudet, som eg sa i mitt tidlegare innlegg.

Det er på tide at òg Framstegspartiet vert vakse nok til å ta ansvar for den politikken dei fører, ikkje den politikken enkelte representantar skulle ynskje at dei fører – som om dei var i opposisjon og ikkje i posisjon. For det er jo noko med at ein kan vere frustrert, ein kan sitje og forhandle i dagar og netter – og ein kan seie at dei veit ikkje kva dei snakkar om – men ansvaret må ein ta, for det er ein med på når ein styrer landet.

**Presidenten:** Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Sverre Myrli (A) [20:41:38]:** Det var representanten Hårek Elvenes som fikk meg til å ta ordet – Elvenes, som for øvrig bare har én innstilling på stemmen sin, og det er maks. Han påsto i innlegget sitt at jeg hadde tatt feil, og da må jeg presisere: Jeg tror ganske sikkert jeg sa at i storbyene er det ønskelig med bompenger for å regulere biltrafikken. Men bompenger i storbyene brukes selvsagt også som en finansieringskilde – det er åpenbart. Det er for så vidt et dilemma vi har, at hvis vi lykkes i politikken med å regulere biltrafikken, får vi mindre inntekter. Men det er en diskusjon vi får ta senere.

Så la meg presisere: Vi bruker bompenger i storbyene, også for å finansiere vegar, kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger og andre viktig tiltak. Og jeg er helt enig i at

Oslopakke 1, Oslopakke 2 og Oslopakke 3 har tjent Oslo og Akershus veldig godt gjennom de siste 30 årene.

**Statsråd Jon Georg Dale [20:42:54]:** Det er fleire representantar som forsøker å gje eit inntrykk av at Framstegspartiet ikkje tek ansvar ved å sitje i regjering, ansvar for den politikken regjeringa fører. Eg vil berre minne om at eg starta mitt innlegg med å seie at dette er ein god dag. Vi legg fram tre nødvendige proposisjonar for finansiering av viktige motorvegprosjekt som vi alle er for. Vi står naturlegvis bak dei forslaga vi har levert.

Det som pregar dei same representantane som meiner at Framstegspartiet ikkje tek ansvar for politikken til regjeringa, er at dei har brukt mesteparten av si – ikkje reint lita – taletid til å snakke om at dei gjerne skulle ønskje at Framstegspartiet hadde hatt større gjennomslag i bompengepolitikken. At Framstegsparti-representantane responderer på det med å seie at det skulle dei òg ønskje, synest ikkje eg er spesielt merkeleg.

Men la det ikkje vere tvil – i dag vedtek Stortinget også bompengeproposisjonar. Det gjer Stortinget fordi dei partia som i dag prøver å gje inntrykk av at dei er grunnleggjande imot denne finansieringsforma – som no, i nesten tre timar, prøver å gje inntrykk av at dei er imot desse bompengeproposisjonane – i dag stemmer for kvar ei krone av det som er føreslege. Då kan ein jo gjere dette til ein konkurranse om kven som prøver å unndra seg størst mogleg ansvar. Vi står for det ansvaret vi tek. Vi styrer eit land, og vi styrer eit land godt. Når Senterpartiet prøver å skryte av 45 pst. i samferdselsøvingane dei åtte åra dei sat i regjering, kan vi skryte av 75 pst. dei første seks åra vi sat i regjering.

Det som er realiteten, er at bompengenivået går ned i den nasjonale transportplanen vi har levert, mens løyvingane til veg går opp. Det som skil opposisjonspartia frå kvarandre i dag, er altså at det finst fleire parti i denne salen som meiner at vi brukar for mykje pengar på å auke vegbygginga, men dei skal fortsetje å halde oppe bompengetrykket mange andre plassar.

Eg meiner dette er ein bra dag fordi vi finansierer nødvendige, sikre og samanhengande vegar mellom byane våre: I dette prosjektet, Oslo–Kristiansand, og seinare vidareføring av E39 Kristiansand–Stavanger, prosjekt rundt Trøndelag som forsterkar regionen, heile E6-utbygginga, som Nye Vegar får ansvaret for, heilt til Otta.

Samanhengande utbygging tek vi ansvar for, finansieringa tek vi ansvar for, og vi tek òg ansvar for den delen av det som er betalt av bilistane. Difor fortset arbeidet, som alle dei andre partia har vore imot, for å redusere bompengane – for alle landets bilistar.

**Karin Andersen (SV) [20:46:08]:** Det er vel ikke bare opposisjonen – i hvert fall de fleste partiene her –

som stemmer for disse bompengene; det gjør jo Fremskrittspartiet også. Jeg har registrert at de har vært veldig misfornøyd med seg sjøl etter å ha hatt samferdselsministeren og finansministeren i seks år, og det er jeg enig med dem i. Det er grunn til å være misfornøyd.

Det som statsråden nå var oppe og sa, viser også ett av hovedproblemene, nemlig at man ikke er i nærheten av den viktigste utfordringen vi har framover, nemlig å få ned klimagassutslippene. Da er vi faktisk nødt til å vri innsatsen over fra å bygge store motorveger til å bygge ut kollektivtrafikk, som gjør at folk kan flytte på seg uten å forurense, og det er mulig mange steder i landet. Her registrerer jeg at Fremskrittspartiet er mest imot når det er bompenger som går til løsninger som kan få ned utslippene. Og det blir større utslipp av mer veg. Sånn er det.

Hadde regjeringen hørt på SV, kunne vi hatt et skattesystem som hadde gitt lettelse til dem med inntekt under 600 000 kr, så de hadde hatt bedre råd. Da hadde det vært mindre klimautslipp og mindre bompenger, men med denne regjeringen blir det motsatt. Man kan vel heller ikke i denne debatten om bompenger glemme at det er heller ikke gratis for dem som tar bussen eller toget. Og de betaler likt, uavhengig av inntekt, de også.

Så det dobbeltspillet som Fremskrittspartiet nå har holdt på med lenge, er avslørt for lenge siden av folk. Den ene dagen hyler og skriker de, og dagen etter stemmer de for akkurat de samme bompengene. Dette spillet har vi jo sett de siste ukene her på Stortinget.

Det folk trenger, er trygge veger i distriktene – utbedringer, vedlikehold, trafikksikkerhet og rassikring. SV foreslår bygging og oppgradering av vegene, med gul midtstripe, midtrekkverk og sikring mot ras. Og vi går inn for en storstilt satsing på kollektivtrafikk, slik at folk faktisk kan forflytte seg uten å forurense så mye som man gjør nå.

Vi har gått imot de gigantprosjektene som øker biltrafikken og utslippene, og vi støtter bruken av bompenger for å fjerne køer og forurensning i byene. Det er den vegen vi er nødt til å gå hvis vi skal ta ansvaret og kunne se de ungdommene i øynene som har stått her utenfor Stortinget og fortalt oss at den vegen vi er på nå, får ikke ned utslippene, og den løser ikke de samfunnsproblemene vi står overfor, eller gir gode muligheter for folk i hele landet til å flytte på seg uten at forurensningen øker.

**Hårek Elvenes (H) [20:49:23]:** Jeg legger merke til at representanten Myrli velger å ta spilleren og ikke ballen, men det er for så vidt en menneskelig reaksjon når ens eget argument faller til jorden. Men representanten Myrli skal ha for at han i sitt andre innlegg presiserte verdien av de tre Oslo-pakkene. Og med respekt å melde: Alt annet ville vært direkte oppsiktsvekkende. Det

var altså Oslo bystyre og Akershus fylkesting som i 1986 gikk inn for Oslopakke 1. Og Oslopakke 1, 2 og 3 har bedret framkommeligheten betraktelig i Oslo by – Tåsen-tunnelen, Ekeberg-tunnelen, Festningstunnelen, ringveisystemet er utbedret, og den siste flaskehalsen i ringveisystemet ble utbedret i 1999. Så representanten Myrli kom jo med en verdifull presisering av sitt første innlegg.

Så til Senterpartiet, som i denne debatten kjører hardt på at Fremskrittspartiet ikke får tilstrekkelig gjennomslag for sitt primærstandpunkt i bompengesaken. Jeg tror jeg må minne om at Senterpartiet satt i en regjering – der Senterpartiet i sitt program er motstander av EØS. Jeg vet ikke hvor mange EØS-direktiver Senterpartiet stemte imot da EØS-direktivene skulle behandles i Stortinget.

Altså: Hvis det er liv og lære man forsøker å påpeke i sine innlegg, så kan man jo ransake sin egen gjøren og laden i tilsvarende saker som Senterpartiet har stått i, og da tror jeg Senterpartiet kanskje kjenner seg godt igjen.

**Presidenten:** Representanten Liv Signe Navarsete har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Liv Signe Navarsete (Sp) [20:51:37]:** Berre ei lita saksopplysning til samferdsleministeren: 45 pst. vekst var i den fyrste fireårsperioden. Så kom det ein ny 45 pst. vekst i NTP-en for den andre fireårsperioden, og me fylgjer dei opp. NTP-en frå 2009 vart faktisk fylgt opp i den andre perioden. Og dette er eg ikkje heilt sikker på, men eg skjønar at regjeringa i dag kanskje ikkje er heilt å jour i forhold til planverket, med det får vere ei anna skål.

Til EØS: Det var klarert veldig tydeleg – det stod i plattformen at me ville syte for at EU-saka ikkje kom på dagsordenen. Det var veldig viktig for Senterpartiet at me ikkje fekk ein ny runde med EU. Me sa òg at me skulle regjere på grunnlag av EØS-avtalen, men det var klargjort i plattformen. Står det i plattformen at Framstegspartiet skal ynskje seg mykje bompengar? Eg er ikkje så sikker på det.

**Presidenten:** Presidenten vil advare mot at debatten utvikler seg til en EØS-debatt, for da tror presidenten at natten kan bli lang.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [20:52:54]:** Eg opplever denne debatten som ei slags retorisk jakt der Framstegspartiet stadig vekker blir avslørt, og så prøver ein seg på nytt med å kome med nye retoriske inngangar som gjer at ein kanskje kan håpe på å sleppe unna denne gongen – eller denne gongen eller denne gongen. Den siste fekk vi frå statsråden, som påstod at det var mange

parti som ønskte at Framstegspartiet skulle få meir gjennomslag.

Men når det gjeld desse motorvegplanane vi snakkar om her: Er det da Høgre som har ivra for dei? Var det ikkje Framstegspartiet som ivra for dei? Viss ein er imot bompengar i desse prosjekta, har ein jo éin ting ein kan gjere: Ein kan stemme imot, ein kan enkelt og greitt stemme imot. Det er å vere imot bompengane i desse prosjekta. Kvifor er ikkje det aktuelt?

Viss ein, som SV, meiner at vegutbygging av mange felts motorvegar rundt omkring i landet ikkje er vegen å gå i den tida vi lever i no, kan ein også stemme imot. Her kunne jo Framstegspartiet og SV ha funne ein allianse. Men det er ikkje aktuelt. Det har på ikkje noko som helst tidspunkt vore aktuelt å skru ned ambisjonsnivået for utbygging av motorveg – koste kva det koste vil for bilistane, uansett kor mykje bompengar det fører til. Kven bryr seg? Det er vegen som er aller viktigast, og da blir dette sjølv sagt ein skindebatt, når det som skjer til slutt, er at ein dundrar gjennom desse prosjekta. Bompengane blir etablert på rekordhøgt nivå og rekningane blir overlata til bilistane. Ein er glad i å klippe snorer, men ein er ikkje glad i å ta rekninga og ta ansvaret. Det skal ein dytte over på nokon andre.

**Presidenten:** Representanten Ingalill Olsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Ingalill Olsen (A) [20:55:09]:** Kveldens debatt er et tegn på at Stortinget har fått nok av Fremskrittspartiets dobbeltkommunikasjon. Dersom Fremskrittspartiet fortsetter slik, kommer det til å bli påpekt om igjen og om igjen. Jeg tror at partiet er avkledd av folk flest, av dem som de påstår at de representerer. Jeg håper at vi aldri får en sånn forestilling som den vi har hatt i dag, og som vi hadde da vi hadde avgitt saken og Fremskrittspartiet greide å tvinge igjennom at saken skulle bli utsatt. Jeg håper at vi ikke får en sånn forestilling igjen fra Fremskrittspartiets side, og at Stortinget ikke opptrer som en nikkedukke for Fremskrittspartiets dobbeltspill. Det er helt klart at partiets retorikk er avslørt og avkledd, og det er ikke vakkert, det vi ser.

**Presidenten:** Representanten Morten Stordalen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Morten Stordalen (FrP) [20:56:21]:** Innbyggerne og bilistene i Langangen–Dørdal i Telemark skulle jeg ønske fikk mye, mye mer verdighet fra denne sal – trafikk-sikkerhet, trygge og effektive veier regionen rundt. Denne debatten ble akkurat slik jeg forespeilet da vi ut-

satte sakene, at det kom til å handle om noe helt annet enn de prosjektene den handler om.

Det er flere som har tatt til orde for å være faktabaserte. Representanten Slagsvold Vedum var opptatt av prosenter i forhold til hvor mye bompengene har økt. I typisk vedumsk stil, Slagsvold Vedums Senterparti, glemte han å nevne at samferdselsbudsjettet har økt med 75 pst. på seks år. Det er langt, langt høyere enn bompengandelen.

Navarsete, som tidligere samferdselsminister, snakket også om fakta, men glemte at hun la fram en nasjonal transportplan. Hun sto her på talerstolen og sa at bompengene brøt 6 mrd. kr. Hun la fram en nasjonal transportplan med 10,5 mrd. kr årlig i bompenger. Denne regjeringen har 10,9 mrd. kr, men har økt budsjettet med 75 pst. Det betyr at Senterpartiet bør sjekke fakta først.

**Presidenten:** Representanten Per Olaf Lundteigen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [20:57:35]:** Representanten Breivik fra Venstre spurte om Senterpartiets innlegg betydde at det var et angrep mot bompengestitutet. Ja, gjerne det. Det er viktig å få en grundig prioritering og debatt om finansiering av nye veier som knytter Norge sammen. Representanten Elvenes kommenterte det jeg sa om at bare fattige land bygger veier med bom. Poenget mitt var at dette startet i USA. USA har ikke en fellesskapsøkonomi, de har ikke et skattenivå som de greide å finansiere veiene med uten bom.

Kommunestyret og fylkesting har i dag ikke noe valg. De må stemme for bom, ellers får de ikke noe vei. Sånn skal vi ikke ha det framover. Det er skatten som må finansiere vanlige veier. Saken gjelder Fremskrittspartiets sjel. Fremskrittspartiet kunne prioritert strengere. Det hadde blitt mindre bompenger, men færre firefelts motorveier med 110 km/t. Fremskrittspartiet ønsker ikke å prioritere strengere. De ønsker å være i regjering. Derfor er vi der vi er i dag.

**Sivert Bjørnstad (FrP) [20:58:54]:** Det er utrolig mange gode hobbypsykologer her i salen som forklarer i det vide og det brede, med stor patos, sinnstilstanden til oss FrP-ere for tiden – representantene Navarsete, Knag Fylkesnes, Slagsvold Vedum og flere. Representanten Knag Fylkesnes nevner sågar at det er en retorisk jakt, at posisjonen driver en retorisk jakt. Da tror jeg ikke opposisjonen har hørt innleggene. Jeg tror ikke representanten Knag Fylkesnes har hørt sine egne innlegg når han snakker om retorisk jakt.

La meg få berolige salen: Det står ganske bra til med oss FrP-ere. En av grunnene til at det står bra til, er at vi i år skal åpne over 100 km med motorvei. Da de rød-

grønne styrte, da Senterpartiet styrte Samferdselsdepartementet, åpnet man de siste fire årene av deres periode 13,5 km i snitt hvert år – 13,5 km mot nå i år over 100 km motorvei. Økningen i samferdselsbudsjettet de siste seks årene har vært 75 pst. Vi har presentert en nasjonal transportplan på over 1 000 mrd. kr, og vi har redusert bilavgiftene med 2 mrd. kr. Vi har opprettet Nye Veier AS, som opposisjonen var imot – selskapet som bygger billigere, bedre og med mindre bompenger.

Representanten Kirsti Leirtrø sa tidligere i debatten at Nye Veier er man enig i at er bra. Det er i så fall nytt fra Arbeiderpartiet, for Arbeiderpartiet stemte imot opprettelsen av Nye Veier. De gikk sågar til valg i 2017 på å legge selskapet ned. Noe av det første Arbeiderpartiet skulle gjøre, var å legge ned Nye Veier. Det er Arbeiderpartiets politikk.

De har tidligere advart mot veibonanza i denne saken, og mye av historien er lik for Senterpartiet. De er også imot Nye Veier. Representanten Pollestad kalte det for et luftslott. De gikk også til valg i 2017 på å legge ned Nye Veier – selskapet som altså bygger billigere, bedre vei med mindre bompenger.

Vi har systematisk jobbet for å redusere bompengene de siste årene, med en rentekompensasjonsordning som opposisjonen var imot. En bompengereform med færre bompengeselskaper som ville gi mindre byråkrati og lavere rente, var Senterpartiet imot. Kompensasjonsordning for mindre bompenger var opposisjonen imot.

Jeg mener dagen i dag er en gledens dag. I motsetning til byvekstavtalene som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV ivrer for i kommunene, hvor bompengene ikke går til vei engang, går i hvert fall bompengene ved de prosjektene vi behandler i dag, til vei. Det binder landet sammen, og det binder de regionene det gjelder, sammen.

**Presidenten:** Representanten Hårek Elvenes har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Hårek Elvenes (H) [21:02:07]:** Det er litt synd at representanten Lundteigen har brukt opp sin taletid, for nå hadde det virkelig vært behov for et innlegg, i folkeopplysningens ånd, fra representanten. Kan representanten svare meg ved høve på hvor man finner spor i Senterpartiets budsjett etter hvordan man skal finansiere de veiprosjektene som Stortinget nå velger å delfinansiere gjennom bompengavgift? Senterpartiet har jo ikke stemt imot bompengeproposisjonene. Hvordan skal de finansiere dette? Er det sporbart?

**Presidenten:** Representanten Kirsti Leirtrø har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Kirsti Leirtrø (A) [21:03:08]:** Når representanten Bjørnstad hevder at vi gikk til valg på å legge ned Nye Veier, er ikke det korrekt. Vi gikk til valg på å evaluere Nye Veier, og det blir noe helt annet. Det bør være bra at en kommer til den erkjennelsen at noe som andre har gjort, faktisk er bra. Det har vi ikke hørt mye av i salen når det gjelder den veibyggingen som har vært før.

Så er det også slik at det er ganske tidlig å si at Nye Veier ble veldig bra. I det prosjektet vi egentlig debatterer her, kan vi risikere at en må inn med statlig plan, nettopp på grunn av organiseringen av Nye Veier kontra Statens vegvesen. Der er det nå en kompetanseflukt, og vi kan være bekymret for veisektoren totalt. Jeg håper at vi kan komme tilbake til den saken senere.

**Siv Mossleth (Sp) [21:04:16]:** Det er en god dag i dag, og det som er bra med den, er at det er avslørt for all verden at Fremskrittspartiet har drevet alvorlig dobbeltkommunikasjon i alle de seks årene de har sittet i regjering. Nå har endelig folk gjennomskuet Fremskrittspartiets dobbeltkommunikasjon. Debatten i dag handler ikke om Senterpartiet, Arbeiderpartiet, SV eller om opposisjon. Den handler om Fremskrittspartiets avslørte dobbeltkommunikasjon: å gjøre noe helt annet enn det man sier man gjør.

Bompengereoprøret er et faktum, og Fremskrittspartiet fikk panikk. Det har vært krisemøter og opprør i partiet, ledelsen må rydde opp og forhandle på nytt. Valget til høsten kommer til å bli krise, statsministeren blandet seg inn i stortingsarbeidet, deler av presidentskapet gir etter for presset, og Fremskrittspartiet slipper å stemme for bompengeprosjektene, med bilde i VG og på tv, samtidig som fylkesledere strekker opp ledelsen i Fremskrittspartiet. Stortingsrepresentanter skulle strekke opp hånden og stemme i stortingsalen for mer bompenger, mens fylkeslederne strakk opp partiledelsen, slik at det ennå skal finnes et slags håp om å dra noen stemmer til Fremskrittspartiet under høstens valg.

Nå kan Fremskrittspartiet, ifølge mediene, godt vente til august med resultatene av disse forhandlingene. De har vel skjønt at kravene har falt på steingrunn. Ingen av de andre regjeringspartiene, og heller ikke statsministeren, ser ut til å gi én millimeter. Forhandlet er forhandlet, spist kamel er spist kamel, alle kravene kommer til å falle til jorda, og maktesløsheten til Fremskrittspartiet er avslørt. Velgerne har skjønt dobbeltkommunikasjonen, og det vil vises til høstens valg.

Men representantene i Fremskrittspartiet har ennå et snev av mulighet til å vise at de er bilistenes venn og vil dem vel. De kan fortsatt stemme for våre helt konkrete forslag for å redusere bompengebelastningen for bilistene.

**Statsråd Jon Georg Dale [21:07:28]:** Når ein høyrer enkelte representantar si beskriving av Framstegspartiets indre liv, er det nesten så vi kunne hatt lyst til å invitere dei med ut blant oss av og til. Vi har det periodevis rett triveleg i lag.

Vi har sete seks år i regjering og levert gode resultat på område etter område. Veldig mange av oss er enormt stolte av det. Dessverre for Senterpartiet handlar ikkje denne debatten om Framstegspartiets sjeloliv, han handlar om finansiering av E18 Langangen–Dørdal. Det er kanskje på tide at vi minner Senterpartiet om nettopp det. Til sjuande og sist, når vi går frå kvarandre i dag etter alt spelet, har regjeringspartia sørgt for framskynding av eit vegprosjekt som bidreg til tryggare veg, raskare gjennomfartsåre og større mobilitet i ein region som treng ein større bu- og arbeidsmarknad, og vi har bidrege til å gjere det raskare enn tidlegare og billigare enn tidlegare.

Til sjuande og sist trur eg politikken vert målt på resultat, ikkje på politisk ordkløyveri, korkje i Stortinget eller i offentleg ordskifte, men på kva ein får til, og vi får til ganske mykje gjennom å ha ei aktiv hand på rattet. Når alle no plutseleg har vorte for Nye Vegar, synest eg det er fint. Vi tek til oss rosen, han er oss vel unt. Det var ikkje slik stortingsdebattane høyrdest ut då vi etablerte selskapet, eit selskap som har gjort samferdselspolitikken meir vellykka, akkurat som vi ser på andre område når vi no gjer reformer, som vi har fått mykje kjeft for, men som viser gode resultat. Det er det denne saka i realiteten handlar om: meir trafikksikker og trygg veg for folk som ferdast, kortare reisetid for norsk næringsliv, betre framkomst i kvardagen til folk som pendlar.

Det er til sjuande og sist det eg trur at veljarane måler oss på. At Senterpartiet og delvis òg Arbeidarpartiet forsøker å gjere dette til ein debatt om noko anna, toler vi godt. Når vi går herifrå i dag, veit vi at i morgon startar jobben på nytt med å finansiere nye, viktige motorvegprosjekt samtidig som vi reduserer bompengane for folk flest.

**Presidenten:** Representanten Sigbjørn Gjelsvik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [21:10:19]:** Utbyggingen av E18 Langangen–Dørdal er et viktig prosjekt som Senterpartiet støtter. Det er bra at vi får de vedtakene som vi får i dag. Men når vi har fokusert en del på Fremskrittspartiet i debatten i dag, er det fordi Senterpartiet hadde et visst håp om at Fremskrittspartiet kanskje var noen av dem som ville være nærmest å støtte vårt forslag om at alle kostnadsreduksjoner i prosjektet skulle brukes og komme bilistene til gode gjennom reduserte bompenger. Men jeg registrerer at det forsøket var dødfødt, dessverre. Vi har møtt veggen. Vårt forslag, som kunne ha fått flertall dersom Fremskrittspartiet hadde villet

stemme for, får dessverre ikke flertall i salen her i dag, i likhet med andre forslag om å redusere bompengebetalingen.

Slik har det dessverre vært gang etter gang med Fremskrittspartiet i regjering: Det blir bompenger og rekordhøye avgifter, samtidig som det blir skatteuttak til dem som har mest fra før. Det er en dårlig prioritering for folk flest i Norge.

**Presidenten:** Representanten Nils Aage Jegstad har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Nils Aage Jegstad (H) [21:11:37]:** Jeg skjønner ikke at Senterpartiet venter at Fremskrittspartiet skal stemme for en praksis som de selv ikke fulgte da de satt i regjering. Jeg var faktisk hos tidligere statsråd Liv Signe Navarsete og prøvde å få aksept for at de skulle ta den overskridelsen som kom på veiprosjektet Ulven–Sinsen, som var bortimot 1 mrd. kr, og gi den som et tilskudd til Oslo kommune. Men vi fikk et blankt nei. Det skulle tas inn med bompenger. Det er en praksis som har vært brukt rått av den rød-grønne regjeringen. Vi tar den forholdsmessige delen. Det gjør at de pengene vi har innenfor rammen, kan brukes på flere prosjekter og komme flere bilister til gode.

**Presidenten:** Representanten Torgeir Knag Fylkesnes har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [21:12:39]:** Vi kan summere opp debatten med at Framstegspartiet får til mykje bompengar, og at dei driv ein uansvarleg samferdselspolitikk, som aukar den globale oppvarminga, med katastrofale konsekvensar på sikt for norsk økonomi, som allereie slit. Viss det er éin ting vi kan vere sikre på når vi går herifrå i dag og veit at det kjem ein ny dag i morgon, er at det kjem nye motorvegplanar etter kvart, som vil krevje nye bompengavgifter frå bilistane.

**Presidenten:** Representanten Siv Mossleth har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Siv Mossleth (Sp) [21:13:37]:** Helt på enden av denne debatten er det ganske utrolig å høre at Fremskrittspartiet skylder på Senterpartiet og den gangen vi satt i regjering, for seks år siden. Skal slutten av denne debatten være slik at det er Senterpartiet som skal ta ansvaret for alt Fremskrittspartiet ikke får til i denne regjeringa?

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

Sak nr. 11 [21:14:17]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag (Innst. 309 S (2018–2019), jf. Prop. 82 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Jon Gunnes (V) [21:15:04]** (ordfører for saken): Denne saken gjelder finansiering av prosjektet E6 Ulsberg–Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag, altså E6 sør for Trondheim. Dette har vært et etterlenget prosjekt i Trøndelag og ikke minst for alle godstransportørene som ferdes på denne strekningen.

Det vil nå bli 4 km kortere vei og ikke minst ca. 20 minutter kortere reisetid fra Ulsberg til Melhus, som er en strekning på mellom 60 og 70 km. Når vi i tillegg vet at E6-strekningen fra Melhus inn til Trondheim fikk ny vei i februar i år i regi av Miljøpakken, vil trafikksituasjonen for det sørlige Trøndelag oppleves som en helt ny verden innen kort tid.

Jeg må berømme Nye Veier og de berørte kommunenes innsats for at dette prosjektet ble startet opp langt tidligere enn først forutsatt. Dette veiprojektet hadde lav prioritet innenfor Nye Veiers portefølje, men gjennom god og konstruktiv dialog med de berørte parter ble det nye løsninger for veikryss og tunneler. Utbyggingskostnadene har gått ned, bompengetakstene er redusert i forhold til opprinnelig plan, og to sideveibommer er fjernet. Trafikantene får både ny vei med økt trafikksikkerhet og raskere reisetid, tidligere byggestart og lavere andel bompengennevning enn tidligere forutsatt i denne planen.

Jeg håper, som saksordfører, at denne debatten vil dreie seg om denne veistrekningen, for det fortjener den. Den har vært i andredivisjon, den var langt nede, men nå er den i elitedivisjonen, og i Trøndelag ser man veldig fram til at dette blir et godt prosjekt.

Strekningen skal finansieres med 38 pst. bompengennevning og resten finansiert av Nye Veiers portefølje. Nye Veier har virkelig bidratt til en konstruktiv debatt. Ikke bare har det vært positivt med hensyn til kommuni-

kasjonen med kommunene, men alle planene er vedtatt gjennom kommunal plan, det er ikke brukt noen statlig plan. Så man har kommet fram til veldig gode tiltak som alle er enig i – og ordførerne i disse tre kommunene er fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

**Kirsti Leirtrø (A) [21:18:13]:** E6 mellom Ulsberg og Melhus har vært det høyest prioriterte prosjektet i Trøndelag på veisektoren i mange år – ikke bare for å bygge Trøndelag sammen, men også for å bygge Trøndelag sammen med resten av landet.

Også jeg vil berømme Nye Veier for å ha realisert prosjektet og for å gjøre det mulig, men også kommunene og fylkeskommunen for virkelig å ha jobbet for å få økt samfunnsnytt og økonomien i prosjektet. For eksempel har Melhus redusert antall avkjørsler. Det er bra for økonomien i prosjektet, men det er ikke noen tvil om at veien blir mindre tilgjengelig for innbyggerne.

Prosjektet omfatter bygging av 64 km hovedsakelig firefelts vei, med fartsgrense 110 km/t. I tillegg har Statens vegvesen ansvaret for utbygging av E6 Vindåsliene til Korporalsbrua midt inne i Nye Veiers prosjekt. Her viser Arbeiderpartiet til at i det prosjektet som Statens vegvesen nå kjører, burde det vært bygd to tunneller og ikke ett. Det er ingen helhet uten to tunneler, og det blir en betydelig trafikksikkerhetsutfordring når man går fra en firefelts motorvei inn i en tunnel, og så til firefelts når man har kommet gjennom tunnelen.

Så viser vi igjen til at bompengefinansiering blir dyrt. Det blir en stor kostnad for innbyggerne fra Berkåk og til Steinkjer når vi nå har ny E6 utbygd hele veien. Og her skal bilistene betale nesten 50 pst. av utbyggingskostnadene. Hele 2,3 mrd. kr av bompengene vil gå med til å dekke finansieringskostnadene og innkrevingkostnadene. Det er faktisk 25 pst. av bompengene som går til det.

I sine merknader skriver regjeringspartiene at de har fått ned bompengandelen. I samtlige prosjekt i Nasjonal transportplan er det lagt opp til litt i underkant av 50 pst. Vi mener i tillegg at fylkeskommunen ikke skal være nødt til å garantere for hele veien, som er statens ansvar. Vi har derfor forslagene nr. 1 og 2, som jeg her ved tar opp, og vi støtter Senterpartiets forslag nr. 4 i saken.

**Presidenten:** Da har representanten Kirsti Leirtrø tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Jonny Finstad (H) [21:21:33]:** Denne proposisjonen omhandler også bompengefinansiering. Denne gangen er vi i Trøndelag, veien mellom Ulsberg og Melhus.

En forventer kanskje ikke like stor debatt, men denne utbyggingen skal også skje i regi av Nye Veier. Den vil gi en etterlenget forbedring av veinettet og bygge trøn-

delagsregionen sammen på en helt annen måte enn i dag. Dagens vei har varierende standard, og den er delvis svært ulykkesutsatt. Den nye veien får hovedsakelig firefelts vei med fartsgrense 110 km/t på mesteparten av strekningen. Reisetiden reduseres med ca. 20 minutter.

Denne veien koster vel 15 mrd. kr. Bompengebidraget er vel 5,5 mrd. kr. Men det som kanskje er litt ekstra interessant i denne saken, er at siden de lokale vedtakene ble fattet, har altså Nye Veier redusert de forventede utbyggingskostnadene vesentlig. Det medfører, som saksordføreren var inne på, at i denne proposisjonen reduseres faktisk bomtakstene sammenlignet med det som lå til grunn da de lokale vedtakene ble fattet. Det er også to sideveisbommer som fjernes. Dermed oppnår man nettopp at trafikantene får del i den kostnadsbesparelsen som Nye Veier oppnår på denne strekningen og ellers på utbygginger rundt i landet. Det er kanskje noe å tenke på når man husker at de rød-grønne var imot opprettelsen av Nye Veier. Nye Veier leverer, og de leverer godt. Vi ønsker dette prosjektet lykke til fra Høyres side, og vi ser fram til at prosjektet blir gjennomført.

**Sivert Bjørnstad (FrP) [21:24:01]:** Hadde ikke Fremskrittspartiet tatt regjeringsansvar i 2013, ville vi i dag ha diskutert dårligere, dyrere og mindre sammenhengende vei enn vi faktisk gjør. Mest sannsynlig hadde vi ikke diskutert den i det hele tatt i dag, men om noen år – kanskje.

Fylkesordfører Tore O. Sandvik fra Arbeiderpartiet fryktet ferdigstilling i 2032 med de rød-grønne planene for veien da han møtte Samferdselsdepartementet for noen år siden. Veien blir heldigvis ferdig lenge før det.

Jeg er prinsipielt imot bompengefinansiering av veier. Det er fordi det er en dyr og dårlig måte å finansiere infrastruktur på for en kapitalrik stat. Helst skulle jeg sett at vi kunne brukt mer av vår finansielle formue på investeringer i vei og bane. Men det er jeg og Fremskrittspartiet alene om å mene. Inntil flere blir enig med oss i handling og ikke bare i ord, får vi glede oss over de seirene vi får, og dette er én av dem: bedre vei til en lavere kostnad.

Det positive er at i dette prosjektet går i alle fall bompengene til veier. Bilistene får faktisk tilbake noe for det de betaler, og sideveiene blir bomfrie. E6 sør eller E6 mellom Ulsberg og Melhus knytter Trøndelag sammen, og den knytter Trøndelag sammen med resten av Norge. Innbyggere og næringsliv har etterspurt ny E6 i tiår. Nå skal den endelig bygges. Endelig skal man slippe køkjøring i 40-, 50- og 60-sonene mellom fotgjengerfelt, krøtter og syklist på Kvål, Ler og Lundamo.

Tidligere har Statens vegvesen anslått at E6 sør for Trondheim skulle koste 16,9 mrd. kr for i all hovedsak to- og trefelts vei med fartsgrense 90 km/t. Etter at Nye

Veier har overtatt prosjektet, ligger det an til at kostnadene er kommet ned til 15 mrd. kr for firefelts vei og stort sett 110 km/t fartsgrense.

For hele Nye Veiers portefølje i Trøndelag har kostnadene gått fra 29 mrd. kr til 24 mrd. kr. Det er betydelige besparelser – besparelser som etter alle solmerker ikke ville ha kommet om Arbeiderpartiet og Senterpartiet hadde klart å stoppe opprettelsen av Nye Veier for noen år siden. Det var ikke måte på hvor galt det skulle gå. Politikerne ville miste styringen, det ville bli en stat i staten, og det ville føre til massiv byråkratisering av veibyggingen. Resultatet av Nye Veier ser vi bl.a. når vi behandler denne saken i dag: mer og bedre vei til en billigere penge og mindre bruk av bompenger også på denne veien.

**Bengt Fasteraune (Sp) [21:27:02]:** Det er, som det er blitt sagt tidligere her, viktig at vi beskriver dette prosjektet som det det er. Dette er jo et godt og etterlengtet prosjekt. Dette er absolutt en vei som trenger å få en standardheving. Det er heller ingen tvil om at det som er beskrevet i selve proposisjonen, vil føre til at det blir et godt tilbud for dem som bruker denne veien.

Denne proposisjonen beskriver et forslag, en finansiering og en utbygging av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus sentrum, og det omfatter, som det er blitt sagt tidligere, hovedsakelig en firefelts vei med fartsgrense 110 km/t på mesteparten av strekningen.

Det er to parseller her. Det er E6 Ulsberg–Melhus, og det er Ulsberg–Vindåsliene og E6 Korporalsbrua–Melhus sentrum. Strekningen er på 28 km og er en sammenhengende strekning bortsett fra strekningen Vindåsliene–Korporalsbrua, som bygges ut av Statens vegvesen. Det er en årsdøgnstrafikk på ca. 11 000 ved Melhus og ca. 5 000 ved Ulsberg.

Denne utbyggingen vil bidra til en trafiksikker og effektiv transportåre mellom Oslo og Trondheim. Utbyggingen vil også bidra til å utvikle det felles bo- og arbeidsmarkedet i trondheimsregionen og fjerne en flaskehals for trafikken som kommer både fra E6 og fra rv. 3. Den flaskehalsen er det mange som har følt på, og det er et godt og etterlengtet prosjekt, som forhåpentligvis vil gjøre denne trafikken mye mer smidig.

Trafikksikkerheten og framkommeligheten i dette området blir økt vesentlig med dette prosjektet, og det foreligger en lokalpolitisk tilslutning. Det er kommune selv som har vært med og vedtatt planene, og Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bomselskapets låneopptak.

Vi vil også henvise til samarbeidet «Bygg vei», som består av ordførerne i Melhus, Midtre Gauldal og Rennebu, som støtter et initiativ fra Midtre Gauldal om to tunneller i tunnelen på E6 i Soknedal og anmoder om at



dette blir fulgt opp. Dette prosjektet er ikke med i Nye Veiers portefølje, men bygges ut av Statens vegvesen midt mellom Nye Veiers prosjekter. Bygging av to tunneller vil være logisk med tanke på at det skal bygges firefelts vei både nord og sør for Soknedals-prosjektet de nærmeste årene.

Jeg vil likevel si at jeg er noe forundret over det som står i proposisjonen her om urettferdig fordeling av brukerbetaling og at man vil se på dagens bompengesystem, men det har jeg omtalt tidligere. Det samme gjelder en bekymring over kostnadene. Senterpartiet fremmer herved et forslag for å kunne redusere disse, for bilistenes ve og vel.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Bengt Fasteraune har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Arne Nævra (SV) [21:30:23]:** Jeg får be om unnskyldning for at jeg løfter fram debatten litt igjen. SV er en énmannsfraksjon i transportkomiteen, og det betyr at jeg har litt mindre taletid enn alle representantene fra Senterpartiet, Fremskrittspartiet osv.

Det har jo vært en ganske underlig debatt her i dag. Den vil vare ennå litt og er antagelig ganske forvirrende og lite interesseskapende for politikk, tror jeg, hvis det er noen som fortsatt følger med på streamingen på stortinget.no.

Konklusjonen min er i alle fall at alle partiene her – unntatt SV og Miljøpartiet De Grønne, Rødt har ikke varslet om noe, så vidt jeg har sett – er for proposisjonene. De to partiene jeg nevnte, Miljøpartiet De Grønne og SV, stemmer altså imot de tre proposisjonene. Da ser Bompenger-Norge i partipolitisk drakt sånn ut:

1. Fremskrittspartiet – liksom bompengehatere – har stemt for alle bompenger i byene og for motorveibompenger. De henviser til de slemme partiene i regjeringa, og hadde de hatt flertall, hadde de brukt oljepenger til å finansiere dette, sier de. Så mye har jeg funnet ut.
2. Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti, Arbeiderpartiet og Senterpartiet har stemt for alle bompenger på Stortinget, både i byer og på motorveier. Flere av disse prøver å finne livbøyer å klenge seg til, for det har altså dukket opp en papegøye på skulderen deres den siste tida, og den sier: «Fjern bompengene, fjern bompengene!» Det er bompengepartiet. Og disse partiene griper etter disse utrolige redningsbøyene, enten i form av utdeling av eventuelle innsparinger til bilistene – eller veipricing, som det ennå ikke er teknologi for. Men representanten

Sverre Myrli skal ha kreditt for å si at de er for bompenger inntil veipricing blir tilgjengelig.

3. Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti har prøvd å stå i stormen – det skal de ha kreditt og ros for – når det gjelder miljøbommer i byene. Men vi ser at også der rakner det. Høyre i Drammen kjente pusten av denne papegøyen i nakken, de også, og sørget for at hele Buskerudbypakke 2 ble skrinlagt.

Så alvorlig har denne utviklingen blitt, og jeg er alvorlig bekymret, ikke minst for byvekstavtalene og bymiljøpakkene.

Det er altså SV og Miljøpartiet De Grønne som – så vidt vi har sett – er de eneste som stemmer imot motorveiene og bompengene, som vi hørte i dag. Men vi heier altså på miljøbommene i byene og vil fortsette å stemme for dem.

**Presidenten:** Vil representanten ta opp forslag?

**Arne Nævra (SV) [21:33:29]:** Ja, det vil jeg.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Statsråd Jon Georg Dale [21:33:46]:** Dette er endå eit forslag der vi i realiteten byggjer ny, moderne veg raskare, betre og billigare enn vi ville ha gjort tidlegare. Reforma i transportsektoren fungerer. Det profitterer staten på; det profitterer bilistane på. Eit eksempel på det i dette prosjektet er at to av fem tidlegare planlagde bommar på sidevegane forsvinn ut av prosjektet, og eg har varsla at eg også skal diskutere vidare med Nye Vegar om det er mogleg å få ytterlegare fjerning av bom på sideveg. Dette viser i sum at vi er i gang med tidenes største utbygging av samferdsel her i landet. I motsetning til SV gler vi oss over at vi byggjer framtidretta vegar med kapasiteten ein vil trenge til å handtere utfordringane knytte til større bu- og arbeidsmarknadsregionar. Vi byggjer for framtida.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bengt Fasteraune (Sp) [21:35:04]:** Litt tilbake til noe som jeg har vært inne på i noen av mine innlegg: Det er dette som går på veipricing. Senterpartiet mener at det i store deler av landet er tvingende nødvendig med bruk av privatbil, samtidig som det i de største byene må satses mer på kollektiv, sykkel og gange. Til et representantforslag fra Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti som Stortinget komitébehandlet i februar, hadde vi et forslag. Det var:

«Stortinget ber regjeringen utrede avansert veipricing i områder hvor det finnes gode alternativer til privatbil.»

Det ble altså nedstemt. Men det som er interessant, er at det som ble vedtatt av flertallet, er som følger:

«Stortinget ber regjeringen inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil.»

Hva har skjedd siden 19. februar, og på hvilken måte har statsråden tenkt å innføre regjeringens egen veiprisering?

**Statsråd Jon Georg Dale [21:36:02]:** Punkt 1: Eg har ikkje tenkt å innføre «regjeringens egen veiprisering». Eg er av det fleirtallet som er i Stortinget, bedt om å greie ut eit oppdrag, og det gjer naturlegvis regjeringa når Stortinget vedtek det.

Det som likevel er avgjerande for meg, er også å sjå vidare utgreiingar i lys av dei erfaringane vi allereie vil ha hausta, når vi får svar på ei anna bestilling som Stortinget bad regjeringa gjennomføre, nemleg å greie ut vegprising som system for tungbiltransporten. Eg meiner prinsipielt at det er lettare å forsvare eit vegprisingssystem for tungbiltransport enn det er for persontransport, men det får vi ta igjen. Når vi har fått den rapporten, er det også naturleg at vi ser på om det er direkte brukbart for andre bilar, eller om det ikkje er det. Det utgreiingsarbeidet skal eg gjere, basert på Stortingets vedtak. Der er det ikkje berre avgrensa til ein vegprisingmodell, der er det sagt at ein skal sjå samanhengen med heile bilavgiftspolitikken, og det er det regjeringa vil leggje til grunn.

**Bengt Fasteraune (Sp) [21:37:10]:** Grunnen til at jeg spør, er at jeg er lite grann i tvil om hva man egentlig vil, litt ut ifra det som har vært i media de siste dagene, og ikke minst det som står i i hvert fall to av proposisjonene, om et ønske om å sette i gang tiltak.

Det er helt riktig som statsråden sier, at begrepet veiprisering egentlig ikke er brukt, men Arbeiderpartiet fremmet i den samme innstillingen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og planlegge innføring av satellittbasert veiprisering i Norge til erstatning for dagens bompengesystem.»

Så kan jeg gjenta det som egentlig sto i vedtaket, og som blir fulgt opp i proposisjonene nå. Det er:

«Stortinget ber regjeringen inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil.»

Hva er forskjellen? Det er det jeg er ute etter, for jeg har jo hørt statsråden i noen debatter være veldig tydelig på at han er veldig imot veiprisering.

**Statsråd Jon Georg Dale [21:38:10]:** Det siste er definitivt korrekt, så det har representanten oppfatta heilt rett. Det er mitt personlege standpunkt.

Så meiner eg det er vesensforskjell på dei to oppdraga. Ein ting er å innføre eit system ingen andre har hatt, og vere heilag overtydd om at ein sjølv har funne den elegante måten å kalle bompengar noko anna på, slik som Arbeidarpartiet har gjort, men det andre forslaget handlar om å sjå på ulike teknologiske løysingar i ein samla del av den framtidige bilavgiftspolitikken, ei vesentleg breiare utgreiing – og det er ei utgreiing, ikkje eit forslag om innføring. Det vil også opne for fleire vurderingar enn det som Arbeidarpartiet openbert føreslo i forslaget sitt, så det er eit opnare forslag, det er eit betydeleg meir omfattande forslag fordi ein skal sjå på det i ein heilskap og ikkje berre finne eit anna namn å kalle bompengane.

**Sverre Myrli (A) [21:39:17]:** Da vil jeg fortsette der Fasteraune slapp, for dette er uklart også for oss andre. Jeg har deltatt i debatt med finanskomiteens leder, Henrik Asheim, og han kunne bekrefte at det forslaget som ble vedtatt, og som regjeringens partiene stemte for i Stortinget om bruk av ny teknologi, er det samme som å utrede vegprising. Nå sier samferdselsministeren at det ikke er det, slik som jeg tolker ham ut fra svaret på spørsmålet fra Fasteraune. Jeg vil bare presisere at i forslaget til Arbeiderpartiet sto det også å «utrede vegprising». Vi har ikke alle svarene på dette, langt ifra – vi sa «utrede vegprising» som et alternativ til bompenger og bruksrelaterte bilavgifter, akkurat det samme som f.eks. Henrik Asheim fra Høyre har argumentert for. Hva er forskjellen på de to forslagene?

**Statsråd Jon Georg Dale [21:40:16]:** Det gjorde eg greie for i det førre innlegget mitt. Eg meiner at det forslaget som fleirtalspartia har stilt seg bak, er breiare enn eit reint utgreiingsoppdrag på vegprising. Det heng saman med den samla bilavgiftspolitikken. Vi treng eit berekraftig bilavgiftssystem etter 2025, der Arbeidarpartiet peikar klart på ein modell med ei satellittbasert vegprising – flyttar bomstasjonen inn i bilen til kvar enkelt. Det er ikkje overraskande for meg at vi er ueinige om det, men det er altså forskjellar på ordlydane i dei to vedtaka, og som det er bedt om frå Stortinget, og som regjeringa naturlegvis, basert på fleirtallet, vil gjere utgreiingar av.

**Sverre Myrli (A) [21:41:01]:** Jeg skjønner at samferdselsministeren faktisk ikke har satt seg inn i sakene, for det var i Kristelig Folkepartis forslag at det sto «satellittbasert veiprisering». Arbeiderpartiet har ikke tatt stilling til hvilken teknologi som skal brukes. Vi ønsker å utrede dette.

Men jeg vil over på et nytt spørsmål. Det verserer noe ulike tall både her i salen, i offentligheten og i Trøndelag, har jeg registrert, på hvor mye bompenger som

skal kreves inn på prosjektet E6 Ulsberg–Melhus, om det er 5,7 mrd. kr eller om det er 8 mrd. kr. Slik jeg leser proposisjonen, er det 8 mrd. kr som totalt sett skal kreves inn i bompenger. 5,7 av de 8 mrd. kr går til vegbygging, og 2,3 mrd. kr går til finansierings- og investeringskostnader. Kan samferdselsministeren bekrefte at det totalt skal tas inn 8 mrd. kr i bompenger på E6 Ulsberg–Melhus?

**Statsråd Jon Georg Dale [21:42:01]:** Nei, det kan eg ikkje, og det handlar ganske enkelt om at kva dei endelege prosjektkostnadene på dette prosjektet vert når det er ferdig utbygd, veit eg ikkje før vi har sett rekneskapen for prosjektet. Det er det eine. Det andre er at det Stortinget vedtek i dag, er rammene for finansiering. Det betyr at dersom ein får ned kostnadene, kan bompengane gå ned. Dersom ein får lågare finansieringskostnader enn det som ligg i dei finansieringstekniske mekanismane som f.eks. anslår ei rente på 6,5 pst., kan kostnadene gå ned. Dersom vi klarer å fortsetje å jobbe ned innkrevjingskostnadene slik vi har gjort – som representanten Jegstad har vore innom i ein tidlegere debatt i dag – gjennom bompengereforma, kan kostnadene gå ned. Så det endelege svaret på det får vi når vi kjenner kostnadene på prosjekta, og vi får fortsetje å arbeide for at bompengebelastinga skal vere så låg som mogleg.

**Sverre Myrli (A) [21:42:57]:** Alle skjønner jo at en må vente til vegen er bygd og en ser sluttregnskapet før en kan se hva totalbeløpet blir, men vi refererer jo til det som står i proposisjonen, og som statsråden har lagt fram for Stortinget. Kan statsråden bekrefte de anslagene som der ligger, at totalbeløpet i anslagene er 8 mrd. kr i bompenger og ikke 5,7 mrd. kr, som også har vært et tall som er referert til?

**Statsråd Jon Georg Dale [21:43:28]:** Eg legg til grunn at Stortinget har lese dei tala som går fram når dei fastset dei øvre rammene for finansiering, og så får vi kome tilbake til dei endelege kostnadene på dette når prosjektet er gjort opp. Då får vi også den totale kostnaden som vert lagt til bilistane som ein konsekvens av det. Eg er heilt sikkert på at vi skal fortsetje å arbeide for å effektivisere bompengeneinnkrevjinga, for å bidra til at vi får færre bompengeselskap, sånn som vi har gjort, som bidreg til at dei er sterkare når dei skal forhandle finansielle kostnader etc., som også gjer at vi klarer å få ned bompengane i desse prosjekta. Så håpar eg at dette prosjektet, som mange andre prosjekt drivne fram av Nye Vegar, som Arbeiderpartiet var imot opprettinga av, også bidreg til at vi får ned kostnadene ytterlegare, på ein måte som gjer at det også kjem bilistane til gode.

**Arne Nævra (SV) [21:44:31]:** Jeg har et spørsmål som jeg og jeg tror mange byplanleggere er interessert i å få svar på. Vi kan ikke bygge oss ut av køproblemer inn mot byene ved å bygge ut enda flere felt. All forskning viser at det bare fører til enda flere biler på veiene, og køene blir akkurat de samme som før, bare at bysentrene får enda større problemer å hankes med. Jeg kan nevne at flere av disse veistubbene – en kan vel ikke kalle det stubber akkurat, de motorveiene her – vil føre til mer trafikk inn mot byen, som f.eks. E6 inn mot Trondheim. Det samme vil faktisk også ferjefri E39 innebære, og der er jo også regjeringa enig når det skrives:

«Den auka trafikken på E39 inn mot byane gjev ein målkonflikt som må løysast i byane gjennom bymiljøavtalane.»

Er det noen som møter seg sjøl i døra her? Er det slik at statsråden har forlatt nullvekstmålet? For dette kan da ikke være i pakt med nullvekstmålet?

**Statsråd Jon Georg Dale [21:45:33]:** Eg vil minne representanten om at vi no diskuterer Prop. 82 S, finansiering av eit firefeltsprosjekt, og ikkje byvekstavtalane. Eg skal likevel svare på det. Eg møter i det heile ikkje meg sjølv i døra dersom det var det representanten prøvde å antyde. Når det gjeld nullvekstmålet, måler vi f.eks. ikkje gjennomgangstrafikk i dei store byområda. Det kjem av at ein i sin visdom før i tida har lagt alle dei viktige vegane innom sentrale område for at trafikken skal fungere optimalt, med det som resultat at også gjennomgangstrafikken, som skal gjennom byområda og vidare utover, ofte må innom ein bykommune. Det er difor vi byggjer ut kapasiteten, fordi pendlinga inn og ut skal fungere der det er nødvendig, og fordi vi skal få til lettare framkomst for norsk næringsliv og styrkje konkurransekrafta til eit eksportretta næringsliv. I denne regjeringa er vi opptekne av at vi også må bidra til å få skapt pengar før vi kan fordele dei. Det er det dette handlar om når vi no styrkjer konkurransekrafta gjennom utbygging av veg.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er da omme.

De talerne som heretter får ordet, har også en taletid på inntil 3 minutter.

**Kirsti Leirtrø (A) [21:46:48]:** Det blir litt vanskelig å hale ut debatten om bompenger, men når den finanspolitiske talspersonen for Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad, for andre gang fra talerstolen snakker usant om Arbeiderpartiet, er det grunn til å ta ordet. Den virkelighetsbeskrivelsen som representanten Bjørnstad kom med, er uriktig. Arbeiderpartiet hadde dette veiprojektet i sin NTP. Fylkesordføreren i Trøndelag sa 2023 og ikke 2032. Så hvis Arbeiderpartiet had-

de sittet i regjering de siste seks årene, hadde byggingen av denne veien vært igangsatt. Når det gjelder kostnader og bompengandelen, får vi aldri vite det, for vi har ikke styrt landet i den perioden.

Til statsråd Dale: I forbindelse med alle bompengeproposisjonene vi behandler i dag, er det i media sagt at bompengekostnadene er på 15 mrd. kr, men summerer man alle proposisjonene, er 22 mrd. kr det riktige tallet. 6,3 mrd. kr av det skal gå til innkrevingskostnader og finansieringskostnader. Der skal staten ikke bidra i det hele tatt.

Finansminister Siv Jensen har sagt – og dette har vært argumentet – at bompengandelen under den forrige regjeringen var på 40 pst., mens den nå er på 28 pst. Hvis man går igjennom det som ligger i Nasjonal transportplan, er bompengandelen på 43 pst. Hvis man tar bare bompengeproposisjonene, som skal behandles etter hvert her i Stortinget, er det 49,5 pst. av veiene som betales av bilistene. Det er veldig vanskelig å få fram fakta her, i hvert fall når folk snakker usant fra talerstolen.

**Jon Gunnes (V) [21:49:03]:** Jeg hører at Senterpartiet og Arbeiderpartiet foreslår at vi utvider dette prosjektet – enda mer bompenger – for de vil ha dobbel tunnel i Soknedal. Den ene tunnelen bygges nå, og den er også finansiert med bom. Hvis man skal doble den, må man regne med at kostnadene også blir delvis finansiert med bompenger. Jeg lurte på om de er klar over hva de egentlig støtter. Jeg og regjeringen ser mye heller at Nye Veier får et overskudd på resten av prosjektet og kanskje kan være med og finansiere det når man ser sluttresultatet av de andre delstrekningene. Det kan være en mulighet, i og med at man har en portefølje som blir fordelt ut ifra avvik.

Litt om sideveisbommer: Det opprinnelige forslaget var at man skulle ha sideveisbommer på hele strekningen. I forslaget er to av dem nå tatt bort. Det er fortsatt to som er foreslått, men det kan godt hende at man også får dem bort gjennom en dialog. Det er i proposisjonen lagt opp til at man skal ha en dialog om dette. Det er ikke bestemt foreløpig.

Arbeiderpartiet sier at finansieringskostnadene ikke er med i det opprinnelige forslaget. Men man vet ikke hva finansieringskostnadene blir når det er snakk om rentenivå. Jeg vet i hvert fall ikke hva rentenivået blir de neste årene. Jeg har såpass god tiltro til Nye Veier når det gjelder prosjektframføring, at jeg tror at de kan gjøre det på kortere tid, og kan begynne å kreve inn bompenger tidligere. Da opererer vi med helt andre summer, men det vet man ikke før etter at man er ferdig.

Til slutt om SVs bekymring for Trondheims ve og vel og biltrafikk: Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal skriver nå under på en byvekstavtale med staten og fyl-

keskommunen. Der har man forpliktet seg til nullvekstmål for biltrafikken. Det er også andre tiltak. Jeg tror vi skal overlate det til byen og politikerne som er der, i stedet for at vi skal tro så mye om utviklingen.

**Tor André Johnsen (FrP) [21:52:10]:** Vi skal snart vedta å bygge nesten 70 km med firefelts motorvei, firefelts E6 med 110 km/t og kanskje etter hvert 120 km/t. Det er helt fantastisk, og det ville vært helt utenkelig å ha en slik sak, med firefelts vei og med et så stort prosjekt og en så stor strekning, om vi ikke hadde hatt Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti i regjering.

Vi fjerner 50 km/t-, 60 km/t-, 70 km/t- og 80 km/t-fartsgrenser og rykk og napp-kjøring – kengurukjøring, opp og ned i hastighet hele tiden – og erstatter det med en sammenhengende 110 km/t-fartsgrense og en trygg og sikker firefelts motorvei, hvor man er opptatt av både å få flyt i trafikken, få ned reisetiden og få en trafikksikker vei. Det er viktig, ikke bare for Trøndelag, men for alle som reiser fra nord til sør på E6. Det er viktig for alle som kommer fra Vestlandet, og alle som ferdes i Norge. Så takket være Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre får vi en framtidsrettet firefelts vei.

Det er også viktig å huske på at alternativet til en normal firefelts vei ville vært det særnorske og merkelige fenomenet med en to- og trefelts vei med bom. Med så mye støy og protester som det har blitt mot bom på en firefelts motorvei – hvordan ville forståelsen for å ha bom på en to- og trefelts vei, hvor man fortsatt må ha kengurukjøring og må kjøre i kø, være da? Forståelsen for det ville selvfølgelig ha vært vesentlig lavere.

Det er uansett en fantastisk debatt vi har her i dag, for endelig har det blitt stor motstand mot bompenger. Det er noe vi i Fremskrittspartiet har ventet på veldig lenge, og endelig ser vi muligheten for at det kanskje kan bli et flertall på Stortinget for å bruke mer av statens oljepenger til å fjerne bompengene. Det hadde vært fantastisk hvis det kunne blitt resultatet av den lange debatten her i dag.

Det er også et lite tankekors at disse tre sakene, som i utgangspunktet er positive – vi bygger mer vei enn noen gang før i Norge, til en lavere kostnad enn det som har vært mulig å få til før – som egentlig er en vinn-vinn-sak, hvor man får mer vei for pengene, har ført til en stor bomdebatt. Det er jo bymiljøpakkene som folk flest der ute protesterer mot, hvor man bare betaler, betaler og betaler i evigvarende bymiljøpakker, uten at bilistene får noen ting igjen. Det er et lite tankekors at det er disse sakene, som er viktige for å bygge landet, og hvor bilistene får alle fordelene, som skaper den massive bommotstanden.

**Arne Nævra (SV) [21:55:15]:** Jeg var i tvil om jeg skulle ta ordet, men så kom også representanten Johnsen på talerstolen. Jeg må si at Fremskrittspartiets Johnsen, han snakker om at man er framtidsrettet med veibygging. Det jeg i hvert fall registrerer, er at Fremskrittspartiet, ved Johnsen, ikke løfter blikket og tenker framover. Han gjør jo ikke det. Vi snakker her om at han må sjekke Google, sjekke et eller annet oppslagsverk, så sjekke «klimakrise» og «Klimapanelet», og så må han sjekke anbefalingene om hva som bør bli gjort. Da er det ikke så enkelt å komme med de enkleste løsningene for å kjøre i 110 km/t, helst 120, de har leflet med kanskje 130, med høyere energiforbruk og alt det det innebærer av nedbygging av areal og klimagassutslipp. Disse tankene er altså helt fullstendig borte vekk i Fremskrittspartiets hode, fullstendig. Det er framtidsrettet politikk i Framstegspartiets hode. Jeg blir skremt.

Jeg hadde egentlig en beskjed, en bønn til dem som er bekymret for distriktsveiene. Jeg hadde en bønn spesielt til Senterpartiet og kanskje distriktsdelen av Arbeiderpartiet. Regjeringspartiene har jeg gitt litt opp, men det gjelder prioritering av midler på veiene i Norge. Jeg har registrert, komiteen har registrert – vi har vært rundt i hele landet og hørt – ordførere klage sin nød over fylkesveiene. Vi har hørt den ene etter den andre klage sin nød, både fylkesordførere og ordførere, over rassikring, mangel på veivedlikehold, osv. Det er et voldsomt etterselep, smale veier, mangel på midtstripe, alt dette her. Det er enorme summer som skal til.

Jeg setter et spørsmålstegn ved om det er klokt og om det er riktig at Senterpartiets representanter og distriktsrepresentantene som er virkelig opptatt av distriktene og å få mye vei for pengene, prioriterer slik de gjør med de store motorveiprojektene, særlig inn mot byene. Dette sier jeg som en venn og kollega av mange av disse som sitter i Senterpartiet og i Arbeiderpartiet. Jeg skulle ønske vi hadde noen sånne stubbesamtaler om det der, gjerne inne på skauen. Det kan jeg si til Fasteraune.

For vi snakker her om 40 mrd. kr for E18 Vestkorridoren. 190 mrd. kr er et stikkord bare på fjordkryssingene på Vestlandet. Jeg håper inderlig at spesielt Senterpartiet er i bevegelse på disse spørsmålene, for jeg tror faktisk at Senterpartiets ideologi ikke helt stemmer med den holdningen de har til motorveier i Norge.

**Bengt Fasteraune (Sp) [21:58:26]:** Vi har jo snakket om stubbesamtaler før her i stortingssalen, og det går jo an å være på maursafari også for den saks skyld – hvis en skal drive med den slags.

Det som jeg tok ordet for i utgangspunktet, var å presisere nok en gang at dette som dreier seg om staten som garantist, altså for de lånene som fylkeskommune-

ne nå må ta opp for å finansiere bompengene, er en kjempeutfordring. Det har jo også vært en dialog med regjeringspartiene om det tidligere, og jeg håper inderlig at man kan gå inn og se på dette. Med så tunge og store prosjekter som vi nå snakker om, er dette en bekymring som jeg håper flere enn bare vi i opposisjonen tar inn over oss. Samtidig er det slik at dette prosjektet er et prosjekt som det er absolutt nødvendig å bygge opp etter den standarden vi ser, og som kommer inn som en del av forslaget i proposisjonen. Vi fremmer det samme forslaget som vi gjorde da vi behandlet den forrige proposisjonen – at et overskudd av prosjektet må komme bilistene til gode, at de får igjen for at prosjektet går bedre enn det som var planlagt og budsjettet.

Når det gjelder veier – litt tilbake til representanten Johnsen – er det slik, uansett hvordan man vrir og vender på det, at man bygger veier ut fra hvor man bor, og hvor man er i landet. Noen steder trenger man å bygge firefelts motorvei. Så har nok Senterpartiet og SV et litt annet syn på firefelts motorveier inn mot byene, men vi har mye av det samme synet som SV også når det gjelder å bygge veier ute i distriktene. Det må dimensjoneres ut fra den trafikken som er der, ikke minst hva som er behovet reelt. Hvis en skal bygge firefelts motorveier overalt, som det noen ganger høres ut når Fremskrittspartiet beskriver den problemstillingen, tror jeg det blir noen kostnader som vel egentlig aldri kommer til å bli realisert i noen NTP i framtiden. Jeg tror heller ikke det er det folk egentlig snakker om.

Samtidig er vi opptatt av at man må se på sammenhengen med kollektivtrafikk og bane når man bygger ut motorveier. Det er en utfordring f.eks. inn mot Oslo – med E18 – at vi har et byråd som sørger for at det er minst mulig parkeringsplasser i byen, og en regjering i dag som sørger for en flyt av mest mulig biler inn til byen. Mange av de problemstillingene er også vi villige til å være med og diskutere.

**Presidenten:** Den reglementsmessage tiden for Stortingets møte er nå omme, og presidenten vil foreslå at møtet fortsetter til sakene på dagens kart er ferdigbehandlet. – Det anses vedtatt.

**Sverre Myrli (A) [22:01:45]:** I replikkordskiftet for litt siden stilte jeg spørsmål til samferdselsministeren om hva det er beregnet skal tas inn i bompenger på E6 Ulsberg–Melhus. Det svarte ikke samferdselsministeren på, og det er ganske oppsiktsvekkende. Jeg skjønner at en ikke nå kan slå fast på krona hvor mye som skal kreves inn, men det er jo et finansieringsopplegg som ligger til grunn, og det er det vi har fått presentert i proposisjonen. Jeg har lest proposisjonen grundig, flere ganger, og på side 12 er det en finansieringsplan. Der står det at Nye Veier skal bidra med 9,3 mrd. kr, og

at bompenger skal bidra med 5,7 mrd. kr, jf. tabell på side 12.

Blar man fram til side 14 i proposisjonen, står det at brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 8 mrd. kr, og at 5,7 mrd. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene. Og så står det, jeg siterer fra proposisjonen: «Resterende inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til inndekning av finansieringskostnader og innkrevingskostnader.» Dette kan ikke forstås på noen annen måte enn at det ikke er 5,7 mrd. kr det er kalkulert med skal kreves inn i bompenger, noe som har vært formidlet til offentligheten. Det er 8 mrd. kr det er kalkulert med at det skal kreves inn i bompenger. At samferdselsministeren ikke kan bekrefte det, synes jeg er ganske oppsiktsvekkende.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11.

Sak nr. 12 [22:03:39]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland (Innst. 412 S (2018–2019), jf. Prop. 119 S (2018–2019))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Tor André Johnsen (FrP) [22:04:22]** (ordfører for saken): Jeg har lyst til å begynne med å takke komiteen for et godt samarbeid i denne saken, også når det gjelder rask behandling. Vi fikk loset den igjennom uten noen problemer.

Det er en av norgeshistoriens lengste firefeltsprosjekter vi skal vedta nå i kveld. Det blir 43 km med firefelts motorvei fra Moelv, videre over Mjøsbrua med ny Mjøsbru og oppover Opplands-siden av Mjøsa, helt fram til Hafjell i Øyer, med sammenhengende 110 km/t, og kanskje mulighet for at det kan bli 120 km/t. Prosjektet vil bidra til å knytte Mjøsbyene og Innlandet nærmere sammen og redusere reisetiden med så mye som opp til 30 pst. Det er viktig ikke bare for Innlandet, men også for hele Nord-Vestlandet, hele Gudbrandsdalen, Trøndelag og Nord-Norge.

I tillegg til betydelig redusert reisetid er det betydelige innsparinger på dette prosjektet, faktisk ligger besparelsene an til å blir hele 5 mrd. kr. Det er heller ingen bom på sideveiene – det er viktig for oss i Fremskrittspartiet – slik at det f.eks. er mulig å kjøre gamle E6 uten bom. SV har et eget forslag om to-/trefeltsvei på hele strekningen, og Senterpartiet har forslag om to-/trefeltsvei fra Lillehammer og videre nordover.

Som sagt i stad er dette i all hovedsak en positiv og viktig sak for Norge, men det er interessant å registrere at Senterpartiet og SV har funnet hverandre i denne saken og i stedet ønsker å prioritere bygging av to-/trefelts framfor firefelts vei. At SV står for den politikken, er kanskje ikke så veldig overraskende, men at Senterpartiet ikke vil bidra til å bygge distriktene, og at Senterpartiet vil bidra til at det kan bli kork og kø og kaos rundt Lillehammer-området hver eneste helg når alle hyttene i Gudbrandsdalen og videre rundt i Innlandet skal fylles opp med turister og reiselivet vil ha flere turister på hotellene sine. Da skal de stå i kø, ut og inn, fra Lillehammer. Det er veldig interessant og veldig spesielt. Det som gjør det dobbelt spesielt, er at det ikke kommer til å gå med så mye dyrket mark. Det synes jeg er litt spesielt at Senterpartiet ikke har sett, siden Senterpartiet har en representant fra det området. Det er heller ikke noe problem for næringslivet, snarere motsatt, det blir problemer hvis det blir mye kork og kø og kaos.

Så er det kostnaden. Det er en misforståelse at det er så mye dyrere å bygge firefeltsvei. I de to-/trefeltsløsningene vi har bygd i Norge, er det snakk om kanskje 10 pst. kostnadsforskjell, og det er ikke mye penger.

**Kirsti Leirtrø (A) [22:07:34]:** E6 på strekningen Moelv–Øyer er 43 km firefelts vei. Denne strekningen er i dag svært ulykkesbelastet, og prosjektet vil bidra til å bygge nye Innlandet mye bedre sammen. Bompengandelen på prosjektet er satt til 48 pst. Også her skal bilistene, i tillegg til selve byggingen av vei, betale 2,3 mrd. kr i innkrevings- og finanskostnader.

Vi mener fortsatt at vi har behov for en full gjennomgang av alle veiinvesteringer. Kanskje føler spesielt Hedmark og Oppland på en stor urettferdighet når det gjelder bompengekostnader. For eksempel har vi her OPS-prosjektet på rv. 3, der bompengandelen er på nesten 90 pst. Enda verre er det på E6 ved Otta, der de betaler bompenger uten å ha fått noen vei. Når en i tillegg opplever at forskjellene øker, er det ikke rart at innbyggerne i Innlandet reagerer.

Vi poengterer derfor, også i denne saken, at vi må utrede en mer rettferdig veipricing, og vi ber, i en sak som vi skal behandle i morgen, om en full gjennomgang av alle veisaker i Nasjonal transportplan. To år inn i planen ligger regjeringen 16 mrd. kr etter egen plan. Kost-

nadene på mange av prosjektene i planen er mangedoblet. Hvordan skal vi kunne realisere innholdet i Nasjonal transportplan, stiller vi oss spørsmål om.

I tillegg mener vi at løsninger på veien uten bom på sideveiene vil utgjøre en betydelig trafikkrisiko. I motsetning til Statens vegvesen sier ikke Nye Veier noe om avbøtende tiltak for lokalsamfunnet, som f.eks. midler til gang- og sykkelveier, stedsutvikling og kollektivknutepunkt. Vi mener også i denne saken at staten selv må garantere for egne veier, og ber om at det også for Oppland fylkeskommune blir vurdert hvor stor samlet garantismåte det er forsvarlig at de kan bære. Dette er også ut fra regjeringserklæringen, der regjeringen åpner for å innføre en statlig delgaranti. Det er viktig å ta med seg.

Dermed er forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, fremmet.

Vi støtter også Senterpartiets løse forslag i denne saken.

**Presidenten:** Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [22:10:28]:** Denne proposisjonen, som omfatter utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer, vil gi ca. 43 km firefeltsveg med planlagt fartsgrense 110 km/t, til glede for flere enn saksordføreren. E6 Moelv–Øyer er ein del av ei større satsing på utviklinga av hovudvegen frå Oslo til Nord-Vestlandet. Strekninga er svært ulykkesbelasta og vil gi brukarar ei både meir trafikksikker og meir effektiv trafikkåre mellom Oslo og Trondheim. Utbygginga skal skje i regi av Nye Vegar AS. Nye Vegar AS har som oppgåve å bygge ut heilskaplege og samanhengande trafikksikre firefelts motorvegar.

I tillegg til trafikksikkerheit vil denne utbygginga styrkje næringslivet. Varer kjem raskare fram, og det er svært viktig i ein region med 240 000 innbyggjarar, som lever av eksport og privat næringsliv. Prosjektet vil kunne styrkje Mjøsregionen som ein felles bu- og arbeidsmarknad.

Det ligg føre lokalpolitisk tilslutning frå kommunane Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer, og Oppland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengeselskapet sitt låneopptak. Forventa kostnad på prosjektet er 11,3 mrd. 2019-kroner, og finansieringsopplegget omfatter ein statleg del på 5,8 mrd. kr og bompengar på 5,4 mrd. kr, dvs. 48,5 pst., og bompengerekkjeving i 15 år i kvart bomsnitt. Det er lagt til grunn fire automatiske bomstasjonar og innkrevjing i begge retningar. Dei lokalpolitiske vedtaka har gjeve tilslutning til at nullutsleppsbilar skal betale bompengar, og ein følgjer dermed Stortinget sitt vedtak i samband med Prop. 87 S for 2017–2018.

Bompengar er ikkje populært. Det har me oppfatta, men slik Høgre oppfattar stemninga, er det lettare å få aksept for medfinansiering så lenge ein ser at ein som bilist faktisk får igjen noko. Det gjer ein til dei grader med denne utbygginga, og også med dei to førre proposisjonane me har behandla.

Det er med ei viss undring me ser at Senterpartiet føreslår at ein skal vurdere å nedskalere dette prosjektet til to-/trefeltsveg frå Lillehammer og nordover. Det vil bety utsetjing av prosjektet og nye rundar med planlegging og utgreiingsarbeid, og det trur me, ut frå dei signala me har fått lokalpolitisk, at det ikkje er støtte for. Slik Høgre oppfattar det, er det heller ikkje ei framtdsretta løysing. Høgre støttar denne proposisjonen slik han ligg føre, og ser fram til at me i 2023 kan køyre på fyrste del av ny firefelts veg og med endeleg ferdigstilling innan utgangen av 2025.

**Bengt Fasteraune (Sp) [22:13:31]:** Dette er et prosjekt som går frå Moelv til Øyer, og det er 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense 110 km/t. I utgangspunktet er også vi i Senterpartiet positive, og vi går inn for et slikt prosjekt, som vil bety særdeles mye i Innlandet.

I Mjøsbyen og Mjøs-området er det like mye folk som det er i Trondheim, og det å knytte denne regionen sammen på denne måten og koble den mot byen er svært viktig. Vi er selvfølgelig også opptatt av at det skal være gode veiforbindelser gjennom Gudbrandsdalen, og som de fleste er kjent med, er det bygd en ny E6 med en kombinert firefelts/trefelts vei som dessverre ennå ikke er ferdig. Det er en strekning som går fra Sjøa til Otta over Ringebu, som folk betaler bompenger for, og som ikke er ferdig utbygd.

Vi har lagt fram vårt forslag, og det står ikke noe om at vi har et alternativ, men vi ber regjeringen vurdere om det er noen kostnadsbesparelser, og også det med dyrket mark. Vi er klar over at en firefeltsvei med tunnel kanskje vil føre til at det blir mindre dyrket mark som går bort, enn det vi ber om, men spørsmålet er fortsatt at en eller annen gang må nivået fra en sammenhengende firefeltsvei gå over til noe annet. For noen få år tilbake ble det bygd en god vei gjennom Fron-kommunene og delvis i Otta. Spørsmålet fra vår side er bare: Hvor skal den overgangen foregå? Det er noen som mener at det er naturlig at det er på Øyer. Noen mener kanskje det kan være naturlig at det er på Lillehammer, og spør en folk i Fron, kan det hende at de mener det bør være lenger nord. Derfor har vi bedt om at regjeringen vurderer den overgangen. Det er det vi i Senterpartiet har tatt opp i vårt forslag i innstillingen.

For øvrig vil jeg nevne spesielt det som går på statlig garantiansvar, og jeg vet om den diskusjonen som var i Oppland fylkeskommune. De har garantert for den for-

rige E6-løsningen og det som er bygd der. Med det tallmaterialet som har kommet for dagen nå i det siste, er det en oppriktig bekymring for om man sitter med en betydelig gjeld når denne nedbetalingsperioden er over. De har bedt spesielt om at en løsning med statlig garanti som den jeg nå skisserer, blir sett på på nytt.

Jeg tar opp Senterpartiets forslag.

**Presidenten:** Representanten Bengt Fasteraune har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Arne Nævra (SV) [22:16:45]:** Jeg skal ikke bruke min tilmålte taletid.

Jeg vil takke for et veldig bra innlegg fra representanten Fasteraune. Jeg ser nå tegn til edruelighet i størrelsen på veiene fra Senterpartiets side.

Så har jeg et sukk. Jeg registrerer at vi nå bygger motorveier i dalfører og korridorer der det går en ganske skrøpelig jernbane. Legg merke til dette på kartet – de går i samme korridorer. Her snakker vi om mulighetene for – jeg bare tenker meg det scenarioet – at vi hadde hatt en moderne tosporet jernbane til Trondheim og en moderne tosporet høyhastighetsjernbane til Kristiansand og videre til Stavanger. Hva hadde da vært mer naturlig enn å vurdere behovet og skalere veien etter at vi hadde bygd jernbanen? Det kan fort hende at selv representanten Tor André Johnsen hadde syntes to-/trefeltsvei hadde vært nok med en moderne tosporet høyhastighetsjernbane mellom disse byene. Det er slett ikke umulig. Jeg tror kanskje også representanten fra Venstre kunne vært enig i det.

Jeg vil gjerne ta opp det forslaget som SV står bak.

**Presidenten:** Representanten Arne Nævra har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Jon Gunnes (V) [22:18:25]:** Først må jeg henvise til komiteens tilråding. Der tror jeg det har oppstått en feil, for det står at Sosialistisk Venstreparti skal være med på den tilrådingen som flertallet står for. Jeg tror de skal byttes ut med Venstre, for vi er ikke nevnt i det hele tatt. Hvis representanten Arne Nævra godtar at vi bytter plass denne gangen, hadde det vært fint.

Så over til prosjektet og min forundring over at Senterpartiet tar sjansen – for å si det slik – på det forslaget de har. Jeg har fulgt med på Nye Veiers prosjekter. Det forrige hadde vi jo i Trøndelag. Grunnen til at man var langt nede på listen, var at man i prosjektet vi diskuterte i forrige sak, hadde planlagt med to- og trefelts vei. Da var det ikke samfunnsøkonomi i det. Da klarte man ikke å spare inn så mye tid og få en reduksjon, særlig blant næringslivets trafikanter. Jeg tror det er ganske opplagt at man da kommer langt nede på listen. Det blir nok bygd en gang, for de har jo en portefølje de skal gjen-

nomføre, men det kommer ikke opp blant prioriteringene hvis Senterpartiets forslag eventuelt skulle vurderes.

Jeg tror det nå er om å gjøre å hive seg litt rundt når det gjelder å konkurrere om prosjektene. Det er i hvert fall mitt råd til Senterpartiet. Hvis de virkelig mener at dette er et viktig prosjekt for dem, som jeg tror i hvert fall representanten Bengt Fasteraune synes, som bor i distriktet og ferdes der ofte, tror jeg det er viktig å holde fast ved.

Jeg tror dette er et viktig prosjekt for ikke å få flaskehals midt inni gode veier. Vi har nå helt flotte veier fra Oslo og nordover. Det har vi også i Gudbrandsdalen, og dette ligger som en liten flaskehals midt imellom. Jeg tror det er meget viktig at man fastholder tempoet og legger til rette for at trafikantene har en god og økonomisk brukbar vei.

**Presidenten:** Da kan vi vel si det slik at representanten har ryddet opp i en inkurie i komiteens tilråding.

**Statsråd Jon Georg Dale [22:21:25]:** Dette er den tredje saka i dag om utbygging av fornuftig, tilstrekkelig kapasitet på vegnettet vårt, bygd for framtida.

Eg er einig med representanten Gunnes, som lét seg forbause over haldninga til Senterpartiet i denne saka. Det prosjektet vi no tek stilling til, er eit prosjekt der ein har klart å redusere kostnadene med om lag 5 mrd. kr på å byggje ut ein betre standard – 5 mrd. kr i innsparing. I tillegg til å kutte 5 mrd. kr i kostnader aukar ein altså trafikantnytta og nytta for dei som skal bruke vegen, med 800 mill. kr. Og når ein får til det, etter alle debattane ein har hatt i dette stortinget om frykt for kostnadsoverskridingar, om å få meir igjen for pengane og om å få betre resultat for dei som ferdast i trafikken – når ein har fått til det, når ein har fått eit kjempeprosjekt der ein oppnår gode resultat, då seier Senterpartiet at dei gjerne skulle hatt noko anna.

Det er jo difor det har vorte stykkevis og delt utbygging av vegnettet i dette landet før denne regjeringa tiltrådte: Det er fordi ein ikkje har klart å tenkje heilskapleg, fordi ein aldri har vorte ferdig med å planleggje, fordi kvar gong ein har kome ganske langt i planleggginga, vil ein helst ha noko anna enn det ein har brukt årevis på å planleggje. I staden for å byggje begynner ein på nytt. At Senterpartiet skulle gå i fella – i SV-fella, trur eg at eg kan tillate meg å seie – i dette spørsmålet, er nesten komplett umogleg for meg å forstå. For eg har jo trudd at sjølv om det er mange konfliktlinjer mellom dagens regjering og Senterpartiet i mange spørsmål, har Senterpartiet vore oppteke av effektive transportkorridorar for folk i distrikta. E6 gjennom Gudbrandsdalen er ikkje ein lokalveg i Gudbrandsdalen, det er f.eks. ei av dei viktigaste transportårene for eit eksportorientert næringsliv i



Møre og Romsdal. Det er der godset vårt går for å kome til marknaden. Då treng vi kapasitet for å handtere det, og det meiner eg denne proposisjonen legg godt til rette for.

Då er det forunderleg at når vi endeleg byggjer framtidsetta vegar raskare, billigare og betre enn tidlegare, finn delar av opposisjonen på at dette går for fort, dette går for godt, her må vi begynne å kutte i prosjekta. Det er ein ganske merkeleg situasjon å vere vitne til, men det viser kanskje kvifor vi bør behalde dagens regjering.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kirsti Leirtrø (A) [22:24:09]:** Som jeg nevnte i mitt innlegg, føler Hedmark og Oppland på en stor urettferdighet med hensyn til sin bompengandel. I motsetning til Fremskrittspartiet hadde Arbeiderpartiet penger til å redusere bompengandelen på OPS-prosjektet på rv. 3. Jeg nevnte også Otta–Sjøa. Nå har Hedmark bedt om en ny bompeng- og takstutredning for bompengeprojektet på E6 Kolomoen–Moelv. Det blir en stor andel for Innlandet fylkeskommune å betale i bompenger.

Spørsmålet til statsråden er: Hvordan ser statsråden på å gå igjennom de totale bompengeprojektene i Innlandet for å få det mer rettferdig, f.eks. når det gjelder elbil?

**Statsråd Jon Georg Dale [22:25:06]:** Eg er villig til å vurdere justeringar av vedtekne bompengeproposisjonar dersom det er lokalpolitiske initiativ der ein dekkjer forpliktinga, men ser på andre innretningar av det. I ein del av desse bompengeproposisjonane som Stortinget har vedteke, er det også fleksibilitet til å finne litt andre løysingar dersom f.eks. inntektene vert større enn forventa, og det går raskare enn forventa – eller andre alternativ for det. Det møter normalt ingen motstand hos dagens regjering. Det som ikkje går an, er først å ha fått utbygd prosjekta og så ville stikke av frå rekninga etter at Stortinget har sagt at ein skal betale ho. Det handlar ein del av dette om.

Eg er heile tida villig til å finne best moglege, optimale løysingar for dei som ferdast i trafikken, dei som garanterer for bompengelåna, og dei bilistane som skal ferdast langs vegane. Men då må vi gjere det basert på rammene for Stortingets vedtak, slik vi også gjer når vi behandlar proposisjonen i dag.

**Kirsti Leirtrø (A) [22:26:09]:** Dette er litt på siden av selve prosjektet her, men det dreier seg også om bompenger: På rv. 3 har vi sett at Fremskrittspartiets stortingsrepresentant fra Hedmark har sagt at Fremskrittspartiet vil dekke inn slik at det blir riktig andel, slik det er i avtalen. I dag er det 90 pst. som er bompengende-

len, mens det var en annen lovnad i avtalen før veiprojektet ble bygd. Hvordan skal det løses?

**Statsråd Jon Georg Dale [22:26:45]:** Eg skal svare på eit spørsmål som ikkje ligg til den saka som vi behandlar – men eg skal gjere det likevel.

Eg har også registrert at representanten Johnsen har halde seg til komitéinnstillinga frå finanskomiteen, der fleirtalspartia seier at dei skal bidra ytterlegare med 200 mill. kr for å redusere bompengane på rv. 3/rv. 25, og den statsråden som står her, set fram akkurat dei same merknadene som representantane for fleirtalet i finanskomiteen gjer. Så representanten kan leggje til grunn at regjeringa vil følgje dette opp på eigna måte i dei komande åra.

**Bengt Fasteraune (Sp) [22:27:35]:** Det er et spørsmål om 120 km/t fartsgrense. Jeg vil gjerne si at det ikke står noe om det i proposisjonen, men representanten Johnsen var jo inne på det i sitt innlegg, og det har også stått noe om det i media.

Statens vegvesen sendte i forrige uke en utredning til Samferdselsdepartementet om konsekvensene av å øke fartsgrensene på motorvei til 120 km/t. Å bygge nye veier for fartsgrense 120 km/t gir bedre framkommelighet for bilistene, men samtidig øker utbyggingskostnadene for nye motorveier, og det er beregnet at omfanget av ny motorveitbygging i Norge kan være opptil 460 km. Utbyggingskostnadene øker med 10,5 mill. kr per kilometer når fartsgrensen skal være 120 km/t istedenfor 110. Man har vel funnet ut at hver bilist sparer 1,4 sekunder per kilometer i et framtidig utbygd veinett med 120 km/t. Er statsråden enig i representanten Johnsens utspill om at nye prosjekter bør dimensjoneres for 120 km/t?

**Statsråd Jon Georg Dale [22:28:42]:** Det tek regjeringa stilling til i kvart enkelt tilfelle når vi legg fram ein proposisjon. Men eg er heilt enig med representanten Johnsen i at på ein del av dei vegane vi allereie har bygd, og på ein del av dei prosjekta vi startar no, er vegstandarden dimensjonert slik at det mogleggjer ein fart på 120 km/t utan vesentlege nye utbyggingskostnader. Det peiker også rapporten frå Statens vegvesen på. Elles kan ein jo merke seg at Nye Vegar, som er dei som eig desse prosjekta, har litt andre måtar å berekne nytte av dette på og kjem ut med litt andre tal. Så det skal regjeringa ta stilling til når vi har heile omfanget i det.

Det overraskar meg ikkje at Senterpartiet igjen er skeptisk til å auke farten på motorvegane. Det måtte ei regjering frå borgarleg side til for å auke frå 100 til 110 km/t også. Det var ein forferdeleg baluba då også. Det har gått strålende godt. Effektiviteten i vegnettet har gått opp. Gjennomsnittsfarten har ikkje gått opp like mykje

som fartsgrensa, men det har framleis fungert glitrande godt, og det er eg heilt sikker på at vi skal sørge for at det gjer også framover.

**Bengt Fasteraune (Sp) [22:29:47]:** Jeg er ikke noe negativ til at man kan gå opp til 120 km/t – det var bare et spørsmål om det er noe som vurderes i departementet. Det var det jeg spurte om.

Jeg må si når det gjelder det svaret du gir: På de strekningene hvor det allerede er dimensjonert for dette og det er forholdsvis kurant, følger jeg tankegangen din fullt ut. Det samme kan det vel også være på prosjekter hvor det er 90 km/t i dag, hvor man kanskje kan komme opp i 100 km/t, f.eks. på den veistrekningen jeg har nevnt, i Gudbrandsdalen, som allerede er bygd. Jeg går ut fra at det var det som lå i svaret fra statsråden.

**Presidenten:** Jeg vil bare minne representanten om at talen skal rettes gjennom presidenten, og at man gjerne kan bytte ut «du» med «statsråden».

**Statsråd Jon Georg Dale [22:30:36]:** Svaret til representanten er ja.

**Presidenten:** Dermed er replikkordskiftet omme.

De talere som heretter får ordet, har også en taletid på inntil 3 minutter.

**Øystein Langholm Hansen (A) [22:30:56]:** Representanten Johnsen hiver ut litt agn, som jeg biter på. Jeg hadde ikke tenkt å ta ordet, men jeg må ta tak i noe av den retorikken han bruker. Nå skal ikke vi stemme for en to-/trefeltsvei, men representanten Johnsen sa at to-/trefeltsvei er et særnorsk fenomen. Da kan han umulig å ha vært i Sverige, Østerrike, Tyskland, Tsjekkia eller Spania. I farten kommer jeg bare på disse fem. Til og med Nye Veier er jo inne på tanken om to-/trefeltsvei rundt omkring. Dette er ikke noe særnorsk fenomen.

Så hadde han en litt lett omgang med proserter, representanten Johnsen: Når 10 pst. billigere vei ikke er mye penger og 20 pst. billigere produksjon i Nye Veier er veien til verdens frelse, synes jeg det er en litt lett omgang med de ti prosentene som det eventuelt er billigere, mens Nye Veier bygger veier 20 pst. billigere, og det er altså veien til verdens frelse.

Så hadde jeg litt lyst til å minne om de tre prosjektene jeg viste til i den første bompengesaken vi hadde i dag:

- Grane i Nordland: bompenger – ingen vei
- Otta i Gudbrandsdalen: bompenger – uten å få den veien som er lovet
- OPS-prosjektet på rv. 3, med en bompengandel på 90 pst.

Det er da denne representanten sier at det kan vi ikke holde på med.

**Ketil Kjenseth (V) [22:32:10]:** Jeg synes det er på sin plass at noen fra riktig side av Mjøsa hilser hjem og sier at dette er et gledelig prosjekt: Vi forlenger en E6-utbygging helt fra Kolomoen og forbi Lillehammer, og fire felt er riktig.

Innlandet er Norges veikryss, både nord-sør og øst-vest. Vi måtte gjøre en prioritering i Innlandet og valgte den såkalte lottorekka: 2–4–6–16. Det er viktig at vi tar med veiene i begge delene av det nye fylket, både i Hedmark og i Oppland, og det bygges snart ferdig fram til Moelv.

Så er det også interessant – fordi vi i dag egentlig diskuterer ganske mye Nye Veier – at uten dagens flertall hadde aldri Nye Veier blitt født. Det har vist seg som en bra suksess så langt, og suksesshistorien kommer antagelig til å vokse. Kommunene langs denne strekningen har skjønt at det er viktig å planlegge, og det er nettopp derfor de har kommet opp i prioriteringskøen.

Det er ikke sikkert at verken Nye Veier eller denne veistrekningen hadde blitt til uten at det hadde blitt valgt inn en representant fra Venstre fra Oppland. For første gang etter annen verdenskrig skjedde det i 2013, og jeg hadde ingen problemer med å si ja verken til Nye Veier eller til dette prosjektet. Når en er fra Biri, er det ganske selvfølgelig.

De avbøtende tiltakene som Arbeiderpartiet er bekymret for, er jo allerede satt inn, for en har sett for seg at her kommer det nettopp en utbygging. Men det var jo ganske mange som var skuffet da vi fikk en forbikjøringsparsell mellom Biri og Lillehammer, at vi har fått midtdelere hele veien, og at vi kjører i 60 og 70 km/t og i kø på den strekningen. Det var nødvendig med midtdelere, dessverre, for det har vært voldsomt mange trafikkulykker og dødsulykker på den strekningen. Det er også en del av det vi diskuterer her i dag – at det er store omkostninger for samfunnet når så mange omkommer på en strekning. Det har mange familier langs disse strekningene smertelig fått erfare.

Nye Veier er også interessant sett i lys av den diskusjonen vi har i disse dager om at SJ skal kjøre tog i Norge, fordi svenskene får mye mer ut av kronene også på vei. Vi greier ikke å ta inn etterslepet, men vi må bruke disse virkemidlene for å få mer ut av pengene, når det gjelder både skinner og asfalt.

Det har jo også begynt en diskusjon om å gi Nye Veier ansvaret sørover fra Mjøsbrua, forbi Gjøvik. Jeg støtter fullt ut å få en helhetlig portefølje rundt Mjøsa, men vi må gjerne diskutere om det er fv. 33 langs Skreifjella, eller om det er rv. 4 som er den riktige strekningen.

Så til representanten Johnsen: Ja, vi støtter 120 km/t, men vi kan prioritere elbilene først.

**Bengt Fasteraune (Sp) [22:36:28]:** Jeg skjønner at det er noen som er bekymret fordi vi har stilt et spørsmål om en kostnadsbesparelse på den nordre delen av dette, fra Lillehammer opp til Øyer. Som jeg sa i stad, er vi opptatt av at det en eller annen plass må være en overgang. Jeg var med og åpnet kontorene til Nye Veier på fredag. Han som bygde den forrige parsellen i Gudbrandsdalen – Moshagen heter han – som man ennå ikke er ferdig med, og som Nye Veier nå har fått ansvaret for å slutføre, sa til meg at det er viktig at man en eller annen plass finner en overgang. Han forholder seg selvfølgelig til det Stortinget beslutter, men det er det som er spørsmålet mitt i denne saken.

Jeg håper at det ikke er slik at hvis man stiller spørsmål i Stortinget om hvorvidt man eventuelt skal foreta noen vurderinger av kostnadsbesparelser i slike prosjekter, er svaret fra statsråden og regjeringen at da er det en risikosport, og da er det noen andre som får oppdraget. Jeg håper at det ligger noen mer dyptgripende vurderinger i hvilke prosjekter man faktisk prioriterer og sender fram til Stortinget. Som representanten Kjenseth sa: Dette er jo en sak som hele Innlandet har vært enig om i mange, mange år. Det vi snakker om nå, er at vi er i slutfasen av et prosjekt.

Jeg er også helt enig med representanten Kjenseth i at når dette er ferdig, må man se videre sørover mot Gjøvik, så man får en helhet. Uansett er det en eller annen plass man ikke har en full firefeltsvei, men kanskje må finne andre løsninger. Jeg går ut fra at denne salen ikke ønsker å ha en firefeltsvei mellom Oslo og Trondheim etter den samme standarden som vi har beskrevet her. Det tror jeg er en feilprioritering, og det er det som ligger bak vårt spørsmål og vårt forslag om denne vurderingen.

**Sverre Myrli (A) [22:38:43]:** Jeg vil ta opp det samme her som jeg har tatt opp i de to foregående sakene, nemlig hvor mye som skal kreves inn i bompenger. Siden samferdselsministeren har vist litt liten interesse for å bidra til å oppklare det, vil jeg også her vise til proposisjonen. For aller først står det, under det som kalles «Finansieringsplan for E6 Moelv–Øyer», et beløp på 5,5 mrd. kr i bompenger. Men hvis en leser videre i proposisjonen, står det:

«Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 7 800 mill. 2019-kr der 5 490 mill. 2019-kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene.»

Og igjen kommer den samme formuleringen:

«Resterende inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til inndekning av finansieringskostnader og innkrevingskostnader.»

Så igjen: Det er ikke 5,5 mrd. kr som det er beregnet skal tas inn i bompenger. Her er det 7,8 mrd. kr som skal kreves inn i bompenger, og hele 2,3 mrd. kr skal altså gå til finansierings- og innkrevingskostnader.

Nå er vi vel snart ferdig, og det ringes til votering om ikke altfor lenge. Da kommer vi til å vedta tre viktige, store vegprosjekter. Det er altså ikke riktig, slik det har vært presentert i offentligheten, at i de sakene er det beregnet at det skal kreves inn 15,6 mrd. kr i bompenger. I de tre sakene er det beregnet at det skal tas inn 22 mrd. kr i bompenger. Det kommer et stort flertall i Stortinget, Fremskrittspartiet inkludert, snart til å stemme for.

**Helge Orten (H) [22:40:53]** (komiteens leder): Til alle dem som kom nå og trodde vi var ferdig, er det bare å glemme det. – Nei da, det er ikke så ille. Vi skal runde av, jeg har bare behov for å kommentere et par ting.

Til det siste som representanten Myrli tar opp: Han finner de anslagene han vil i proposisjonen, slik han selv redegjorde for. Jeg tenker at der er det ganske godt beskrevet hva omfanget av bompengennekkningen er, hvilke anslag som er med hensyn til finanskostnader, osv., og det er det vi tar stilling til når vi i dag skal stemme over dette.

Så til representanten Fasteraune: Jeg må nesten ta forslaget fra Senterpartiet på alvor. I utgangspunktet har Nye Veier og statsråden her lagt fram en proposisjon der det er foreslått firefeltsvei opp til Øyer. Da er det gjort en konkret vurdering av at det er den strekningen vi nå ønsker å bygge ut. Det betyr at vi faktisk bygger ut en sammenhengende firefeltsvei i Mjøs-området lenge før den – jeg hadde nesten sagt – var påtenkt og påbegynt. Vi blir ferdig med en sammenhengende løsning tidlig, noe som gjør at vi får en effektiv transportåre i dette området.

Hvis vi skal ta på alvor det forslaget fra Senterpartiet, betyr det at vi må gå nye runder med utredninger – jeg kan ikke skjønne annet. Det vil igjen forsinke prosjektet. Det er iallfall ikke noe vi for vår del synes er noen god idé. Vi ønsker å få dette startet opp og komme i gang så fort som mulig, få dette på plass. Det er viktig for Mjøs-området, men det er også veldig viktig som en transportåre, ikke minst for det området jeg selv kommer fra, som har stor import og eksport knyttet til denne veistrekningen.

Her tror jeg nå det er viktig å forholde seg til proposisjonen og de vurderingene som er gjort. Å komme med nye forslag nå, i behandlingen av proposisjonen, betyr kun forsinkelser, og det er iallfall ikke vi for vår del villige til å gå inn på.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12.

## Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Stortinget er klar til å gå til votering over sakene på dagens kart.

## Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

## v e d t a k :

## I

I statsbudsjettet for 2019 gjøres følgende endringer:

| Kap. | Post | Formål   | Kroner     |
|------|------|--|------------|
|      |      | Utgifter   |            |
| 1150 |      | Til gjennomføring av jordbruksavtalen m.m.   |            |
|      | 21   | Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> , økes med fra kr 24 033 000 til kr 27 014 000      | 2 981 000  |
|      | 50   | Tilskudd til Landbrukets utviklingsfond, <i>økes med</i> fra kr 1 133 553 000 til kr 1 193 933 000 | 60 380 000 |
|      | 70   | Markedsregulering, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 302 062 000 til kr 286 285 000      | 15 777 000 |
|      | 73   | Pristilskudd, <i>overslagsbevilgning</i> , økes med fra kr 3 611 045 000 til kr 3 685 865 000      | 74 820 000 |
|      | 74   | Direkte tilskudd, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 9 024 159 000 til kr 8 937 812 000   | 86 347 000 |
|      | 77   | Utviklingstiltak, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 264 280 000 til kr 260 876 000       | 3 404 000  |
|      | 78   | Velferdsordninger, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra kr 1 518 391 000 til kr 1 485 738 000  | 32 653 000 |

## II

Stortinget gir Landbruks- og matdepartementet fullmakt til å iverksette tiltak i henhold til det framlagte forslag til jordbruksoppgjør, herunder tiltak som er knyttet til bevilgninger i 2020.

## V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

## Votering i sak nr. 2

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Nils Kristen Sandtrøen på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Torgeir Knag Fylkesnes på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med Sametinget legge fram en sak som belyser utfordringene ved dagens lærlingordning i reindriften, og med forslag til en mer rettferdig modell.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

## V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.52.45)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med reindriften eller samiske institusjoner lage kart som viser status for reinbeitearealer, og gjøre det mulig å få løpende oversikt over tap av arealer i utbyggingsaker.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

## V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 65 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.53.03)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2019 gjøres følgende endringer:

| Kap.     | Post Formål   | Kroner    |
|----------|---|-----------|
| Utgifter |   |           |
| 1142     | Landbruksdirektoratet   |           |
|          | 71 Omstillingstiltak i Indre Finnmark, kan overføres, reduseres med fra kr 4 524 000 til kr 1 724 000 | 2 800 000 |
| 1151     | Til gjennomføring av reindriftsavtalen  |           |
|          | 51 Tilskudd til Utviklings- og investeringsfondet økes med fra kr 33 900 000 til kr 36 700 000.       | 2 800 000 |
|          | 75 Kostnadssenkende og direkte tilskudd, kan overføres, økes med fra kr 79 100 000 til kr 79 400 000  | 300 000   |
|          | 79 Velferdsordninger, kan overføres, reduseres med fra kr 2 600 000 til kr 2 300 000                  | 300 000   |

II

Votering i sak nr. 4

Stortinget gir Landbruks- og matdepartementet fullmakt til å iverksette tiltak i henhold til den foreslåtte reindriftsavtalen, og som er knyttet til bevilgninger i 2020.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen om å iverksette en uavhengig granskning av Mattilsynets tilsynsvirksomhet innenfor både grønn og blå sektor.

II

Landbruks- og matministerens redegjørelse 7. juni 2019 om Mattilsynets tilsynsvirksomhet – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt tre forslag fra Arild Grande på vegne av Arbeiderpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere effektive kontrolltiltak og krav overfor NUF-selskaper (Norsk avdeling av utenlandsk foretak) og mot kontraktørvirksomhet.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en rapport om etablering av enkeltpersonforetak blant arbeidsinnvandrere.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre et register over utenlandske tjenesteytere i Norge etter modell av det danske RUT-registeret.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Rødt har varslet støtte til forslagene.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:92 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hadia Tajik, Arild Grande, Lise Christoffersen, Eigil Knutsen og Ingvild Kjerkol om bedre oversikt over lønns- og arbeidsvilkår – vedtas ikke.

**V o t e r i n g :**

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Arbeiderpartiet ble innstillingen bifalt med 72 mot 29 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 22.54.13)

*Votering i sak nr. 5*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem et forslag, fra Bente Stein Mathisen på vegne av kontroll- og konstitusjonskomiteen. Forslaget er fremsatt til erstatning for I i innstillingen.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Riksrevisjonen om å undersøke hvordan myndighetene har ivaretatt sitt ansvar når det gjelder:

– Gransking og klargjøring av årsakene til at Alexander L. Kielland-ulykken inntraff, og om granskningen har kartlagt ansvarsforholdene rundt ulykken tilstrekkelig.

– Oppfølging av anbefalinger fra granskingsarbeidet, herunder implementering av tiltak for å forebygge og forhindre nye ulykker.

– Oppfølging av de etterlatte og overlevende.»

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra kontroll- og konstitusjonskomiteen ble enstemmig bifalt.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :****II**

Dokument 3:6 (2018–2019) – om Riksrevisjonens undersøkelse av Petroleumsstilsynets oppfølging av helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten – vedlegges protokollen.

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 6*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt tre forslag, fra Eigil Knutsen på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal oversikt over behovet for VTA-plasser og legge

denne til grunn for en opptrappingsplan for å øke antall VTA-plasser.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide modeller som sørger for en sømløs overgang fra videregående skole til VTA-plass for ungdom som har behov for dette.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en ny vurdering av tildelingskriterier for VTA-plasser som sikrer at tildeling av plasser reflekterer det reelle behovet i de ulike fylkene.»

Det voteses alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Rødt har varslet støtte til forslagene.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :**

Dokument 8:138 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe, Per Olaf Lundteigen, Siv Mossleth, Geir Inge Lien og Bengt Fasteraune om en nasjonal opptrappingsplan for VTA-plasser (varig tilrettelagt arbeid) – vedtas ikke.

**V o t e r i n g :**

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 22.56.03)

*Votering i sak nr. 7*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt seks forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Liv Kari Eskeland på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.
  - forslagene nr. 2–5, fra Else-May Botten Norderhus på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
  - forslag nr. 7, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt
- Presidenten gjør for ordens skyld oppmerksom på at forslag nr. 6 ikke ble tatt opp.

Det voteses over forslag nr. 7, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med utbygging av elektrisitetsproduksjon fra havvind sikre at den økte produksjonen går til å erstatte fossil energibruk innenlands, øke tilgangen på rimelig og ren energi som konkurransefortrinn for norsk in-

dustri og ivareta leveringssikkerheten til forbrukere. Det skal ikke legges til rette for eksport av ny kraftproduksjon fra havvind.»

Senterpartiet har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt ble med 89 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.56.48)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et Nordsjø-samarbeid for utvikling av en langsiktig forvaltningsplan for havvind, med tanke på eksport til Europa.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 65 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.57.05)

**Presidenten:** Det votes over forslagene nr. 3–5, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at norsk sokkel har en kapasitet på 3 GW innen 2030.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om at Norge skal ha en 10 pst. markedsandel av den globale omsetningen i havvindmarkedet, og en omsetning på 50 mrd. kroner innen 2030, og tilrettelegge for dette.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2020 komme med forslag til en satsing på kraftproduksjon basert på solceller og annen fornybar teknologi, som for eksempel geotermisk energi og bølgekraft, med mål om 15 TWh total produksjon innen 2030.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 63 mot 37 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.57.22)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

##### I

Stortinget ber regjeringen legge fram en nasjonal strategi for havvind, med konkrete tiltak.

##### II

Stortinget ber regjeringen åpne flere områder for vindproduksjon til havs, slik at Norge kan bli en stor produsent av flytende havvind med konkurransedyktige aktører i hele verdikjeden.

##### III

Stortinget ber regjeringen legge til rette for utslippsreduksjoner i olje- og gassindustrien ved at elektrisitetsproduksjon med gassturbiner offshore kan erstattes av havvind.

##### IV

Stortinget ber regjeringen gi Statnett ansvar for å utvikle og drifte et fremtidig offshorestrømnett i Nordsjøen.

##### V

Stortinget ber regjeringen tilrettelegge for et norsk marked for ny maritim energiteknologi, herunder offshorevindkraft, med testsentre og energiparker til havs.

**Presidenten:** Det votes alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:119 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Espen Barth Eide, Jonas Gahr Støre, Else-May Botten Norderhus og Runar Sjøstad om norsk satsing på havvindindustri – vedtas ikke.»

#### V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti ble forslaget bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 22.57.52)

#### V o t e r i n g i s a k n r. 8

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Liv Kari Eskeland på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti

- forslag nr. 2, fra Sandra Borch på vegne av Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 3, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres først over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endringer i konsesjonslovgivningen for vindkraft, slik at det blir de samme krav til offentlig eierskap for vindkraft som for vannkraft.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 92 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.58.28)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 2, fra Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at vedtak om utbygging av vindkraft er i tråd med lokale ønsker og kommunestyrevedtak. Konsesjon kan ikke gis i strid med kommunestyrevedtak.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne ble med 89 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.58.44)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

##### I

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake med forslag om en hjemfallsordning for vindkraft slik det er for vannkraft.

##### II

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake med forslag om en naturressursskatt for vindkraft som skal komme kommunene til gode.

##### III

Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke gis tilatelse til oppstart av anleggsvirksomhet for kraftutbygginger før alle naturundersøkelser det er stilt krav om, er blitt gjennomført og de nødvendige hensyn tatt gjennom krav som stilles til arbeidet.

**Presidenten:** Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:142 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Karin Andersen, Sheida Sangtarash, Freddy André Øvstegård, Solfrid Lerbrekk, Torgeir Knag Fylkesnes og Kari Elisabeth Kaski om offentlig eierskap til vindkraften – vedtas ikke.»

#### V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti ble forslaget bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 22.59.13)

#### V o t e r i n g i s a k n r. 9

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt ni forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Arne Nævra på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2–9, fra Arne Nævra på vegne av Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ved neste rullering av Nasjonal transportplan om å legge opp til en økt satsing på togtilbudet mellom Norge og skandinaviske og europeiske byer.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.59.48)

**Presidenten:** Det vil bli votert alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 2–9, fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

**Sverre Myrli (A)** (fra salen): Nei, president, det går ikke. Arbeiderpartiet skal verken stemme for forslagene eller for innstillingen.

**Presidenten:** Nei – det er fint at det er stille i salen mens vi prøver å tenke.

Det anbefales da at Arbeiderpartiet støtter innstillingen, om at representantforslaget «vedtas ikke».



**Sverre Myrli (A)** (fra salen): Nei, Arbeiderpartiet kan ikke støtte innstillingen og kan ikke støtte forslagene. Vi i Arbeiderpartiet stemmer bare for vårt forslag – som vi har sammen med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti – som nettopp falt.

**Presidenten:** Ved å stemme for innstillingen stemmer jo ikke Arbeiderpartiet for forslagene.

**Sverre Myrli (A)** (fra salen): Nei, men innstillingen er, president, at forslaget ikke blir vedtatt. Det ønsker vi ikke å stemme for. I voteringen kan en ikke sette innstillingen og forslagene opp mot hverandre, for det gir ikke anledning til å stemme mot både forslagene fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti og innstillingen.

**Presidenten:** Arbeiderpartiet vil da egentlig ikke stemme for noe, for innstillingen er jo at forslaget ikke vedtas.

**Sverre Myrli (A)** (fra salen): President! Bare et forslag: Jeg lurer på om det er teknisk mulig å dele opp voteringen?

**Presidenten:** Ja, vi får til det. (Munterhet i salen.) Vi får til det representanten Myrli vil, hvis vi får litt tid.

Det votes da over forslagene nr. 2–9, fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om snarest å legge til rette for gjennomgående ekspressstog mellom Oslo og København, med gode overgangsmuligheter til nattog til kontinentet, som svenske myndigheter nå arbeider for å få etablert.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å sikre bedre ruteinformasjons- og billettbestillingsløsninger for togreiser mellom Norge og Europa.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det etableres nattog mellom Oslo og Berlin.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at svenske SJs ønsker om flere og raskere togavganger mellom Stockholm og Oslo, uten økte offentlige tilskudd, lar seg realisere.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det anskaffes flere sovevogner til de eksisterende nattogene i Norge. Noen av vognene bør ha en enklere standard med flere sengeplasser i hver kupé, noe som er gunstig for blant annet grupper og familier som reiser sammen, og som gjør det lettere for toget å konkurrere i lavprissegmentet.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest sørge for at det blir mulig å kjøpe billett i delt kupé på nattog i Norge.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen styrke nattogtilbudet gjennom så langt som mulig å tilby at passasjerer kan sove ut før de forlater toget ved ankomst tidlig på morgenen, og likeledes at passasjerer kan legge seg i vogner som kobles på toget i løpet av natten.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjenopprette tilbud om nattog også på lørdager.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 82 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.04.17)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

Dokument 8:149 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om å styrke dag- og nattogtilbudet i Norge og mellom Norge og Europa – vedtas ikke.

#### V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.04.50)

#### V o t e r i n g i s a k n r. 10

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 3, fra Bengt Fasteraune på vegne av Senterpartiet

Det votes over forslag nr. 3, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle eventuelle kostnadsbeparelser i prosjektet kommer bilistene til gode gjennom reduserte bompenger.»

Arbeiderpartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Senterpartiet ble med 61 mot 40 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.05.32)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalerer den planlagte utbyggingen av E18 Langangen–Dørdal til en 2/3-felts vei.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.05.50)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantism for bompengeprosjekter det er forsvarlig at Telemark fylkeskommune bærer.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.06.07)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :**

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 på strekningen Langangen–Dørdal i Telemark. Vilkårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegerer til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling ble bifalt med 89 mot 8 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.06.33)

*Votering i sak nr. 11*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt fire ...

**Bård Hoksrud (FrP)** (fra salen): Min stemme ble ikke registrert under forrige votering.

**Presidenten:** Nei – den er vi ferdig med. (Muntherhet i salen.)

Som jeg sa i sted, er det satt frem i alt fire forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 3, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 4, fra Bengt Fasteraune på vegne av Senterpartiet

Det voteres over forslag nr. 4, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle eventuelle kostnadsbesparelser i prosjektet kommer bilistene til gode gjennom reduserte bompenger.»

Arbeiderpartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Senterpartiet ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.07.37)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalerer den planlagte utbyggingen av Ulsberg–Melhus til en 2/3-felts vei for å redusere kostnader, utslipp og naturinngrep.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.07.55)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 1 og 2, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantisum for bompengeprojekter det er forsvarlig at Trøndelag fylkeskommune bærer.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen klargjøre på et prinsipielt grunnlag hvor stor garanti en fylkeskommune kan stille i forbindelse med finansiering av statlige vegger.»

Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.08.13)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Ulsberg–Melhus i Trøndelag. Villkårene fremgår av proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegerer til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Voteringsstavlene viste at det var avgitt 88 stemmer for og 8 stemmer mot komiteens innstilling.

(Voteringsutskrift kl. 23.08.35)

**Siri Gåsemyr Staalesen (A)** (fra salen): President! Jeg stemte feil.

**Presidenten:** Akkurat nå fikk presidenten litt dårlig samvittighet overfor representanten Bård Hoksrud.

Er det flere som ikke har fått votert? – Da tar vi votingen om igjen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 92 mot 8 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.09.17)

V o t e r i n g i s a k n r. 1 2

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem i alt fire forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 2 og 4, fra Bengt Fasteraune på vegne av Senterpartiet
- forslag nr. 3, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes over forslag nr. 4, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle eventuelle kostnadsbesparelser i prosjektet kommer bilistene til gode gjennom reduserte bompenge.»

Arbeiderpartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Senterpartiet ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.09.57)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en proposisjon som nedskalere den planlagte utbyggingen av E6 på strekningen Moelv–Øyer i Hedmark og Oppland til en to-/trefelts vei for å redusere kostnader, utslipp og naturinngrep.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.10.13)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 2, fra Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke økonomiske innsparinger som kan gjøres, og hvor mye mindre nedbygging av dyrket mark som kan oppnås, ved en endring fra planlagt firefelts til en 2/3-felts vei fra Lillehammer og nordover.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet subsidiær støtte til forslaget.

## Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 89 mot 12 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.10.30)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvor stor samlet garantisum for bompengeprosjekter det er forsvarlig at Oppland fylkeskommune bærer.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

## Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 60 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 23.10.47)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

## v e d t a k:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Moelv–Øyer i Hedmark og Oppland. Vilåårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegerer til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 92 mot 8 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 23.11.10)

Sak nr. 13 [23:11:18]

## Referat

1. (391) Riksrevisjonens undersøkelse om godkjenning av utdanning og yrkeskvalifikasjoner fra utlandet (Dokument 3:12 (2018–2019))
2. (392) Riksrevisjonens undersøkelse av rovviltforvaltningen (Dokument 3:13 (2018–2019))  
Enst.: Nr. 1 og 2 sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
3. (393) Særskilt melding til Stortinget om isolasjon og mangel på menneskelig kontakt i norske fengsler (Dokument 4:3 (2018–2019))  
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for helse- og omsorgskomiteen og justiskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
4. (394) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Mona Fagerås, Lars Haltbrekken og Solfrid Lerbrekk om en bærekraftig læreplan for klima og grønn omstilling (Dokument 8:170 S (2018–2019))  
Enst.: Sendes utdannings- og forskningskomiteen.

**Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke. Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 23.12.







