



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 31 · 11. desember
Sesjonen 2019–2020

Møte onsdag den 11. desember 2019 kl. 10.
Votering ved møtets slutt.

President: Abid Q. Raja

Dagsorden (nr. 31):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2020, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)
(Innst. 13 S (2019–2020), jf. Prop. 1 S (2019–2020) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020))
2. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i folketrygdloven og enkelte andre lover (samleproposisjon høsten 2019)
(Innst. 80 L (2019–2020), jf. Prop. 10 L (2019–2020))
3. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Wold, Hans Andreas Limi, Per-Willy Amundsen, Solveig Horne, Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Erlend Wiborg om å vedta at «Ja, vi elsker dette landet» skal anerkjennes av Stortinget som Norges offisielle nasjonalsang
(Innst. 47 S (2019–2020), jf. Dokument 8:161 S (2018–2019))
4. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Marian Hussein og Solveig Skaugvoll Foss om en egen handlingsplan mot islamofobi og muslimfiendtlighet
(Innst. 88 S (2019–2020), jf. Dokument 8:164 S (2018–2019))
5. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Ingvild Kjerkol, Lene Vågsli, Jonas Gahr Støre, Kari Henriksen, Trond Giske, Hadia Tajik og Tuva Moflag om styrking av LHBTI-politikken og Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om en aktiv regnbuepolitikk for å styrke kjønns- og seksualitetsmangfold
(Innst. 87 S (2019–2020), jf. Dokument 8:166 S (2018–2019) og Dokument 8:174 S (2018–2019))
6. Referat

Presidenten: Representanten Heidi Greni, som har vært permittert, har igjen tatt sete. Den tidligere midlertidig fritatte vararepresentanten for Oslo, Per Espen Stoknes, tar sete.

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

Sak nr. 1 [10:00:40]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2020, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2019–2020), jf. Prop. 1 S (2019–2020) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil debatten bli begrenset til 1 time og 40 minutter, og presidenten vil ordne debatten slik:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Høyre 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Senterpartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter og Rødt 5 minutter.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil fire replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalspersoner og åtte replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen.

Videre vil de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, få en taletid på inntil 3 minutter.

Helge Orten (H) [10:01:57] (komiteens leder): Samferdsel er et satsingsområde både for Høyre og for regjeringspartiene, og siden 2013 er samferdselsbudsjettet økt med over 80 pst. Det er en formidabel økning, og vi fortsetter denne satsingen og oppfølgingen av Nasjonal transportplan i statsbudsjettet for neste år. Det er likevel ikke nok å bevilge mer penger. Det hviler et ansvar på oss for å bruke fellesskapets midler så effektivt som mulig. Derfor gjennomfører vi flere viktige reformer.

Etableringen av Nye veier har vist seg å være en suksess. Selskapet har vist at det går an å planlegge og gjennomføre viktige veiprojekter både raskere og til en lavere kostnad og en høyere nytte. Den store fordelene med Nye veier er at de har en portefølje med lengre strekninger som skal bygges ut, og en forutsigbar kontantstrøm. Selskapet har selv anslått at innsparingen så langt tilsvarer bortimot 100 km med firefelts vei. Det betyr altså noe hvordan vi organiserer oss.

Det er naturlig å se på de erfaringene vi har med Nye veier, om det også kan overføres til Statens vegvesen. Jeg har stor tro på at det er mulig. Ny organisering, økt fleksibilitet og en nasjonal transportplan som legger til rette for mer overordnet og strategisk prioritering, vil bidra til det. En samlet opposisjon var imot etablering av Nye veier. Jeg registrerer at skepsisen har avtatt med suksessen, og at motstanden nå i hovedsak kommer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, som ønsker å nedprioritere veibyggingen – og et Senterparti som nærmest av prinsipp må være litt imot.

Jernbanebudsjettet er økt med 88 pst. siden 2013. Stadig flere velger å reise med tog, og det er svært gledelig. Antall avganger har økt betydelig. Men også på dette området er det behov for reformer, både for å sikre en mer effektiv utbygging av infrastruktur og ikke minst for å skape et attraktivt tilbud for kundene.

Det har vært massiv motstand mot jernbanereformen fra opposisjonen. Mandag denne uka ble Trafikkpakke 3 avgjort og Vy Tog fikk tilslaget. Resultatet er at passasjerene får et bedre tilbud, og at staten går fra å betale 200 mill. kr til å få 200 mill. kr hvert år for at Vy skal kjøre Bergensbanen. Det viser at konkurranse fungerer.

Samlet har de tre første pakkene, som utgjør 20 pst. av passasjergrunnlaget, gitt innsparinger sammenlignet med dagens situasjon på 1,2 mrd. kr per år. Det er midler som kan frigjøres til å utvikle norsk jernbane.

En samlet opposisjon var også imot jernbanereformen, men samtlige partier salderer faktisk sine budsjetter med gevinsten fra reformen. Det mener jeg rett og slett er en litt lettvtint budsjettering.

Da vi tok over i 2013, var det et betydelig etterslep på både vei og bane. Derfor har vi ikke bare prioritert bygging av nye prosjekter, men økt satsingen på vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur. For riksveier er forfall snudd til fornying. Siden 2015 har vedlikeholdsetterslepet blitt redusert hvert år, og vi følger opp dette i budsjettet for 2020. I sum er vedlikeholdsetterslepet redusert med nærmere 8 mrd. kr i denne perioden på riksveinettet.

Samtidig ser vi at situasjonen på fylkesveinettet er mer sammensatt. Derfor legger vi til rette for en tilskuddsordning der fylker kan få statlig medfinansiering for å redusere vedlikeholdsetterslepet og satse på de viktigste næringsveiene. Beløpet for 2020 er en oppstart, og det er naturlig å trappe opp denne ordningen i årene som kommer, og i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Samferdselssektoren står overfor store endringer. Utslippet av klimagasser skal ned, og transportsektoren må ta en stor del av denne reduksjonen. Det kan vi ikke løse ved å redusere folks mobilitet og bevegelsesfrihet, men ved å legge til rette for at alle transportformer blir utslippsfrie. Det skjer allerede mye positivt. Så mye som 70–80 ferger vil i løpet av kort tid være lav- og nullutslippsferger som følge av en offensiv offentlig innkjøpspolitikk. Enova er vårt viktigste redskap i denne omstillingen, og i budsjettet for 2020 er det satt av over 1 mrd. kr til nullutslippsteknologi i næringstransporten.

Avgiftspolitikken har gjort at Norge er et foregangsland i innfasingen av mer miljøvennlige personbiler og elbiler. Også i lufta skjer det mye spennende, og elfly har i løpet av få år blitt en realistisk mulighet. Innenfor flere områder vil denne utviklingen bidra til å skape nye og spennende arbeidsplasser i hele landet, og vi har et om-

stillingsdyktig næringsliv som er flinke til å gripe disse mulighetene.

Store og raske teknologiske endringer skaper nye muligheter. Vi kan skape en enklere hverdag for folk og knytte landet bedre sammen, samtidig som vi reduserer utslippene fra transportsektoren. Slik sett har det aldri vært mer spennende å jobbe med samferdselspolitikk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kirsti Leirtrø (A) [10:07:14]: Jeg var på besøk i ferjefylket Møre og Romsdal for ti dager siden. Der er det et opprør mot økte ferjetakster. Fylkeskommunen har dårlige kår under denne regjeringen, og spesielt merkes det i ferjefylkene. Hjemfylket til Orten har i tillegg mistet 50 mill. kr til tunnelsikkerhetsforskriften.

Arbeiderpartiet har i sitt alternative budsjett til sammen 1,5 mrd. kr mer til fylkeskommunene, hvorav 92 mill. kr ekstra til ferje- og hurtigbåtfylkene. Dette ville gitt Møre og Romsdal mulighet til å nå våre klimamål uten å øke ferjetakstene.

Hva vil representanten si til eget fylke om regjeringens nedprioritering av dette?

Helge Orten (H) [10:08:06]: For det første er jeg ikke enig i at vi har noen nedprioritering av verken Møre og Romsdal eller andre fylker, verken i overføringer i rammetilskuddet eller i satsingen på elferger. For det vi ser, er at gjennom Enova har Møre og Romsdal fylke fått ca. 220 mill. kr til satsing på og tilrettelegging for elferger.

Samtidig tror jeg det er fornuftig å ta en evaluering av om de ordningene vi har hatt, er gode nok. Det tenker jeg at iallfall kan være et grunnlag vi i fellesskap bør jobbe for å se nærmere på. Hvis f.eks. KS, som jeg skjønner har en ambisjon om å gå gjennom disse tallene, kan komme opp med et felles faktagrunnlag, er jeg åpen for å diskutere om ordningene vi har i dag til å løfte og ta den omstillingen til el- og nullutslippsferger, må styrkes. For jeg ser at dette er et stort løft for fylkeskommunene, og jeg er iallfall villig til å ta den diskusjonen.

Kirsti Leirtrø (A) [10:09:06]: Ferjetakstene er distriktets bompenger. Det er oppløftende at en ser på Enova som en del av dette med investeringer, men det er ingen tvil om at fylkeskommunene har nedgang i sine overføringer for neste års budsjett. Som jeg nevnte i stad, har i tillegg Møre og Romsdal fylkeskommune ved en feil mistet 50 mill. kr til tunnelsikkerhetsforskriften, en forskrift som skal være dekket innen 2025. Så mitt neste spørsmål blir om representanten har kikket på denne feilen, og om den vil bli rettet opp.

Helge Orten (H) [10:09:52]: Representanten har mer enn kikket på den feilen, jeg har faktisk bidratt til å

rette den opp. Det som er realiteten, er at Møre og Romsdal fylke ved en feil ikke hadde fått penger til tunnelsikring. Det har jeg tatt opp med Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har gjort en gjennomgang av dette og kommet fram til at Møre og Romsdal fylke har krav på 70 mill. kr til tunnelsikring for 2020. Det har det vært en dialog med Kommunaldepartementet om, som sitter med overføringene til fylkeskommunen, og de vil da overføre disse 70 mill. kr. 60 millioner av dem blir overført gjennom skjønnsmidler i år, og de øvrige 10,8 mill. kr blir overført over nyttår, så den problemstillingen er løst opp i.

Litt kjapt tilbake igjen til ferger: Jeg ser for meg at vi i fellesskap bør ta en gjennomgang av faktagrunnlaget, sørge for å få oversikt over de kostnadene fylkeskommunene har til omstillingen til el-, lav- og nullutslippsferger, og at vi i fellesskap kanskje kan se på om de ordningene vi har i dag, er gode nok.

Siv Mossleth (Sp) [10:11:00]: Bompenger har vært et hett tema i år, og på Helgeland er de sinte. De har betalt bompenger til en vei som ikke blir bygd. Lengst sør, Veipakke Helgeland sør, blir det stående igjen under 10 km til en kostnad av 160 mill. kr. Dette bompengeforliket som vi brukte hele valgkampen på, var vel verdt 8,5 mrd. kr. Hva er grunnen til at regjeringa ikke vil prioritere flaskehalsen i distriktene hvor folk allerede har betalt bompenger for veier som ikke blir bygd, men legger alt i byvekstpakker osv.?

Helge Orten (H) [10:11:48]: Diskusjonen vi hadde her i sommer om å redusere bompenger og også å styrke kollektivsatsingene i byområder, var en interessant diskusjon på mange måter. Utfallet av det er jo at vi nå faktisk reduserer bompengene rundt omkring i det ganske land, og det tror jeg representanten Mossleth også er fornøyd med at regjeringa gjør. Det er et viktig grep og et signal til folk om at det går en grense for hvor mye bompenger vi kan kreve inn. Det skal være et rimelig forhold mellom det vi krever inn, og det vi får igjen.

Når det gjelder disse enkelte prosjektene, er det en jobb vi må gjøre også inn mot Nasjonal transportplan og rulleringen av den. Vi ønsker å tenke mer overordnet strategisk, mer korridorvis, og sørge for at vi får en mer helhetlig fullføring av prosjektene. Og det mener jeg at vi skal klare å få til på en god måte når vi nå skal rullere NTP.

Arne Nævra (SV) [10:12:52]: Representanten Orten skryter av Nye veier AS, og jeg vil bare si kort at det kan vel hende at Statens vegvesen også hadde fått til ganske mye med samme betingelser. Vi skal la det ligge.

Men derimot synes jeg det er interessant å se på hva Nye veier gjør med hensyn til motorveiutbygging. De

følger en motorveiplan som regjeringa har lagt, og det er det jeg vil gripe fatt i. Det er en kjent sak at statsråder fra Fremskrittspartiet er glad i fart og spenning, og de er glad i asfalt og firefelts motorveier. Men hvorfor skal Høyre, som kaller seg et seriøst parti, automatisk logre for dette og være med på en motorveiplan som det antakelig ikke er behov for ut fra faglige kriterier?

Jeg vil da spørre representanten Orten om han har lest rapporten fra Statens vegvesen nå i høst, som kom i oktober, hvor det står at to- og trefelts veier kan være vel så nyttige, er langt billigere og utfører samme oppgaven som firefelts motorveier. Vil han se nærmere på den?

Helge Orten (H) [10:13:55]: Først kan jeg betrygge representanten Nævra om at jeg ikke har evnen til å logre – men det er nå det.

Poenget er at jeg faktisk er stolt. Jeg er stolt av den veibyggingen vi har fått til med denne regjeringa. Jeg er stolt av at vi faktisk bygger ut et motorveinett i Norge som er etterlengtet, og som vi burde hatt på plass for lenge siden. Jeg er stolt over at vi satser så mye på samferdsel som vi gjør med denne regjeringa. Derfor tar jeg ikke til meg kritikken engang. Tvert imot synes jeg at representanten Nævra og SV burde skjønne verdien av å bygge infrastruktur i hele landet, på en helt annen måte enn det de gjør i dag. For det representanten Nævra og SV gjør, er nettopp å strupe samferdselsatsingene gjennom veibyggingen. Det man oppnår da, er å strupe næringslivet, distriktssatsingen, i det ganske land, og det har ikke jeg til hensikt å være med på. Jeg er stolt, og jeg kommer til å fortsette å være stolt av at vi bygger så mye vei som vi gjør med denne regjeringa.

Til det med kapasitet: Ja, jeg mener at vi må se på hvilken kapasitet vi trenger, basert på trafikkgrunnlaget på de forskjellige veistrekningene.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Sverre Myrli (A) [10:15:17]: Klimautfordringene er vår tids utfordring. Ettersom transportsektoren er en ikke ubetydelig bidragsyter til klimautslipp, er transportsektoren svært viktig i arbeidet med å kutte klimautslipp. Arbeiderpartiets politikk er at vi skal kutte utslipp, at vi skal skape nye arbeidsplasser, og at vi skal legge til rette for gode transportløsninger for folk og næringsliv. Derfor har Arbeiderpartiet et svært offensivt samferdselsbudsjett for 2020, slik vi har hatt hvert år tidligere. Arbeiderpartiet satser betydelig mer på samferdsel enn hva regjeringspartiene og stortingsflertallet gjør. Ja, faktisk har Arbeiderpartiet over 1,5 mrd. kr mer til samferdselsformål i 2020-budsjettet.

Da vi behandlet Nasjonal transportplan i 2017, hadde Arbeiderpartiet fire satsingsområder. Det var jernbane og kollektivtransport, det var havner og sjøtransport, det

var sikre veier, og det var bredbåndsutbygging. Dette har vi fulgt opp i budsjettene både for 2018, 2019 og 2020.

Norge er en kyst- og sjønasjon. Derfor er det uforståelig at regjeringen prioriterer bort kyst og havn – ja, regjeringen kutter faktisk i bevilgningene til Kystverket fra 2019 til 2020. Det er helt feil veg å gå. Arbeiderpartiet vil i motsetning til regjeringen satse på kysten, og derfor legger vi også inn mer penger til havner og farledene. Skal den politiske målsettingen om at vi skal få mer gods fra veg til sjø, bli noe mer enn en festtale, må vi satse på havnene våre, vi må satse på kysten, og vi må satse på farledene. Sjøen er framtida.

Digital infrastruktur er i dag like viktig som annen infrastruktur. Derfor må det bygges ut bredbånd til alle, og derfor må staten bidra til det der det ikke er kommersielt lønnsomt å bygge ut. Staten bør bidra mer, og Arbeiderpartiet mener staten skal bidra med 500 mill. kr i året til bredbåndsutbygging.

Arbeiderpartiet vil at staten skal ta 70 pst. av investeringskostnadene til de store kollektivprosjektene i de store byene våre. Foreløpig er det Fornebubanen, Bybanen i Bergen, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobussprosjektet i Trondheim som er innenfor den statlige støtteordningen. Arbeiderpartiet følger opp dette i budsjettet vårt ved å legge inn mer penger til de store kollektivprosjektene, slik at staten kan bidra med 70 pst. Vi foreslår betydelig mer til jernbane, både til drift og vedlikehold, til investeringer, til planlegging av nye prosjekter og til støtteordningen for å få mer gods over fra veg til jernbane. Jernbanen er framtida. Vi har også lagt inn mer penger til utekontroll av kjøretøy og mer penger til rassikring og til fylkesveger.

Klimautfordringen er vår tids utfordring. Vår generasjon må gjøre noe med den. Vi må handle. Vi må løse klimautfordringene, og vi må bygge landet videre. Derfor har Arbeiderpartiet et svært offensivt og framtidsrettet samferdselsbudsjett for 2020.

2020 er år tre i den første planperioden på seks år i Nasjonal transportplan – altså år tre av seks. Vi er halvveis i seksårsperioden. Da skulle vi jo trodd at med budsjettet for 2020 ville oppfølgingsgraden i henhold til Nasjonal transportplan være på omtrent 50 pst. Men det er den ikke. Oppfølgingsgraden i henhold til løftene i Nasjonal transportplan er – samlet sett – på ca. 45 pst. med 2020-budsjettet, og på jernbane er den bare på 42 pst. Men det verste: Til kystformål er oppfølgingsgraden etter tre av seks år bare på 33 pst. Det er altfor dårlig. Regjeringen holder ikke løftene sine. Vi har en regjering som ikke har kontroll over det som skjer på samferdselssektoren.

La meg så si litt om den såkalte jernbanereformen, som igjen har vært i vinden de siste dagene. Norsk jernbane er på billigsalg. Det er en trist utvikling det vi nå ser skje med jernbanen vår, men slik går det med jernbanen

når partier som ikke er glad i jernbanen, styrer. Vi må huske hvordan det hele begynte. Linda C. Hofstad Helleland, tidligere leder av transportkomiteen på Stortinget, startet det hele i VG 4. september 2014. Der kunne vi lese: «Vi skal skvise så mye tannkrem ut av tuben at Ap ikke får putt det tilbake.» Og videre overskrifter i oppslaget: «knuse NSBs togmonopol» og «Regjeringen i møter med flere utenlandske togselskaper».

Dette var utgangspunktet for den såkalte jernbanereformen, altså et ideologisk oppgjør med jernbanereorganiseringen. Utgangspunktet til regjeringen var aldri å bedre jernbanen, det var aldri å ha en offensiv jernbanepolitikk for framtida – nei, for visjonene for jernbanen er totalt borte. Denne regjeringens jernbanepolitikk er begrenset til: Hvordan kan vi kjøre dagens tilbud billigst mulig? Det er den gjeldende jernbanepolitikken. Hvor blir det av dobbeltsporutbyggingen på Østlandet, den såkalte intercityutbyggingen? Den er skjøvet ut i tid; regjeringen kan ikke si noe om når dobbeltsporene på Østlandet er ferdig, og med det som står i budsjettproposisjonen, har jo regjeringen i realiteten lagt på is dobbeltsporutbyggingen på Østfoldbanen. Regjeringen kan altså ikke svare på når den etterlengtede utbyggingen på Østlandet skal skje. Godstrafikken på jernbanen sliter, regjeringen er handlingslammet, og som om ikke det er nok: Den benytter sannelig anledningen til å øke kjørevegavgiften for godstransport i en situasjon hvor godstransporten sliter.

Og nå kommer reaksjonene; Fra 15. desember får vi ny operatør på Sørlandsbanen. Nå oppdager selvsagt folk at de rabatterte billettene som i dag finnes, bare kan brukes på ett selskap, mens du tidligere har kunnet kjøpe rabatterte billetter på flere strekninger. Hvis du fra 15. desember skal kjøre f.eks. fra Lillestrøm til Bø, kjører NSB Lillestrøm–Oslo, og Go-Ahead kjører Oslo–Bø. Til nå har du kunnet kjøpe rabattert billett på hele strekningen. Det går ikke fra 15. desember. Dette har flere av oss advart om, at det selvfølgelig måtte bli sånn. Nå oppdager folk det, og nå kler vi av det regjeringen har sagt tidligere når de gang etter gang har hevdet at jernbanetilbudet skulle bli like bra, og at det ikke skulle bli dyrere.

Denne regjeringens jernbanepolitikk kan oppsummeres slik: Alt som kan konkurransenutsettes og privatiseres, skalkonkurransenutsettes og privatiseres. Vi lager flest mulig enheter og selskaper med flest mulig direktører med millionlønn, så har alle bestandig noen andre å skylde på når ikke ting går som det skal. Og: Vi bruker alle kreftene på å omorganisere dagens jernbane, så slipper vi å bruke krefter på hvordan vi skal utvikle jernbanen for framtida.

Alt skal konkurransenutsettes og privatiseres. Med denne regjeringen er Lucia-toget det eneste toget som er sikret videre drift.

Så til slutt vil jeg ta opp forslagene nr. 1–18 i innstillingen. Jeg vil helt til slutt presisere at etter henstilling fra overordnede myndigheter, holdt jeg på å si, her på huset, har opposisjonen blitt oppfordret til å stemme imot alle romertallsforslag i innstillingen – at vi altså stemmer pakkevis for eller imot innstillingen, og opposisjonen stemmer da imot alle romertallene. Vi aksepterer at vi gjør det på denne måten, men vi vil presisere at vi fra Arbeiderpartiets side ikke nødvendigvis er imot alle romertallsforslagene i innstillingen. For eksempel kan jeg nevne XV i innstillingen, som gjelder fullmakt til å fjerne rushtidsavgiften på Nord-Jæren. Dette er Arbeiderpartiet også for, at vi fjerner den rushtidsavgiften, og at regjeringen får fullmakt til det, men vi aksepterer altså den voteringsmåten det er lagt opp til for dagens debatt.

Presidenten: Da har representanten Sverre Myrli tatt opp de forslagene han refererte til, og gitt en stemmeforklaring.

Det blir replikkordskifte.

Helge Orten (H) [10:25:15]: Her kommer en replikk fra en som er glad i jernbanen.

Jeg registrerer at representanten Myrli og Arbeiderpartiet er opptatt av jernbanereformen, men da ikke med særlig positivt fortegn, det til tross for at en faktisk oppnår forbedringer i tilbudet samtidig som kostnaden for staten reduseres betydelig. I Trafikkpakke 3, som det allerede er blitt referert til, går vi fra en situasjon der vi betaler 200 mill. kr for at Vy skal kjøre Bergensbanen, til at det samme selskapet – gjennom å bli eksponert for konkurranse – klarer å gi et bedre tilbud og samtidig betaler 200 mill. kr for å kjøre den samme strekningen. Det er en forskjell på 400 mill. kr. De tre første pakkene ligger an til å redusere kostnaden for staten, sammenlignet med dagens situasjon, med ca. 1,2 mrd. kr per år. Svaret til Arbeiderpartiet er å stoppe reformen.

Spørsmålet til Myrli blir følgende: Er det ikke litt useriøst – eller lettvent budsjettering – når man krever å stoppe konkurranseutsettingen av persontogtrafikken, men samtidig bruker gevinsten til å saldere Arbeiderpartiets alternative budsjett?

Sverre Myrli (A) [10:26:10]: Jeg er veldig glad for det spørsmålet. For det første synes jeg det er utrolig godt gjort å kunne argumentere med – som jeg hører regjeringspartiene sier – at staten har spart 12 mrd. kr før et nytt selskap har kjørt en eneste kilometer under det nye regimet. Det er dessuten bare den ene sida av medaljen, det er bare det ene regnestykket. Hva koster det å administrere det systemet som vi nå ser? Det hører vi aldri. Det koster masse. Allerede i fjor opererte vi jo med tall på 1,5 mrd. kr. Hvor mye koster det nå? Det får vi aldri svar på.

Det kan nok hende at en klarer å presentere et regnestykke som viser at en akkurat på den enkelte banestrekningen klarer å kjøre billigere enn en har gjort tidligere. Men det regnestykket har som sagt veldig mange andre sider som vi aldri hører noe om.

Dessuten: Vi forholder oss til den proposisjonen som regjeringen har lagt fram, og i tillegg har Arbeiderpartiet lagt inn 500 mill. kr mer til jernbanen.

Helge Orten (H) [10:27:15]: For å gripe fatt i det siste: Gevinsten fra konkurranseutsetting av togtrafikken i statsbudsjettet for 2020 er tilnærmet det samme som det Arbeiderpartiet legger inn i økning på jernbanen i sitt alternative budsjett. Realiteten er at Arbeiderpartiet ikke hadde hatt muligheten til å øke sitt jernbanebudsjett om det ikke hadde vært for jernbanereformen og de økonomiske gevinstene av de to første pakkene. Eller sagt på en annen måte: Arbeiderpartiet er blitt avhengig av jernbanereformen og konkurranseutsetting av togtrafikken for å ha råd til sin satsing på jernbane. Hvordan vil Arbeiderpartiet finansiere økt satsing på jernbane i sitt alternative budsjett hvis gevinsten fra konkurranseutsettingen i 2020, på mer enn 440 mill. kr, tas ut?

Sverre Myrli (A) [10:27:58]: For igjen å presisere hva som er Arbeiderpartiets jernbanebudsjett: Vi har lagt inn 5 mill. kr i kutt på Jernbanedirektoratets budsjett fordi vi vil stanse videre konkurranseutsetting av jernbanetrafikken. Staten og direktoratet bruker store summer på det arbeidet som nå gjøres med konkurranseutsetting og privatisering. Så har vi lagt inn en økning i jernbanebudsjettet på 500 mill. kr. Altså er det et netto pluss på 495 mill. kr. Da har vi 495 mill. kr mer til jernbanen enn det regjeringen har i neste års budsjett.

Men jeg synes jo det er ganske betegnende å høre på Orten. Dette er det Orten og regjeringspartiene er opptatt av: budsjettering, hvordan vi skal ta inn det ene og ta inn det andre, og om det skal føres her eller der. Og, som jeg sa i hovedinnlegget mitt, fokuset er på hvordan vi kan kjøre dagens jernbane billigst mulig. Det er ingen visjoner for framtida – hvordan skal vi utvikle togtrafikken? Hva skal vi gjøre med forbindelsene til Sverige? Skal vi bygge mer dobbeltspor? Det er ingen visjoner for framtidig jernbane.

Jon Gunnes (V) [10:29:17]: Vi fortsetter på post 70, kjøp av persontransport med tog. Situasjonen i transportnæringen er at mange områder er konkurranseutsatt. For eksempel er bussen, som er den desidert største transportkilden for passasjerer rundt omkring i landet, og som fylkeskommunene har ansvaret for, konkurranseutsatt. Jeg har ikke møtt noen i fylkeskommunen som

angrer på at man har gjort den jobben. Det er egentlig bare Rødt som har stemt imot anbudsutsetting av buss.

Så har vi hatt flere ting, det er fly, det er ferge, og jeg gleder meg til at hurtigbåtene også skal ut på anbud. Da er mitt spørsmål: Skal man også reversere disse tingene? Er det prinsippet om anbud som er så fælt – da med tanke på konkurranseutsetting av jernbanestrekninger?

Sverre Myrli (A) [10:30:19]: Arbeiderpartiet er ikke imot anbud av prinsipp, men det må benyttes der det er formålstjenlig og fornuftig å bruke anbud. På mange områder er det svært fornuftig for det offentlige å benytte seg av anbud.

Men Arbeiderpartiet er imot den såkalte jernbanereformen. Venstre er for, det vet vi. Og vi er imot akkurat med den begrunnelsen som vi ser nå: Det blir et mer uoversiktlig tilbud for de reisende, og det blir ikke den økningen i tilbudet som ble lovet fra Venstre og de øvrige partiene som sto bak jernbanereformen.

Det er godt mulig det er fornuftig at fylkeskommunene legger busstrafikken ut på anbud, det tror jeg kanskje er fornuftig, men å sammenligne det med jernbanen mener jeg ikke holder mål. Det er et helt annet system å drive. Vi ser jo det nå, på alle de selskapene og enhetene som regjeringen har måttet opprette: Det blir et forferdelig tungrodd og dyrt system å drifte, det systemet som det nå legges opp til.

Morten Stordalen (FrP) [10:31:31]: Representanten Sverre Myrli mente regjeringen ikke hadde visjoner. Nei vel. Da selskapet Nye veier ble opprettet, var Arbeiderpartiet imot. Det var ifølge den samme Sverre Myrli å skape et nytt veivesen og et nytt byråkrati. Selskapet Nye veier har varslet at man på de ti årene som gjenstår, sparer om lag 28 mrd. kr kontra hva det skulle kostet opprinnelig, og man nærmest halverer byggetiden på prosjektene, med 530 km motorvei.

Da blir spørsmålet: Når det gjelder de partiene Arbeiderpartiet ser for seg å samarbeide med i en mulig framtidig regjering, er Senterpartiet delvis imot Nye veier, de kutter hvert år, SV er imot og MGD er imot. Hva er visjonene til Arbeiderpartiet? Og hvor mye skal det egentlig koste i framtiden å bygge vei, mener Arbeiderpartiet?

Sverre Myrli (A) [10:32:21]: Det er helt riktig, Arbeiderpartiet så ikke behovet for å opprette Nye veier. At vi skulle ha to parallelle veivesen i Norge, mente vi var unødvendig. Men vi lever jo i et demokrati. Arbeiderpartiet aksepterer at stortingsflertallet vedtok å etablere Nye veier. Vi aksepterer at stortingsflertallet har vedtatt å anbudsutsette jernbanetrafikken, og da må vi gjøre det beste ut av det. Vi ønsker jo også å bygge ut de vegene som Nye veier nå bygger ut, men vi tror Statens

vegvesen kunne gjort det like godt og like effektivt hvis de hadde hatt de samme rammebetingelsene som Nye veier har.

Nå ser jeg jo – som er veldig gledelig – at regjeringen og regjeringspartiene også har kommet til den konklusjonen som vi har etterlyst lenge, at Statens vegvesen bør ha de samme rammebetingelsene som Nye Veier. Nye veier gjør mye fornuftig og mye smart. Det gjør Statens vegvesen også. Da bør vi bruke ressursene våre best mulig for å få mest mulig veg for pengene.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Morten Stordalen (FrP) [10:33:53]: Fremskrittspartiet er bilistenes parti. Med budsjettet som skal vedtas i dag, har vi økt satsingen på vei med hele 80 pst. siden Fremskrittspartiet kom i regjering. Og 2020 blir det sjette året på rad hvor vedlikeholdsetterslepet reduseres. Det er ikke noen selvfølge. Før vi kom i regjering økte etterslepet hvert eneste år under det rød-grønne styret. Nå har vi tatt inn 7 mrd. kr av det etterslepet, og ytterligere 700 mill. kr skal tas i 2020. Det måtte altså en statsråd fra bilistpartiet Fremskrittspartiet inn i Samferdselsdepartementet for at det skulle skje.

Alt henger sammen med alt, og alt begynner med og er avhengig av infrastruktur. Effektive transportkorridorer er nøkkelen for at varene og maten vi produserer, kommer ut i verdensmarkedet raskt, trygt og smidig. Veinettet binder regioner, tettsteder, byer og bygd sammen. Det er med andre ord umulig å ha en god distriktspolitikk eller en god næringspolitikk uten at man har en god politikk for å bygge landet med infrastruktur. Derfor er ikke bare Fremskrittspartiet bilistenes beste venn, men også distriktenes beste venn. Siden vi inntok regjeringskontorene, har det luktet ny asfalt fra Agder i sør til Finnmark i nord. Det gjør det lettere for næringslivet å skape verdier og arbeidsplasser over hele landet.

Et liv tapt i trafikken langs norske veier er ett liv for mye. Investeringene vi gjør, er derfor ikke bare investeringer i vei for at folk skal komme seg fram, men også for at folk skal komme seg trygt fram. Når vi satser rekordstore summer på utbygging av firefelts motorveier med midtrekkverk, er ikke det kun fordi vi vil at det skal gå fort og smidig, men også for at det skal bli tryggere. Sammenliknet med to- og trefeltsveier øker trafikksikkerheten betydelig med fire felt og midtdeler. Når året er omme, vil det være åpnet rundt 84 km ny firefelts motorvei i år. Til sammenlikning fantes det bare 73 km motorvei totalt i Norge i 1990. Nå er vi oppe i over 700 km totalt.

Da vi skulle inn i regjeringskontorene, ble det sagt at vi skulle rive tapetet og starte på nytt. Det har vi gjort innenfor samferdsel. Fremskrittspartiet har alltid vært opptatt av konkurranse og har gjennom en årrekke tatt til orde for at flere offentlige oppgaver burde vært åpnet

for konkurranse – til det beste for både skattebetalerne og forbrukerne.

I tiden vi har styrt Samferdselsdepartementet, har vi fått på plass veiselskapet Nye veier, et hjertebarn som skulle reformere veisektoren med å tenke nytt. Senterpartiet kalte det et luftslott. Resultatet viser noe helt annet og viser at Nye veier er en suksess som har revolusjonert veiutbyggingen i Norge. Når Nye veier kommer i mål med prosjektene sine, vil de ha spart samfunnet for om lag 28 mrd. kr og nær halvert byggetiden på prosjektene sine. Besparelsen selskapet har gjort, tilsvarer prisen for om lag 100 km firefelts motorvei. Konkurranse virker og å utfordre det etablerte er både nødvendig og lønnsomt.

Det samme ser vi gjennom jernbanereformen. Så sent som på mandag ble det offentliggjort at Vy, tidligere NSB, vant anbudskontrakten for å kjøre tog på Bergensbanen. Denne strekningen har staten betalt 200 mill. kr per år for å kjøre tog på, altså 2 mrd. kr på ti år. Nå skal Vy betale 2,2 mrd. kr til statskassen de neste årene for å kjøre den samme strekningen. De skal levere bedre tjenester og kjøre mer. Samlet kostnadsreduksjon for de tre anbudsrundene som nå har vært ute, henholdsvis Trafikkpakke Sør, Nord og Vest, beløper seg til formidable 12 mrd. kr. Dette er penger som vi heller kan investere i ny og mer infrastruktur som kommer folk til gode, samtidig som de reisende på disse strekningene får et enda bedre tilbud enn de har i dag. Hvem skulle trodd det, at konkurranse kunne føre til et bedre tilbud for en billigere penge. Vel, vi i Fremskrittspartiet trodde det var mulig, og nå har vi vist at det faktisk er mulig å gjøre ting smartere og bedre ved å tenke litt nytt, og ved å tørre å utfordre det etablerte.

Da Vy klarte å vinne siste runde, var jeg glad for det. Jeg etterlyste tidligere i denne salen en debatt: Hvorfor spurte noen aldri hvordan det var mulig at vi kunne regne så lavt? Jo, det måtte konkurranse til. Arbeiderpartiet sier at denne regjeringen ikke har visjoner og sier at vi bare kunne bedt dem om å gjøre det samme. Ja, meningen gjort det før. Fremskrittspartiet måtte inn i Samferdselsdepartementet for å tørre å utfordre det etablerte og gjennomføre det Arbeiderpartiet nå etterlyser.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Steinar Karlstrøm (A) [10:39:03]: Fremskrittspartiet uttaler i en merknad fra komiteen at de er tilfreds med at de nye regionene får tilført nye oppgaver. Fiskerihavnene er en av de nye oppgavene, og ingen penger av betydning følger med. Kuttlisten innen Kystverket er lang. Nyanlegg kuttes med 134 mill. kr, større utstyrsanskaffelser kuttes med 78 mill. kr, og godsoverføring fra vei til sjø kuttes med 27 mill. kr. Jeg spør

egentlig: Er Fremskrittspartiet fornøyd med denne satsingen, og vil regjeringen kompensere for det vedlikeholdsetterslepet som er på fiskerihavnene?

Morten Stordalen (FrP) [10:39:47]: Fremskrittspartiet har alltid vært opptatt av samferdsel og infrastruktur og skulle gjerne brukt mye mer penger på alle områder innenfor samferdsel, men vi er fornøyd med det vi har gjort så langt. Vi er fornøyd med at de samme regionene som har sittet med dette, også får ansvaret og kompetansen. Så ja – det er vi fornøyd med.

Steinar Karlstrøm (A) [10:40:08]: Fremskrittspartiet sier i sitt program at man ønsker at staten skal ha et overordnet ansvar for infrastrukturen i Norge. Spørsmålet mitt er: Tror representanten Stordalen at fylkeskommunene har økonomisk handlingsrom til fortsatt å satse på fiskerihavnene?

Morten Stordalen (FrP) [10:40:34]: Når jeg ser fylkeskommunenes budsjetter og hva de bruker penger på i diverse fylkeskommuner, tror jeg absolutt de har penger hvis de prioriterer riktig, og det viktigste først. Jeg ser en ganske storslått bruk av penger rundt i hele Fylkes-Norge, så jeg er sikker på at når de får så store og viktige oppgaver, vil de prioritere det bedre framover.

Siv Mossleth (Sp) [10:41:02]: Jeg merket meg at det var veldig mye firefelts motorvei da Fremskrittspartiet tok ordet i budsjettdebatten. Det ble overhodet ikke nevnt da vi var på komitéreise i Nordland.

I Nordland har vi veldig mye kyst. Representanten Stordalen nevnte ikke kysten en eneste gang i sitt innlegg. Situasjonen er den at fylkene fra Møre og Romsdal og nordover ikke vil overta de statlige fiskerihavnene. De har ikke skrevet under, og det er fordi det beløpet som fylkene skal dele på for denne oppgaven i 2020, er 120 mill. kr. Det er mindre enn hva Nordland trenger alene, og det er et fylke som har fått nedtrekk i rammene. Er Fremskrittspartiet, som egentlig vil avvikle fylkeskommunene, fornøyd med å finne nok en måte å underfinansiere fylkeskommunene på, og er denne reformen egentlig en ny dose utarming og sentralisering for store kystfylker?

Morten Stordalen (FrP) [10:42:06]: Jeg er veldig glad for at representanten Mossleth spør om vi er fornøyd med overførselen av fiskerihavnene og finansieringen, for det minner meg om et spørsmål. Det er merkelig at det kommer fra et parti som hadde egen samferdselsminister, som overførte 17 000 km riksvei 1. januar 2010, uten at det kom penger. Fiskerihavnene har fått overført ressurser, og man har pekt på knutepunkthavner, som også er viktig. Jeg er helt sikker på at

fylkeskommunene – med støtte fra Kystverket – skal klare dette godt i framtiden.

Arne Nævra (SV) [10:42:45]: Fremskrittspartiet er mot bompenger, men de er samtidig for alle bompenger når det stemmes her i salen. Det er allment kjent. Nå i vår stemte Fremskrittspartiet for rundt 20 mrd. kr i bompenger bare på fire prosjekter, og jeg ønsker nå et veldig klart svar fra Fremskrittspartiet. Hvis de virkelig mener noe med å ta vekk bompengene, hvor i all verden skal de da ta pengene til de store motorveiprojektene sine fra? Skal de ta det, slik det noen ganger er sagt, fra oljepenger direkte? Snakker vi om at det er sjølve fondet vårt som skal investere direkte, eller hvordan har Fremskrittspartiet tenkt å finansiere de svulstige motorveiplanene sine?

Morten Stordalen (FrP) [10:43:38]: Fremskrittspartiet er primært for at vi burde finansiert direkte – det er helt korrekt – og prioritert helt annerledes. Hvis Fremskrittspartiet hadde sittet i regjering alene og hatt flertall i Stortinget, hadde vi helt klart gjort det. Jeg er glad for at vi bygger så mye mer vei og årlig krever inn om lag de samme bompengene som man gjorde under regjeringstiden til Arne Nævrans parti. Nå bevilger vi mye mer i statlige midler, og vi bygger mer vei – mer trygg og sikker vei. Jeg er helt sikker på at landets bilister og alle landets familier er fornøyd med det. Alle som har drevet og kjørt på gamle to- og trefeltsveier med alvorlige ulykker, tror jeg ikke ønsker seg tilbake til den tiden.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Siv Mossleth (Sp) [10:44:39]: Aller først har jeg lyst til å takke komiteen for et godt samarbeid.

Senterpartiet ønsker en samferdselspolitikk som sikrer effektiv transport av varer, folk og informasjon i hele landet, samtidig som klimagassutslippene reduseres. I storbyene skal det være nullvekst og helst reduksjon av klimagassutslipp. Eventuell transportvekst skal tas gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Men for å være helt tydelig: For Senterpartiet er det ikke noe mål å få flere folk inn til byene. Voksesmerter i de største byene og utarming av distriktene er ingen god oppskrift for å ta hele landet i bruk. Senterpartiet synes ikke det er klokt å skifte ut bymiljøavtaler med byvekstavtaler. Vi vil dreie fokuset fra vekst til miljø i byene. Senterpartiet vil ha vekst i distriktene og synes det er på tide at staten forplikter seg til større satsing i distriktene.

Rassikring, bredbånd, fylkesveier og fjerning av flaskehals er viktig når det skal satses i hele landet. Norge har en lang og viktig kystlinje, og for Senterpartiet er det viktig å satse på kysten. Senterpartiet vil bruke mer enn regjeringa på disse områdene. Vi vil plusse på

244 mill. kr, nesten doble tilskuddet til bredbånd i forhold til å regjeringa for å øke bredbåndsutbyggingen. Den digitale allemannsretten er stadig viktigere for folk.

Vi vil bruke 50 mill. kr mer enn regjeringa for å fjerne flaskehals for tømmertransport. Mye av næringstransporten i dette landet starter ved en fylkesvei eller er avhengig av en ferge. Det er også mange som bruker fylkesveien som vei til barnehage, skole eller arbeid. Senterpartiet vil bruke 1 mrd. kr på økt fylkesveisatsing. Vi vil ha et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveiene og fremmer forslag om dette i år. Dessverre ble det nedstemt av regjeringspartiene, og vi fikk den lille satsingen på 100 mill. kr som et søkbart tilskudd til fylkesveier med særlig stor næringstransport av nasjonal interesse. Jeg ble først litt glad da statsminister Erna Solberg proklamerte denne satsingen i Bodø på tampen av valgkampen. Det hørtes ut som om det var Nordland som skulle få 100 mill. kr mer til opprustning av fylkesveier i 2020. Det hadde vært en liten start. 100 mill. kr som hele landet skal slåss om, er heller flaut. Det høres ut som om det blir mye mer byråkrati enn bedre fylkesveier av denne satsingen. Det er synd, for vi har om lag fire ganger mer fylkesvei enn riksvei, og det er mye større risiko for å bli drept eller hardt skadd på en fylkesvei. Bedre fylkesveier er bra for mennesker, miljø og næringsliv.

I tillegg til en milliardatsing på fylkesveiene vil Senterpartiet bruke 200 mill. kr mer enn regjeringa på rassikring av fylkesveiene og 100 mill. kr mer på rassikring av riksveier. Senterpartiet vil bruke 300 mill. kr mer enn regjeringa for å fjerne noen flaskehals på riksveiene, som regjeringa ikke har fulgt opp.

Senterpartiet satser som sagt på kysten, og vår kystpakke inneholder over 600 mill. kr mer enn regjeringas kystsatsing. Senterpartiet ønsket at fiskerihavnene skulle forbli statlige. Vi synes det fungerte godt med Kystverket, og de arbeidsplassene er allerede ute i distriktene. Eksempelvis i nord ligger regionskontorene i Kabelvåg og i Honningsvåg. Men regjeringspartiene velter ansvaret for fiskerihavnene over til fylkene uten at pengene for å dekke oppgaven følger med. Regjeringspartiene har faktisk redusert bevilgningene før overføringene.

Jeg har lyst til å understreke enda en gang at det er meningen at de fire nordligste fylkene som nektet å skrive under, skal ha 120 mill. kr på deling. Det er ingen ting når man vet hvilke utfordringer som er der. Bare Nordland har 80 fiskerihavner og trenger minst 130 mill. kr i året. Også Finnmark og Troms har milliardinvesteringer som står for tur. Men Senterpartiet vil satse på å få mer gods over på sjø og bane. Det er bra for trafikksikkerheten og for miljøet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [10:50:00]: Senterpartiet er uttalt mot jernbanereforma, som bl.a. handlar om konkurranseutsetjing av togstrekningar. Foreløpige tal viser at staten så langt over ein tiårsperiode vil spare 12 mrd. kr på dei tre togpakkene som har vore ute på anbod. Er dette heilt irrelevant for Senterpartiet?

Og sidan Senterpartiet er av den oppfatninga at monopol situasjonen bør bestå, kva tankar har representanten Mossleth om kvifor ein monopolist som NSB, seinare Vy, ikkje har klart å ta ut det potensialet på ein marknad og pris som anboda no viser at faktisk er der?

Siv Mossleth (Sp) [10:50:37]: Jeg er bekymret for hva jernbanereformen vil bety for folk som skal ta toget. Jeg tok toget fra York til London i sommer. Der har denne jernbanereformen virket over tid. Sånn de har det der, er sånn regjeringen og regjeringspartiene ønsker å ha det i framtiden. Det toget var utrolig dyrt, det var skittent, det var knapt værende. Hadde jeg bodd der, hadde jeg ikke tatt tog, da hadde jeg tatt taxi eller egen bil, og det er verken miljøvennlig eller noe annet.

Men vi ser f.eks. at SJ i nord ønsker fleksible billetter, miniprisen blir borte, det blir dyrere for folk å ta toget, og sånn ønsker vi det ikke. Vi ønsker faktisk å utvikle gode togtilbud til det beste for folket.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [10:51:42]: Senterpartiet skriv i merknad saman med Arbeidarpartiet og SV at dei er imot jernbanereforma, og eg siterer frå merknaden:

«(...) hvor norsk jernbaneforvaltning omformes ved blant annet å konkurranseutsette jernbanestrekninger, basert på en malplassert ideologi om konkurranse og markedets fortrefelighet som undergraver de jernbaneanstattes ferdighet og verdighet.»

Då vil eg gjerne høyre kva Senterpartiet meiner med det. Er ein jernbanetilsett i SJ eller Go-Ahead mindre verdsett enn ein som er statstilsett?

Siv Mossleth (Sp) [10:52:19]: Vi opplever at denne konkurranseutsettingen gir press på lønns- og arbeidsvilkår. Det har vært helt tydelig, f.eks. når det gjelder pensjonsvilkår, som er blitt dårligere.

Det er helt klart at vi ønsker ordnede lønns- og arbeidsvilkår for ansatte i statlige bedrifter, men vi ser at denne oppsplittingen av jernbanen har ført til en masse nye direktører som har en lønnsøkning helt av en annen verden.

Vi ønsker det ikke sånn. Vi ønsker lavere lønninger og færre direktører, vi ønsker bedre jernbanetilbud for folk, og vi ønsker billigere jernbanetilbud for folk. Vi ønsker ikke å adoptere det togtilbudet som vi f.eks. opplever i England i dag.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [10:53:24]: Det kan tilsynelatende se ut som om Senterpartiet har som mål å bli bilistens parti. I sitt alternative forslag ser vi at de legger opp til en del kutt som i neste omgang fører til at man øker bompengene. Man ønsker å kutte i belønningsmidler, man ønsker å kutte i bevilgninger til nye veier med totalt 673 mill. kr. Det betyr at noen andre nødvendigvis må betale for disse kuttene. Da blir spørsmålet veldig enkelt: Hvor mye mener Senterpartiet at bilisten skal betale i bompenger før nok er nok?

Siv Mossleth (Sp) [10:54:02]: Det var et veldig interessant spørsmål å få fra representanten Olsen, som lovet på vegne av Fremskrittspartiet, i lag med avgiftsdronning og finansminister Siv Jensen, at det skulle bli null i bompenger når de kom i regjering. Det skulle stå null, det skulle ikke være noen bompenger. På den tiden Fremskrittspartiet har sittet i regjering, har vi fått økt bompengebelastningen med 4,5 mrd. kr, og så spør han hvordan Senterpartiet vil føre mer utgifter over på bilistene. Vi ønsker at det skal bli billigere å kjøre bil der det ikke er gode alternativer med kollektivtransport. I vårt budsjett har vi lavere drivstoffavgifter på både bensin og diesel for å berge distriktsbilisten.

Presidenten: Presidenten vil gjøre oppmerksom på at man unngår å omtale statsråder som bl.a. dronninger og konger.

Jon Gunnes (V) [10:55:20]: Representanten Mossleth forklarte lite grann om hvorfor Senterpartiet reduserer belønningsmidlene, altså Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, som de reduserer fra 2,7 mrd. kr til 2,2 mrd. kr – bymiljøavtalene ble liksom erstattet med byvekstavtaler. Jeg tror ikke ordføreren i Stjørdal er veldig fornøyd med Senterpartiets holdning. Stjørdal har nå blitt med på en byvekstavtale rundt Trondheim og er særs fornøyd når det gjelder hvilke virkemidler staten har, og hvilke målsettinger man har sammen med de forskjellige kommunene.

Mitt spørsmål gjelder belønningsordningen og ikke minst byvekstavtalene. Vi vet at Senterpartiet også i valgkampen ville ha en klarere nedgang, men hvorfor vil de ta der det er best med hensyn til klimaendring?

Siv Mossleth (Sp) [10:56:29]: Senterpartiet ønsker gode miljø i byene, vi ønsker ikke ytterligere vekst i byene. Vi ønsker vekst i hele landet, og da må veksten i større grad komme i distriktene. Senterpartiet ønsker også flere byer i bymiljøavtalene, for sånn som det er nå, får de ni største byene veldig store beløp gjennom disse avtalene.

Representanten hadde ganske mye med i sitt spørsmål og brukte litt lenger tid enn beregnet – vi vil priori-

tere mye miljø i byene. Vi ser at dagens regjering bruker ganske store pengestrømmer inn mot de mest sentrale strøkene, ofte på bekostning av distriktene. Vi vil omfordele noen få av de milliardene som byvekstavtalene har, til bygdevestavtaler.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Arne Nævra (SV) [10:57:54]: Vi bør ha minst to utgangspunkt når vi skal diskutere landets samferdselspolitikk 2020. For det første skal vi åpenbart forsøke å legge til rette for en trygg, god og effektiv transport av folk og gods over hele landet, det er en selvfølge. Men avgjørende viktig er punkt to, det er klima- og miljøhensyn. Her må vi ha to ting i hodet samtidig: at transport representerer en tredel av klimautslippene våre, og at samferdselsutbygginger legger beslag på store arealer, eller deler opp arealer, ofte av verdifull natur og dyrket mark.

Jeg starter med dette siste punktet, klima- og miljødelen. Det er to FN-paneler, tusenvis av vitenskapsfolk, som slår fast de truslene vi står overfor. Minst fire av FNs bærekraftsmål er inne på vårt område her. Det burde berøre alle representanters samvittighet for hvilken jord vi skal levere til barn og barnebarn. Det er selvfølgelig svulstig formulert – ja visst, og sånn skal det være, for så alvorlig er det.

Veldig mye fortsetter som før i denne salen når det gjelder transport, det er dessverre et faktum. Flertallet tar ikke alvor et inn over seg – de gjør ikke det, statsbudsjettet reflekterer det. Jeg må med ærlighet si at de store partienes alternative budsjetter i opposisjon også til en viss grad reflekterer det. Men det har skjedd noe, det skal jeg komme tilbake til, og det er gledelig.

Først: Elektrifisering av personbilbruken er selvfølgelig bra, hele Stortinget er enig om det. Stimulansen til overgangen er bra, og den bør fortsette noen år til før det strammes inn. Men ett skår i gleden er det jo; det går ikke fort nok. Vi vil slite med Stortingets mål for 2025 hvis vi ikke tar noen større grep. Det skyldes mangel på ladestasjoner i distriktene, og det skyldes igjen for lite tilskudd fra staten og dessuten for kostbar effekt del på strøm.

Innfasing av elferger er topp, det er det stor enighet om her i salen, men det grenser nesten til det uredelige at ikke penger følger med et stortingsvedtak. SV har lagt inn 300 mill. kr til nullutslippskollektivsatsingen i fylkeskommunene, først og fremst til fergene. Det burde også de andre partiene ha gjort. Vi nordmenn flyr altfor, altfor mye: ti ganger mer enn en gjennomsnittlig europeer. Hva skal vi gjøre med det? Omtrent ingen grep blir tatt – en symbolsk passasjeravgift som gjør at en billett til Europa ikke koster stort mer enn en tur-retur-billett med flytoget til Gardermoen – kanskje to billetter da. Dette tror jeg veldig mange mennesker reagerer på. SV

vil øke denne betydelig, men vil skjerme kortbanenettet, der flyprisene er mer enn høye nok som de er.

Men vi får EØS-trollet i fanget. Vi foreslår her at vi skal utrede mulige tiltak for å skjerme kortbanenettet innenfor handlingsrommet dersom passasjeravgiften øker. Men hvem i salen støtter dette? Sjekk det ut.

Hvis vi hadde brukt gulrot – som Fremskrittspartiet ynder å henvise til – i stedet for pisk, det vil si avgifter, hva foreslås da? Den eneste løsningen som da er reell, er høyhastighetsbane mellom de store byene i Norge og til Stockholm og til Göteborg: ikke et eneste pip. Med tre timer med tog til Stockholm eller mellom Oslo og Bergen – tror en da at folk hadde tatt fly?

Regjeringspartiene stemte til og med ned SV og opposisjonens forslag om KVVU-er for nye raske linjer til Stockholm og Göteborg – dette kjenner vi til. Vi vil ha på plass en ny høyhastighetsutredning på nye premisser. Som kjent er det sånn at som man roper i skogen, får man svar. Det ble lagt inn kriterier som egentlig var et bestillingverk på et nei. Ja, det var under den rød-grønne regjeringen, og SV sto for det vi sto for. Men vi vil ta saken opp igjen. Alt fortsetter altså som før på dette feltet også.

Hva med veier da? Jeg tok opp ett poeng i replikkordskiftet med representanten Orten. Det interessante her er at også Arbeiderpartiet og Senterpartiet nå er inne i en merknad sammen med oss hvor vi henviser til den siste rapporten fra Statens vegvesen om at på to- og trefeltsveier med ÅDT-er mellom 8 000 og 20 000 stiller to- og trefeltsveier veldig sterkt økonomisk, samfunnsøkonomisk og effektivt. Dette må vi se på både i forhold til miljø og i forhold til ressurser.

Så vil jeg ta opp alle de forslag som SV alene har fremmet i innstillingen.

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Då har representanten Arne Nævra teke opp dei forslaga han viste til.

Det vert replikkordskifte.

Nils Aage Jegstad (H) [11:03:17]: Representanten er for så vidt veldig imot at det skal bygges veier, og han begrunner det på sin måte. Men det er ett prosjekt som representanten har et stort hjerte for, og det går gjennom hans eget fylke – E134. Der peker han på hva årsdøgntrafikken, ÅDT, utgjør for beboerne langs traseen – at det er en forferdelig sak. I tillegg sier han at man må gjøre noe med det.

Det blir stilt i et grelt lys når en tenker på alle andre i dette land som har veier forbi, og alle andre europaveier som har langt større trafikk enn E134 gjennom Lier.

Men der, altså gjennom landbruksbygda Lier, skal det gå en firefelts motorvei. Kva er grunnen til det?

Arne Nævra (SV) [11:04:17]: Dette er det vel ikke vanskelig å svare på. Jeg tror representanten Jegstad også vet svaret.

Det er enorm forskjell på Vestkorridoren og utbyggingen der og at det skal gå en tofelts trang vei gjennom et boligområde i Lahell i Lier, mellom Røyken og Lier, som har en ÅDT på 18 000. Vi snakker altså om hovedveien mellom Sverige og Bergen, for å si det veldig røft. Vi snakker her om en omkjøringsvei for å komme utenom boligstrøk. SV har stemt for omtrent alle omkjøringsveier der vi kan hjelpe boligstrøk fra en sterk belastning. – Det er meningsløst med en slik kritikk.

Vi har stemt imot alle store motorveiprojekter som vi mener er miljøfiendtlige og arealkrevende. Vi krever litt mer edruelighet i motorveiutbyggingen. Det er vel antakelig det Jegstad har hengt seg opp i.

Presidenten: Og E134 går vel til Haugesund og ikke til Bergen.

Jon Gunnes (V) [11:05:41]: Arne Nævra og SV er imot det meste av det Nye veier foreslår, og man har også nå redusert budsjettet fra 5,6 mrd. kr til 4,2 mrd. kr.

Et eksempel er Ulsberg–Melhus, som Arne Nævra og SV stemte imot da det ble behandlet i juni. Det er en vei som Statens vegvesen ville ha som to- eller trefelts vei, og man kunne da øke hastigheten fra 60 km/t til 75 km/t. Så kom Nye veier på banen. De reduserte utgiftene med 20 pst., fikk bedre framkommelighet og bedre sikkerhet. Da får vi en hastighet opp mot 90 km/t. Og alle som kjører den strekningen i dag, vet at der fraktes det meste av laksen. Hvorfor er SV så imot denne veien?

Arne Nævra (SV) [11:06:44]: Å gå inn på enkeltprosjekter er aldri lett. Vi ser prinsipielt på dette. Jeg vet at representanten Jon Gunnes kjenner SVs prinsipielle syn. Det er sånn at vi prøver å skalere ned, etter beste evne, firefelts motorvei til to- og trefelts veier. Vi har akkurat argumentert for at det faktisk har veldig stor effekt, veldig stor nytte. Det er økonomisk og samfunnsøkonomisk veldig fornuftig, sier altså Statens vegvesen generelt i den nye rapporten sin. Det må vi overføre til hvert enkelt prosjekt – vi må etter beste evne prøve å overføre det til alle disse prosjektene vi får på bordet her i salen og i komiteen. Da må vi si at dette kan vi si nei til, dette kan vi si ja til. Så SV sier nei til motorveiprojekter hvis vi ikke har noe annet valg. Ellers peker vi på at det må nedskaleres hvis vi har to alternativer. I dette tilfellet burde det vært to- eller trefelts vei, men om det er en mellomløsning her, det vet jeg ikke.

Jonny Finstad (H) [11:07:53]: I SVs alternative budsjett kuttes det over 2 mrd. kr til bygging av nye og bedre veier – eller motorveier, som SV liker å kalle det for. I VG i vår presenterte SV ei kuttliste på 450 mrd. kr til veibygging. Når man går inn og ser på lista, er nesten halvparten – ca. 220 mrd. kr – kutt nord for Steinkjer, hvor det altså ikke er planlagt motorveier, men kun vanlig tofelts vei med gul midtstripe. Om få år får vi utslippsfri transport i Norge. Klimaargumentet for ikke å bygge veier blir borte, mens det fremdeles kan være gode grunner til å redusere biltrafikken i byer. Men spørsmålet er: Hvorfor mener SV at det er lurt å satse på kollektivtrafikk og subsidiere økt mobilitet for folk i byene, men ikke å satse på veibygging som gir økt mobilitet til folk i distriktene, hvor verdiene skapes? Er dette distriktsvennlig politikk?

Arne Nævra (SV) [11:08:49]: Hadde det vært sånn, hadde det ikke vært distriktsvennlig. Derfor står vi heller ikke for det som representanten her sier. Vi overfører penger til rassikring og tryggere veier. Vi ønsker å prioritere om til distriktene. Vi har satt inn 7 mrd. kr mer til kommuneramma, bl.a. for å styrke vedlikeholdet på fylkesveiene. De har fått et tungt ansvar i fanget. Det er en slags erklært «sannhet» som går i arv her, en slags fordom mot SVs holdning til veier i distriktene, og det blir brukt i det uendelige. Vi sier f.eks. at vi skal styrke veien mellom fergene på den såkalt fergefrie E39. Vi skal ha gule midtstriper. Vi skal ha rassing, breiere veier, midtdele osv. Tenk hvor mange mil vi kunne fått med trygge bruksveier istedenfor denne gigantomanien som regjeringspartiene står for. Det er SVs holdning, og det er den generelle holdningen vi skal holde på her til – jeg holdt på å si – Dovre faller.

Johan Aas (FrP) [11:10:05]: Representanten Nævra klamrer seg til rapporten fra Statens vegvesen om å bruke to- og trefeltsvei og samtidig øke ÅDT-tallet til 20 000. Jeg ser for meg en stor utfordring i trafikkavviklingen på mange strekninger med den tankegangen. Det er interessant når de samtidig også skal fokusere på miljø, for vi vil få stamping av kjøretøy på de veiene. Jeg lurer på hvordan representanten tenker seg at vi får et bedre miljø ved å lage mer fortetting av kjøretøyer.

Arne Nævra (SV) [11:10:46]: Jeg tror representanten kan spørre alle fagmiljøer om f.eks. bruk av energi når man øker farten fra 90 til 110 km/t. Det er et veldig interessant spørsmål. Nå er det et mantra for Fremskrittspartiet at de skal kjøre i 110 km/t overalt hvis det er mulig. Da øker energiforbruket kolossalt, og det er i hvert fall ikke miljøvennlig. Det må man ta høyde for. Det er altfor lite kommunisert her i salen, og det gjelder

enten det er elbiler eller fossilbiler. Det er faktisk et viktig poeng.

Jeg lener meg på Statens vegvesen, som er fagetaten, det er ikke noe jeg sitter på gutterommet og skriver alene. Dette er det en fagetat som skriver. Skal vi ikke stole på fagetaten når det gjelder trafikkavvikling – Statens vegvesen – som har holdt på med dette i mangfoldige år? Det foretrekker jeg.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Jon Gunnes (V) [11:11:53]: Vår tids største utfordring er klimakrisen. Innenfor samferdselsområdet har vi gjort mye, og vi skal gjøre mye for å bidra til lavere og ingen CO₂-utslipp – suksess med avgiftsfritak på elbil, elsyklene er blitt bedre og billigere, til og med elsparksykler er nå blitt både populært og veldig tilgjengelig. Dessverre er det et litt uryddig lånemarked, det må vi få gjort noe med, men til og med en mann i min alder må innrømme at elsparksykling er effektivt, og mobilitetsgraden øker.

På elsiden er vi nå mer og mer vant til at ferjene er elektriske og går stille, og det er ingen eksoslukt for oss passasjerer. Det er ganske fantastisk. Jeg ser virkelig fram til at hurtigbåtene blir elektrifisert. De er verstinger innen utslipp av CO₂ og slipper ut 4 ganger så mye per passasjerkilometer som f.eks. fly, og 90 ganger mer enn jernbane.

Vi stortingsrepresentanter reiser mye, og jeg tror jeg de to siste årene har prøvd de fleste transportmidlene. I byene er sykkel mitt foretrukne transportmiddel, men litt utenfor og ikke minst på mellomlange strekk er det jernbane som er det desidert mest behagelige. Dessverre tar det for lang tid mellom de største byene, og derfor må vi ty til fly.

Elfly finnes, og jeg har vært passasjer, men dessverre er antall passasjerer foreløpig litt for lavt og vektbegrensningen er likeså, så det har noen utfordringer. Men vi er i stand til å løse disse utfordringene. Det forskes mye på elfly, til og med i Norge er vi i gang med det. Jeg – og flere med meg – har et stort håp om at elflyene kan ta over mye av den forurensende innenlandske flytrafikken innen noen år. Kortbanenettet i Norge er ideelt for å betjene små eller mellomstore elfly.

Men tilbake til jernbane: Nesten 80 millioner passasjerer bruker toget i Norge i løpet av ett år. Det blir mer og mer populært, og antallet passasjerer har økt utrolig de siste årene. Men potensialet er enda større, og 100 millioner passasjerer bør nås innen 2025.

Derfor er det meget gledelig at vi nå er kommet langt på den nye Follobanen, med halvering av reisetiden mellom Oslo og Ski. Det blir fantastiske forhold for passasjerene på Østfoldbanen. Dobbelspor på Vestfoldbanen vil øke frekvens og passasjerantall. Vi nærmer oss Hamar

med en effektiv og attraktiv jernbanestrekning. Modernisering av Trønderbanen startes opp neste år. Det er en liten bane i dag, men den har et kjempepotensial for mangedobling av antall passasjerer. Jærbanen har fått en mye bedre kvalitet, og Vossabanen har et stort potensial. Det kjøpes inn nye togsett, nye og lengre krysningsspor blir bygd og tatt i bruk. Digitale signalsystem blir utbygd, som kan gjøre at banene er sikrere og mer effektive. Offensive togoperatører er på plass på Sørlandet, i midten og i sørlige strøk av Nord-Norge, og nå vil vi også få en stor mulighet til å få flere reisende på Vestlandet. At Vy vant anbudet på Bergensbanen, er flott.

Dessverre har vi for mange feil og forsinkelser på enkelte jernbanestrekninger i dag. Venstre vil at vi skal satse mer på modernisering og vedlikehold av jernbanen. En utvidelse av strekninger er også høyt på agendaen. Den nye Ringeriksbanen er under planlegging. Venstre er svært fornøyd med de grep som har blitt gjort på jernbanen de siste årene, og ikke minst har vi store forhåpninger til de nærmeste årene.

Vi vil utrede mulighetene for en forlengelse av Nord-Norgebanen fra Bodø til Tromsø og utrede potensialet for høyhastighetstog mellom de byene som i dag har høyest flytrafikk. Vi kan få fraktet om lag 70 pst. av alle flypassasjer mellom f.eks. Trondheim og Oslo med tog hvis reisetiden kommer ned på 3 timer. Venstre vil be om at vi tar en seriøs utredning, og i Granavolden-erklæringen har vi fått dette som et eget punkt. Vi spør om dette prosjektet kan realiseres med et offentlig-privat samarbeid, og da får vi passasjerer en helt annen opplevelse enn dagens stressende flytur. Dette kan bli et kjempebidrag med tanke på klimautfordringene.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [11:17:05]: Jeg vet at Gunnes er svært opptatt av arbeidet med å få ned utslippene fra transportsektoren, og at han og partiet hans faktisk har vært en av pådriverne, tror jeg jeg vil si, for en politikk som veldig mange her i salen står bak, at framtidig trafikkvekst i byene skal tas med sykkel, gåing og kollektivtransport, og at vi skal ha nullvekst i biltrafikken i de store byområdene våre – det såkalte nullvekstmålet. Men nå har vi hørt de siste månedene, og også fra denne talerstolen i høst, særlig fra talere fra Fremskrittspartiet, at de nå skal justere eller videreutvikle eller endre nullvekstmålet. Så spørsmålet mitt er: Hva mener Venstre om nullvekstmålet? Står Venstre fortsatt bak nullvekstmålet – altså null vekst i biltrafikken i de store byområdene?

Jon Gunnes (V) [11:18:05]: Ja, Venstre står bak nullvekstmålet, og så har vi i Granavolden-erklæringen blitt enige om at vi skal måle det opp mot noen andre

parametere i tillegg. Det er forurensningsgraden – vi tok med bilene først – vi har støy, vi har trafikkskader, og vi har arealplanlegging, som er viktig, og som bilen er med og påvirker. Dialogen og debatten om hvordan dette skal utformes i framtiden, er vi veldig for at vi skal ta, og jeg er helt sikker på at regjeringspartiene skal få til en fin ordning som alle er fornøyd med, og som fortsatt begrenser antall biler. Det er der hovedtyngden skal ligge.

Sverre Myrli (A) [11:19:01]: Det er litt vanskelig å skjønne hva Gunnes nå mener. Null er et absolutt, det går ikke an å vurdere eller revidere null. Enten er det null, eller så er det ikke null. Så spørsmålet mitt er: Hva menes med å videreutvikle nullvekstmålet? Er det null vekst, kan en ikke utvikle null. Enten er det null, eller så er det ikke null. Er det da snakk om at det skal være et nytt mål i tillegg til nullvekstmålet, eller hva er det Gunnes nå egentlig prøver å forklare?

Jon Gunnes (V) [11:19:33]: Det er jo slik at vi skal forhandle om dette, og nullvekstmålet ligger selvfølgelig innenfor den parameteren i dag med antall biler. Så skal man i tillegg ta med noen andre parametere å måle det opp mot, og vi får se hva disse forhandlingene bringer når det gjelder hvordan det skal utformes. Men jeg tror det er fornuftig å se dette i en helhet, for bilen er til skade, selvfølgelig antallet, men også i forhold til andre utfordringer.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:20:23]: Jeg skjønner godt at representanten Gunnes er fornøyd meg byvekstavtaler. De er på 8,5 mrd. kr fra 2020 til 2029. Det er 850 mill. kr i året, og det er 1 mrd. kr i økning i Oslo-Akershus fra 2020 til 2021.

I den såkalte bompenggeavtalen som regjeringen ble enig om på slutten av valgkampen, ble det funnet ekstra penger til de største byene, som jeg nå har beskrevet. Men det oppsto raskt en uenighet om hva pengene skulle brukes til, og dette er litt i forlengelsen av det representanten Myrli overordnet spurte om i stad. Oslo Venstre foreslo å doble bompenggeavgiften i Oslo i rushtiden og mente at det var helt i tråd med regjeringens nye bompenggeavtale, noe Fremskrittspartiet dessverre var uenig i, mente dere. Andre syntes kanskje det var positivt. Hvilke konsekvenser får regjeringens bompenggeavtale for bilistene i Oslo?

Jon Gunnes (V) [11:21:21]: Man må huske på at de pengene som nå tilbys disse fire byene, er det – som jeg har forstått det – vel egentlig bare Trondheim som har takket ja til ennå. Senterpartiet er med og styrer den byen. Det er sånn at av de pengene skal halvparten gå til det formålet innenfor kollektivsatsing som de ønsker

lokalt. Vi har veldig tro på lokal styring og lokal medbestemmelse i dette. Så skal det også være en reduksjon av bompenggeinnkrevningen i forhold til det totale antallet bilister. Hvordan de da vil utforme innkrevningen i forhold til totalmengden, får være opp til lokale myndigheter å avgjøre.

Arne Nævra (SV) [11:22:27]: Venstre skal ha ros for to uttalte grønne holdninger i det siste. Iskanten – hvor skal den ligge hen? Så er det en ting til: Fergefri E39 – der har statssekretær Hamre vært ute og sagt noe – fantastisk det også. Vi har også signaler fra Senterpartiet, som setter spørsmålsteget ved Hordfast. Den saken må vi begynne å tenke over på nytt, blir det sagt fra det holdet. Det begynner å bli spennende nå i samferdsels-spørsmål. Det jeg har lyst til å spørre representanten Gunnes om, er: Hvilke sjanser har Venstre til å få Høyre og Fremskrittspartiet på bedre tanker i spørsmålet om fergefri E39?

Jon Gunnes (V) [11:23:24]: Venstre står bak den vedtatte NTP-en som gjelder nå. Der står det tre fjordstrekninger omtalt på E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Det er Rogfast, som allerede er påbegynt. Den slutfører vi. Det er Hordfast, som er i andre periode, og det er Møreaksen. De prosjektene står Venstre bak.

Så er det de fire neste prosjektene, som selvfølgelig ikke har fått noen bevilgning. De er under planlegging, men der ser Venstre helt klart at det går an å tenke nytt når det gjelder autonome ferjer med raskere overganger og andre løsninger. Men det skal være helt klart at Venstres førsteprioritet er gul midtstripe, tunnelsikkerhet og rassikring av E39 mellom Trondheim og Kristiansand.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:24:42]: Transportsektoren står foran store endringer. Vi blir stadig flere, vi reiser mer, vi trenger nye, effektive og klimavennlige transportløsninger. Den teknologiske utviklingen gir oss helt nye muligheter, og sektoren er i ferd med å reformeres på flere felter. Bilparken elektrifiseres, grønn skipsfart er på frammarsj, jernbanen revitaliseres og reformeres, og det offentlige sørger for rammebetingelser som oppmuntrer til utvikling og innovasjon. Det er bra.

Denne regjeringen prioriterer gode rammevilkår for transportsektoren, for det har stor betydning hvilke rammebetingelser vi som politikere legger opp til. Derfor er jeg glad for å være del av en regjering som har et systematisk og langsiktig arbeid for å bygge ut, utvikle og modernisere transportsektoren, for det trengs. Da velgerne valgte et ikke-sosialistisk flertall i 2013, startet vi

arbeidet med å ta igjen et stort etterslep, og vi igangsatte flere reformer for å fornye sektoren. Siden den gang har samferdselsbudsjettet økt med over 80 pst. Over 80 pst. økning av dette budsjettet viser en reell vilje og handlekraft, som disse fire partiene har stått sammen om. Vi bygger ikke bare landet, vi bygger hele landet.

Bare for jernbanens del vil det i året som kommer, fases inn ni nye tog. Det blir forbedringer på togtilbudet, oppstart av et nytt, stort prosjekt på Dovrebanen, og ikke minst vil det bli økt aktivitet i flere av de store investeringsprosjektene som pågår nå. Sammen med det helt nødvendige reformarbeidet vil dette bidra til å gjøre toget mer konkurransedyktig.

Samferdselspolitikk er god distriktspolitikk. Bredbånd, gode og trygge veier, gode fergeforbindelser og forbedret infrastruktur gjør at en kan bo og arbeide i hele landet. For Kristelig Folkeparti er det viktig at alle husstander og private og offentlige virksomheter får et tilbud om bredbånd av god kvalitet. Derfor ligger målet om at 90 pst. av husstandene skal ha tilgang til høyhastighetsbredbånd i løpet av 2020, fast. Samtidig øker tilskuddene for utbygging av bredbånd i de geografiske områdene der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer. Den statlige innsatsen på dette området er faktisk helt avgjørende for å få bygd ut bredbånd i distriktene. Dette er god distriktspolitikk.

Vi har vist at vi prioriterer sektoren gjennom økte ressurser så vel som ved å fornye. I tiden som kommer, må vi bruke ressursene enda mer effektivt. Det vil bli utviklet nytt og mer miljøvennlig drivstoff. Bruken av intelligente transportsystemer vil gi mer effektive løsninger og en mer moderne, tilpasset og grønnere infrastruktur. Dette skaper en bedre og mer tilpasset transporthverdag for alle. Dette ser vi fram til i Kristelig Folkeparti.

Elbilpolitikken i Norge har vært og er fortsatt en suksess. Det skyldes ikke minst at vi har hatt forutsigbare forhold fra myndighetshold, og at vi har opprettholdt favoriseringen av null- og lavutslippskjøretøy. Det skal vi fortsette med, bl.a. ved at skattefordelene for elbil på engangavgift og merverdiavgift videreføres hele perioden for å nå 2025-målet.

God transportpolitikk handler også om å etablere ordninger for dem som trenger litt ekstra tilrettelegging i vårt samfunn. TT-ordningen er et eksempel på en slik type ordning. For synshemmede og andre med sanse- nedsettelse er den nasjonale, utvidede TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt og aktivt hverdagsliv. Etter flere år med opptrapping vil den nasjonale TT-ordningen nå snart dekke hele landet. Det er viktig. Det betyr mye for mange, og jeg får svært mange positive tilbakemeldinger fra enkeltmennesker som rett og slett sier at de har fått et nytt og bedre liv gjennom den utvidede

TT-ordningen. Når vi nå øker bevilgningen til den nasjonale TT-ordningen med ytterligere 26 mill. kr på årsbasis, 13 mill. kr fra 1. juli 2020, vil brukerne kunne få et enda bedre tilbud i flere fylker. Nå kan ordningen rulles ut i hele landet. Det er et viktig tiltak.

Jeg ser at Arbeiderpartiet nå også støtter opp om denne ordningen, og det er bra. Men det er grunn til å minne om at Kristelig Folkeparti talte for døde ører da de rød-grønne satt med makten. Nå, med dagens regjering, har vi fått på plass en nasjonal ordning med finansiering. Ikke overraskende er det da også slik at Kristelig Folkeparti stemmer for innstillingen og mot forslagene.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:29:59]: Jeg regner med at representanten Grøvan kjenner godt til Egersund kommune og all den flotte verdiskapingen som foregår på Eigerøya. Der er det både leverandørindustri, dypvannskai, maritime klynger og mye, mye mer.

I forbindelse med statsbudsjettet for 2019, altså for inneværende år, er det en merknad fra en samlet komité som etterlyser tiltak for Eigerøy bru. Lokalsamfunnet skriker etter hjelp til å få orden på en gammel bru. Den er den eneste atkomstveien til øya, den har breddeutfordringer, og den har også fått innført vektbegrensninger. I forbindelse med statsbudsjettet vi behandler nå, for 2020, var komiteen nødt til å legge inn en nesten likende merknad om brua, da det ikke var utført noe arbeid på den.

Kan representanten forklare hvorfor regjeringen, som Kristelig Folkeparti er en del av, ikke vil følge opp en enstemmig merknad fra komiteen?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:30:57]: Jeg er kjent med forholdene rundt Egersund og behovet for en bedre infrastruktur rundt området, som både har et rikt næringsliv og et stort potensial for å kunne utvikle seg videre.

Eigerøy bru er et eksempel på et viktig tiltak som bør komme på plass for at en skal kunne ta ut det potensialet som ligger i denne regionen. Fra Kristelig Folkepartis side ønsker vi å være med på å følge opp at den utbedringen som det er pekt på er nødvendig, kan skje. Vi vil være opptatt av å prøve å få på plass en ordning og en løsning som kan ivareta det behovet som Egersund og regionen har framover for å kunne utvikle næringslivet og potensialet ytterligere.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:31:56]: Det var et greit svar, og jeg håper Kristelig Folkeparti lykkes i det arbeidet.

Mo i Rana har noe av den samme situasjonen for sin lufthavn. I budsjettbehandlingen i 2019 la en enstemmig komité inn en merknad bl.a. om «at det bør tilstrebnes å ha en dialog og fremdrift om en gjennomføringsavtale som muliggjør oppstart med lokale midler så snart som mulig». Også her måtte en enstemmig komité stå bak en lignende merknad for det budsjettet vi behandler nå, for 2020.

De lokale står klare og vil komme i gang med å utbedre lufthavnen, og jeg håper representanten Grøvan nå kan gi et like positivt svar på dette som han gjorde på det forrige spørsmålet. Når mener representanten Grøvan at regjeringen står klar?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:32:55]: Jeg har fulgt utviklingen og planene fra idé til der en er nå, når det gjelder lufthavnen i Mo i Rana. Kristelig Folkeparti ser veldig positivt på den etableringen. Vi tror den har et stort regionalt potensial. Den vil kunne være med på å løfte regionen både næringsmessig og ellers på en helt annen måte enn man kan uten den. Jeg må bare si at jeg er full av beundring for det lokale initiativet som har vært i denne saken.

Jeg er kjent med at det har vært en dialog mellom de lokale initiativtakerne og departementet om dette. Det er en anbudsrunde ute nå. Fra Kristelig Folkepartis side ønsker vi nå å legge forholdene til rette slik at avtalene kan komme på plass og staten kan gjøre den jobben de har sagt de skal gjøre, også når det gjelder å betale ut på et nødvendig tidspunkt, slik at man ikke får noen forsinkelse i oppstarten og den videre utviklingen av dette viktige regionale prosjektet.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:34:12]: Det foreslås 150 mill. kr i årets budsjett til Nasjonale turistveger, og det er kjempebra.

Nasjonale turistveger omfatter 18 veistrekninger med en samlet veilengde på over 2 000 km, og i løpet av 2020 vil 161 prosjekter være gjennomført. Nasjonale turistveger har vært med på å profilere og løfte fram flere spennende og attraktive veistrekninger utenom stamveinettet. Besøkstallene er gode, og det er et tett og godt samarbeid med turistbedriftene. Bidrag fra fylkeskommuner og kommuner har vært på til sammen 15 mill. kr.

Jeg merker meg at Samferdselsdepartementet i løpet av 2020 vil se nærmere på den samlede ressursbruken til Nasjonale turistveger og hvilken innretning denne ordningen skal ha videre. Senterpartiet vil uttrykke bekymring for at verdiene disse veiene har for norsk reiselivsnæring, ikke blir tilstrekkelig anerkjent.

Hvilket syn har Kristelig Folkeparti på Nasjonale turistveger, og er det grunn til bekymring for framtidige bevilgninger til dette arbeidet?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:35:15]: Nasjonale turistveger kan ha veldig stor betydning når det gjelder å lede folk inn mot områder av landet som vi ønsker å vise fram for turister og også ta vare på. Vi ønsker at det fortsatt skal være nasjonale turistveier, og vi ser også at det er behov for en gjennomgang der en kanskje går grundigere inn på hvilke veier som skal prioriteres spesielt, og at det må være en dialog med regionale og lokale myndigheter omkring de ulike prosjektene.

Når det gjelder at vi skal ha nasjonale turistveier: Ja, de har en viktig funksjon i dag. Vi ønsker at de skal kunne spille den rollen de har hatt overfor flere attraksjoner allerede i dag, også i framtiden.

Arne Nævra (SV) [11:36:17]: Jeg betrakter representanten Grøvan som en person som er saklig, setter seg inn i samferdselssakene og foretar sine vurderinger. Jeg betrakter også representanten Grøvan som en person som respekterer NTP i stor grad. Det er også sånn at NTP på mange måter er en ønskeliste, og hvis den skal binde oss hellig i fire år, kan det hende vi ikke helt følger med i timen.

Jeg vil stille representanten Grøvan samme spørsmål som jeg stilte en annen representant her, om fergefri E39. I lys av ny teknologi kan det hende man må tenke på nye løsninger for kryssing av disse vanskelige fjordene. Vi har hittil brukt 1,8 mrd. kr bare på planlegging av disse vanskelige fjordkryssingene. Kan representanten Grøvan se for seg å revurdere og tenke over standpunktene rundt fergefri E39?

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:37:23]: Fergefri E39 ligger som et viktig prosjekt i den vedtatte nasjonale transportplanen. Jeg må si jeg er litt forundret over at SV, som er et parti som tenker på hele landet, er opptatt av på en måte å ta ned det prosjektet som betyr så mye for viktige deler av Distrikts-Norge, der vi har en stor og viktig næringsvirksomhet.

Når vi rullerer NTP, må vi alltid gå inn og se hva som er mulig, og hva som ikke er mulig. Vi må se hvordan de samfunnsøkonomiske gevinstene er knyttet til hvert enkelt prosjekt. Det gjelder også strekningene som er nevnt som viktige strekninger i Nasjonal transportplan når det gjelder fergefri E39. Men å avlyse det i forbindelse med rulleringen vi nå skal igjennom, vil jeg ikke gjøre.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Statsråd Jon Georg Dale [11:38:40]: Å bygge infrastruktur handlar om å bygge landet – bygge landet vårt sterkere, tettare saman, forstørre bu- og arbeidsmarknadsregionar og korte ned reiseavstanden for norsk næringsliv. Ved å investere i infrastruktur bygger vi grunnlaget for vidare vekst, økonomisk berekraft og

vår felles moglegheit til å møte vår tids største utfordringar.

Men skal vi få til det, må vi gjere meir enn å bruke mest pengar. Vi må rett og slett få meir igjen for kvar investerte krone. Difor har regjeringa gjennom dei åra vi har styrt, faktisk prioritert samferdselssektoren både i ressursbruk og ikkje minst gjennom å gjennomføre effektive og nødvendige reformer. Det gjer at det er ein vekst i budsjetta på over 80 pst. sidan Framstegspartiet kom inn i regjering i 2013. Det gjer at vi gjennomfører den største satsinga på norsk jernbane sidan 1962, året før mor mi vart fødd. Det seier litt om dimensjonen som er over jernbanesatsinga under denne regjeringa. Og vi får ned vedlikehaldsetterslepet langs kysten vår, trass i at det ikkje er vekst i budsjetta, fordi vi brukar pengane smartare.

Måten vi har gjort det på, er at vi har gjort det som har verka i andre sektorar før. Vi bryt monopol, og når ein bryt monopol, får ein nye resultat. Det var då vi braut vegutbyggingsmonopolet og etablerte Nye vegar, at vegbygginga i Noreg skaut fart. Det var då vi fekk ned kostnadane og opp samfunnsnytta, ikkje berre fordi vi brukte meir pengar på å byggje veg – for vi gjorde det også – men fordi vi torde å ha strukturelle reformer som faktisk har vist seg å verke.

Det er når vi bryt monopolet på norsk jernbane, vi får betre resultat, i form av fleire selskap som no kjempar om å tiltrekke seg endå fleire passasjerar, fordi passasjerane skal ha lyst til å velje å ta toget. Difor gjennomfører vi jernbanereforma. Det gjev resultat – milliardar sparte for staten som vi heller kan reinvestere i ny infrastruktur, meir togmateriell, betre rutetilbod.

Det verkar å bryte monopol, og det verkar å modernisere staten. Difor er vi ikkje ferdige med reformene, men vi er i full gang. Vi fortset å omorganisere Statens vegvesen så dei kan kome tidlegare inn og lære av det vi har fått til med Nye vegar, når vi no divisjonsorganiserer oss.

Vi kuttar i avgiftene for luftfarten for å sørge for at folk i heile landet får bruke det einaste kollektivtilbodet veldig mange har, nemleg sin lokale flyplass. Vi digitaliserer tenester, noko som ikkje berre handlar om å flytte servicen vekk frå den personlege kontakten og over på mobiltelefonen, for det er ikkje eit poeng i seg sjølv, men det gjev ei massiv desentralisering av tenester til befolkninga fordi vi flytter tenestene heilt heim i stova, eller alle andre plassar ein kan tenkje seg å ta med mobil, iPad eller datamaskin.

Det er modernisering av offentleg sektor som gjev oss gode resultat i samferdselspolitikken. Det gjer vi samtidig som vi følgjer opp alt det som er nødvendig. Vi må ha større kontroll med transportsektoren, difor styrker vi det i budsjettet for 2020. Nye teknologiar skyt

fart. Blant dei attraktive som mange i norsk næringsliv satsar på no, er droneteknologi – styrkt satsing i budsjettet for 2020. FoU-prosjekt og ikkje minst testing gjennom Pilot-T er prioriterte i budsjettet for 2020.

Vi ryddar i regelverk, vi prøver å flytte gods frå veg over på bane og sjø, vi forenkler for næringslivet og for folk flest, og vi fortset kuttinga av bompengar gjennom bompengavtalen, som i dette budsjettet gjev store utslag både i dei største byane våre og i distrikta. I sum bidreg dette til å byggje landet vårt sterkare, for å sørge for at vi har eit næringsliv som går rundt, og som skapar lønnsame arbeidsplassar i heile landet. Difor vil regjeringa fortsetje å byggje landet også i 2020.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [11:43:52]: Ifølge oppslag i pressen var et ambulansfly en natt i oktober på vei til Kjevik lufthavn i Kristiansand for å hente en syk pasient som skulle til behandling i Oslo, men ambulansflyet kunne ikke lande på Kjevik lufthavn fordi det nå ikke lenger er bemanning til å ta imot ambulansfly nattetid. Tidligere hadde Kjevik og andre flyplasser bemanning slik at de i nødstilfelle hadde ordninger som gjorde at personell ble utkalt og de kunne ta imot ambulansfly på natta. Nå er det altså kuttet – forstå det den som kan.

Egentlig hadde jeg tenkt å stille spørsmål om dette stemmer, men siden dette ikke er tilbakevist, regner jeg med at det stemmer. Spørsmålet mitt blir da: Kan statsråden forsvare dette?

Statsråd Jon Georg Dale [11:44:55]: Beredskapen på norske flyplassar skal vere god nok, og det betyr at ein må ha personell som ein kan tilkalle. Eg følgjer dette opp også overfor Avinor, og dei har meldt, som dei også har uttalt ute, at det var spesielle omstende som gjorde at dette ikkje var på plass den dagen. Det er jobben min å sørge for at Avinor skjønar det ansvaret dei har når det gjeld dette, og det følgjer eg naturlegvis også opp, som eigar av Avinor.

Sverre Myrli (A) [11:45:24]: Nå er begrepet at beredskapen skal være «god nok». Det kan jo være litt flytende. Men jeg er glad for signalene fra statsråden. Jeg tolker det som at han mener dette ikke er akseptabelt. Nå har det vært så mye diskusjoner om kaoset som er med ambulansflyene i Nord-Norge, at vi tåler rett og slett ikke mer. Vi må sørge for at flyplassene våre kan ta imot ambulansfly også nattetid. Landet vårt ser slik ut at det er helt nødvendig at de kan det.

Jeg har registrert at grunnen til det som har skjedd på Kjevik, er at Avinor er igjennom en stor spareplan, som er initiert fra regjeringen og Samferdselsdepartementet. Spørsmålet mitt er: Hva gjør nå samferdselsmi-

nisteren for å unngå at kuttene i Avinor går ut over beredskapen og sikkerheten ved norske flyplasser?

Statsråd Jon Georg Dale [11:46:22]: Det er ikkje anledning til å kompromisere med sikkerheitsnivået i norsk luftfart. Det har vi eit uavhengig tilsyn som følgjer opp. Og Avinor er klar over det. Dei har sagt at dei hadde eit spesielt tilfelle den kvelden det var vist til, og eg har allereie sagt her at eg vil følgje dette opp også i den dialogen eg har med Avinor. Det betyr at vi skal følgje dei krava som gjeld, og vi skal ha lufthamner som er i stand til å handtere det ansvaret dei har, i tråd med dei føringane som er gjevne, både frå oss som regulator og frå tilsynet som tilsynsmyndigheit. Og representanten kan leggje til grunn at dette vert følgt opp også vidare.

Sverre Myrli (A) [11:47:04]: Det blir skifte til et annet høyaktuelt tema. Det er vinter i Norge, det er ofte det i desember, og da står mange lastebiler i grøfta, eller om de ikke står i grøfta, står de fast i vegen og sperrer trafikken. Mange av de lastebilene er dessverre utenlandske.

I går var det E6 i Nordland, jeg tror det var i Sørfold, som var stengt. Et vogntog hadde sakset, som det blir sagt, og trafikken kom ikke forbi. I realiteten var Norge delt i to. Alternativene var enten å ta ferje om Bodø og over til Lofoten eller å kjøre om Sverige – en avstand på titalls mil ekstra. Det må gjøres noe drastisk for å få de farlige vogntogene bort fra norske vegar. Hvordan stiller samferdselsministeren seg til forslaget om å lage et transportpoliti?

Statsråd Jon Georg Dale [11:48:09]: Framstegspartiet har tidlegare teke til orde for det, og det betyr at eg har gått til val på det. No har ikkje regjeringa konkludert med at det har vore nødvendig hittil, og det er med utgangspunkt i at det er greitt å bruke andre mekanismer for å auke kontrollaktiviteten, gjennom auken i løyve som no kjem til Statens vegvesen, som vi har fått på plass i budsjettet for 2020, gjennom samarbeidet som er med politiet, men også med Arbeidstilsynet og tolletaten. Eg var så seint som i går på storkontroll på svenskegrensa. Vi stoppa alle vogntog som kom inn over grensa ein periode. Det gjev fullstendig kaos, men det verkar. Då er det fire etatar som samarbeider: Arbeidstilsynet, politiet, tolletaten og Statens vegvesen. I sum gjer desse kontrollane at vi faktisk får sjekka og avskilta dei bilane som ikkje har noko på norske vegar å gjere, enten dei er utanlandske eller norske. Den kontrollen skal fortsetje med auka styrke også inn i det nye året.

Sverre Myrli (A) [11:49:11]: Jeg har jo sett at Norges Lastebileier-Forbund og andre aktører i transportbran-

sen sterkt har tatt til orde for at de ressursene som brukes i de etatene som også samferdselsministeren nevner, altså Statens vegvesen, politiet, tolletaten og Arbeidstilsynet, bør samordnes, og de har lansert det som i hvert fall enkelte kaller transportpoliti. Man kan kalle det hva man vil, men det er i hvert fall det navnet som har blitt brukt. Jeg skjønner at ingen har svar i dag på hvordan dette organisatorisk skal være, og jeg skjønner også at Fremskrittspartiet er for å opprette et transportpoliti. Men er det regjeringens politikk? Jobber regjeringen videre med et forslag om å samordne de fire kontrolletatene som har et ansvar her, og etablere noe å la et transportpoliti? Er det regjeringens politikk?

Statsråd Jon Georg Dale [11:50:07]: Svaret er todelt. Ja, regjeringa jobbar aktivt med å samordne kontrollen, men også informasjonsflyten som er mellom dei ulike etatene. For eksempel brukar regjeringa no Statens vegvesen til å hente inn dokumentasjon som Arbeidstilsynet seinare vurderer. Når det gjeld oppgåveløysinga – det som har vore Framstegspartiets klare intensjon med å få på plass eit transportpoliti, nemleg å sørgje for meir effektiv kontroll og tilsyn – er svaret på det ja. Det jobbar regjeringa med, vi har gjennomført fleire grep på det allereie og vil fortsetje å sjå på moglege forbetringar også i det vidare.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:51:03]: Det blir dyrere å fly på kortbanenettet. Det blir høyere drivstoffpriser. Det blir dyrere å pendle. Statlig bompengandel er mindre i distriktene enn i byene, herav høye bompengesatser. Det er vekst i kollektiv persontrafikk, spesielt i sentrale strøk – og det er bra – samtidig som vi har en kollaps i godstrafikken på sjø og bane. Det er billig godstrafikk på vei, og trafikken er i sterk vekst, men det er lav veistandard i distriktene, trafikkfarlige fylkesveier, manglende vedlikehold samt høye billettpriser og dårlig tilbud på kollektivtrafikk i distriktene, og lave priser og gode tilbud i byene. Mange av tiltakene her er gode, mens andre er mangelfulle, og den digitale hverdagen er enormt forskjellig i dette landet.

Er statsråden enig i at vi nå er i ferd med å skape et a-lag og et b-lag i Norge, ut fra hvor folk bor?

Statsråd Jon Georg Dale [11:52:03]: Nei, men det er heilt rett: Den skal stå tidleg opp som skal hente inn forfallet som Senterpartiet sytte for då dei hadde ei hand på rattet i norsk politikk i årtier. Det har vore for dårleg vedlikehald, ikkje berre på fylkesvegnettet, men også på riksvegnettet. Det har ikkje vore satsa på jernbanen, slik det vert no. Det har ikkje vore satsa tilstrekkeleg på andre løysingar for godsnæringa. Så det er av og til eit slit å ta igjen etterslepet etter Senterpartiet.

Men vi er i full gang, og det skjer med auka tempo. Det er difor eg meiner den viktigaste saka denne regjeringa jobbar med, faktisk er å bidra til investeringar, bygginge landet tettare saman. Når ein ser på dei utbyggingane som skjer på vegnettet no, mellom dei store regionane i landet, er jo E6 gjennom Gudbrandsdalen også ein veg for Nord-Norge – eller for sunnmøringane, for den del. Og den systematiske vegutbygginga som no skjer, skjer under vår regjering. Men Senterpartiet gjer seg avhengig av SV, som vil stoppe heile greia.

Bengt Fasteraune (Sp) [11:53:07]: Ja, mye av dette svaret har jeg hørt mange, mange ganger før. Det er ikke noen tvil om at det er mye penger som brukes til samferdselsprosjekter, og de pengene er bevilget av folk som sitter i denne sal.

Det jeg spør om, er hvordan disse pengene blir prioritert. Både når man bryter monopol, når man digitaliserer Norge, som det blir sagt, og når man omorganiserer de store statlige etatene, er spørsmålet fortsatt det samme: Er det en målsetting å bryte ulikhetene mellom distriktene og sentrale strøk? For de er der, og da er det litt påfallende at man snakker om en mangelfull utvikling av samferdselspolitikken da Senterpartiet styrte. Denne regjeringen har jo holdt på en stund. Altså: Vil de strategiske planene regjeringen nå snakker om, redusere forskjellene mellom distriktene og sentrale strøk? Det er det jeg spør om.

Statsråd Jon Georg Dale [11:54:07]: Svaret på det er ja.

Arne Nævra (SV) [11:54:23]: Statsråden påstår at vi allerede nå kan si at jernbanereformen er en suksess. At han tør – før vi har sett hvordan dette uføret slår ut om fire–fem år! Hvordan synes statsråden det går med luftambulansen? Det spares 5,4 mrd. kr på ti år på Pakke Nord, blir det sagt. Jeg sitter med en korrespondanse der Dales departement åpenbart ber Jernbanedirektoratet om ammunisjon til å forherlige denne reformen. De vil ha tall over innsparinger. I svarbrevet står det svart på hvitt at disse tallene ikke kan brukes slik Dale gjør:

«Dette er i utgangspunktet ikke direkte sammenlignbare tall, da vi bl.a. ikke tar hensyn til hva som ville vært forventet vekst i inntekter hadde Vygruppen AS hatt ansvaret for strekningen i perioden.»

Følger ikke statsråden med i eget departement, eller lyver han bevisst om disse tallene?

Statsråd Jon Georg Dale [11:55:24]: Som vanleg driv SV med flisespikkeri i staden for å kome til erkjenninga, nemleg at konkurranse på jernbane gjev gjennom alle dei tre trafikkpakkane som har vore i markna-

den, fleire avgangar, fleire tog som går per dag, samanlikna med dagens tilstand. Fleire passasjerar er forventet inn på norsk jernbane, og prisen for skattebetalarane går ned, med det som resultat at vi får evne til å reinvestere i norsk jernbane.

Eg har sagt – og eg gjentek gjerne – at vi sparer milliardar av kroner på desse trafikkpakkane. Om det er 10, 11 eller 12 milliardar, kan naturlegvis SV få ha ein diskusjon om. Den kan dei få ha heilt i fred, for dei har jo vore imot å spare ei einaste krone av dette, og med det teke frå seg sjølv moglegheita til å halde fram med å investere i ein framtidretta norsk jernbane som vi skal lage til det beste for passasjerane.

Arne Nævra (SV) [11:56:27]: Det virker fortsatt som om statsråden vil bruke disse tallene. Jeg legger også merke til at representanter for andre regjeringspartier her i salen konsekvent har brukt feil tall. De snakker om innsparinger på 12 mrd. kr. Det er et tall som har satt seg. Det må ikke brukes videre her i salen. Det er feil. Det er en direkte regnefeil. Det er misbruk av tall. Det er demagogi for å selge en pølse som ikke er god. Når det gjelder Pakke Nord, har vi regnet på dette. Hvis vi ikke tar høyde for alt annet, altså vedlikehold, renhold osv., som vi kunne tatt inn, er tallet 3,6 og ikke 5,4. Sånn ville det vært hele veien. Det er snakk om store milliardsummer som er feil bruk av tall. Det er ikke flisespikkeri.

Kan statsråden være snill og love at han ikke bruker tallet 12 mrd. kr noe mer?

Statsråd Jon Georg Dale [11:57:25]: Det hadde vore freistande å seie at svaret er nei, men eg skal gjere svaret litt lengre. Poenget er at SV ville ikkje spart ei krone. Ein ville hatt auka utgifter samanlikna med dei anboda som no kjem inn, ein ville hatt færre togavgangar enn med dei anboda som no kjem inn, og ein ville ikkje fått til den fornyinga som jernbanereforma no er i ferd med å gje i heile jernbanesektoren. Det ville ha redusert evna til å investere i infrastrukturen. Og det morosame med fleire av opposisjonspartia sine alternative budsjett no er at innsparinga som ligg i 2020-budsjettet på grunn av desse konkurransane, brukar ein til å finansiere aktivitet. Dei har begynt å bruke gevinsten av ei jernbanereform ein er imot, og som ein gjentek at ein er imot. Det einaste opposisjonen sin politikk har til felles, er at han ikkje heng saman.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:58:34]: Mens denne debatten foregår, sitter tillitsvalgte i NTL, Norsk Tjenestemannslag, i møte med Luftfartstilsynet. De er tillitsvalgte i Avinor, og møtet har sin bakgrunn i at Avinor har et spareprogram fram mot 2021 der de årlig

skal spare mellom 400 mill. kr og 600 mill. kr. Dette mener de tillitsvalgte i NTL allerede har ført til svekket beredskap på Avinors flyplasser, og de har varslet om dette.

Avinor har nemlig definert seg vekk fra en forsvarlig beredskap i perioder der det er sykdomsforfall, og på nattetid. EASA, det europeiske flysikkerhetsbyrået, har en regel som sier at flyplassene kan nedgradere sikkerhetsgarantien til en lavere kategori ved det som kalles «unforeseen circumstance» – en uforutsett omstendighet – i inntil 72 timer. Redusert kategori betyr at det er færre redningsmannskaper til stede på flyplassen, noe som igjen fører til at f.eks. Boeing 737 ikke kan lande uten at piloten aksepterer redusert beredskap på bakken. Dette er en av de vanligste flytypene i Norge. Senest på fredag valgte en pilot sikkerhet og å gå til Haugesund lufthavn istedenfor til Flesland, som var den opprinnelige destinasjonen. Et annet tilfelle, på Kjevik, ble nevnt i replikkvekslingen. Der kunne ikke et ambulansfly lande tidligere i år, da Avinor hadde sagt opp nattevaktavtalen og stengt flyplassen fordi det ikke var noen som kunne stille på kort varsel den natten.

Jeg vet at innsparingsprogrammet i seg selv ikke er statsrådets ansvar alene, men kraftige signaler fra ham har styrket presset på styret og ledelsen i Avinor. Når Riksrevisjonen i tillegg kommer på banen med kritikk av kostnadsøkninger i selskapet, må det selvfølgelig ageres. Men senest i april i år uttalte direktøren i Avinor:

«Sikker og stabil drift er alltid avgjørende.»

Videre sa han:

«God kvalitet og gode kundeopplevelser er nøkkelen til suksess.»

På bakgrunn av alt dette lurer jeg på: Hvem tar utgiftene til innsparingene når flyselskapene, på grunn av svekket beredskap, må gå til Haugesund for så etterpå å transportere passasjerene på bakken til Bergen? Etter alle solemerker er det kundene, passasjerene og flyselskapene, som tar utgiftene og ulempene. Det kan vel knapt kalles gode kundeopplevelser når innsparing føres over på kunden.

Vi i Arbeiderpartiet er utrolig glad i Avinor. Vi er utrolig glad i Avinor-modellen og alle de flotte menneskene som arbeider hver dag for å sørge for at beboere kommer dit de skal, og for at vi har et næringsliv som kan utøve sine tjenester fra steder i hele landet, som videre gjør at verdiskaping kan skje i hele landet, til tross for regjeringens sentraliseringsiver. Vi er derfor bekymret for at dette er med på å svekke selskapets gode renommé og framtidige eksistens. Vårt anliggende er imidlertid at sikkerhet og beredskap må være det viktigste i selskapets virksomhet. Derfor mener vi at statsråden nå må avklare beredskapssituasjonen i Avinor,

sånn at tilliten og tiltroen til selskapet ikke forvitrer i en kamp om kroner internt i selskapet.

Så til statsråden: Lytt til de tillitsvalgte, lytt til dem når de melder om bekymring for situasjonen. Det er nemlig ikke sikkert at fagforeningene bare kjemper for lønninger og arbeidstid, som en vel har for vane å tro i denne regjeringen, men at de rett og slett er bekymret for selskapets framtid.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [12:03:39]: Det overordna og langsiktige målet i samferdselspolitikken er eit transport- og kommunikasjonssystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til lågutsleppssamfunnet. Fornying og forbetring av transport- og kommunikasjonsinfrastruktur er ei viktig og prioritert oppgåve for denne regjeringa.

Mange vil med rette hevde at det beste verkemiddelet for å styrkje næringslivet og leggje til rette for verdiskaping og busetjing i heile landet er satsing på infrastruktur. I det ligg både veg, bane, kollektivløysingar og IT.

Denne regjeringa har sidan ho tiltredde i 2013, auka samferdselsbudsjetta med 80 pst., og både vegreform og jernbanereform har frigjort ressursar til å bygge meir veg og bane raskare og til mindre kostnad.

I byrjinga av desember var eg så heldig å få vere med på opninga av Rugtvedt–Dørdal på E18, ein 16,5 km lang firefelts veg som Nye vegar har hatt ansvaret for. Denne strekninga blei bygd på 2,5 år og til ein kostnad 30 pst. under ramma. Dette viser at opprettinga av vegselskapet har vore ein suksess, og det er med stor undring ein registrerer at fleire parti i opposisjonen framleis vil reversere og leggje ned selskapet. Det synest eg er å ha lite respekt for skattebetalarane i Noreg.

Ei anna historisk storhending i heimfylket mitt Telemark er opninga av Mælefjelltunnelen på E134 mellom Seljord og Hjartdal kommunar. Det er eit 100 pst. statleg prosjekt som starta opp i 2013 med ein tunnel på 9,4 km og 1,1 km ny veg, til ein kostnad av 2 mrd. kr. Det vil medføre ei innkorting av avstanden Seljord–Notodden med 10 km og gje ei tidssparing på 18 minutt for tungtrafikk, i tillegg til at det bind arbeidsregionane tettare saman.

Når det gjeld IT-området, har me dei siste åra sett ei kraftig utvikling i utbygging og tilgang til høghastighetsbreiband. I løpet av 2019 har 100 000 fleire husstandar fått tilgang til høghastighetsbreiband, og 10 000 av desse er bygde ut i område der det ikkje er kommersielt grunnlag for investeringar. Det er ei stor satsing også for det komande budsjettåret, og løyvinga for 2020 er på 256 mill. kr – som frå 2020 blir forvalta av

fylkeskommunane. Målet om at 90 pst. av husstandane skal ha tilgang til høghastigheitsbreiband i løpet av 2020, ligg fast.

Ei av dei viktigaste drivkreftene for økt produktivitet i både offentleg og privat sektor er digitalisering. Teknologitvikinga opnar for nye måtar å organisere forvaltninga på og gjev eit betre tenestetilbod og heilt nye måtar å gje brukarane tilgang til offentlege tenester. Noreg har gode føresetnader for å lykkast med digitalisering. Ein indeks som måler EU-landa pluss Noreg, Island og Tyrkia på digital infrastruktur for 2019, viser at Noreg blir rangert som nummer fem i Europa etter Finland, Sverige, Nederland og Danmark.

Digital kompetanse og deltaking i heile befolkninga gjennom livsløpet er ein sentral føresetnad for å hente ut gevinstane av digitalisering i offentleg og privat sektor. Eit eksempel er frå Postens signeringsteneste, som har passert langt over ein million signeringar sidan oppstarten i 2016. Over 500 offentlege og private verksemdar har teke i bruk Postens signering for å forenkle prosessane sine, og ifølgje berekningar har denne løysinga spart 95 årsverk. Hjø Lånkassa var 94 pst. av signeringane i 2018 digitale og gjorde gjennom denne tenesta. Løysinga gjer det lettare for brukaren og frigjer arbeidskraft til andre oppgåver.

Samfunnet vårt blir stadig meir avhengig av elektronisk kommunikasjon, og sidan Noreg ligg så langt framme innanfor digitalisering, gjer det at vi som samfunn tidleg møter sårbarheitsutfordringane. Trusselsituasjonen er skjerpa, og elektronisk kommunikasjon er ein kritisk innsatsfaktor for alle samfunnsfunksjonar. Eit stadig skiftande trusselbilde gjer det nødvendig å følgje med på IT-sikkerheita i offentleg sektor.

Sidan digitalisering er eit globalt fenomen, må IT-politikk bli utforma i eit internasjonalt perspektiv. Noreg bør vere til stades i dei foruma kor denne politikken blir utforma, som f.eks. OECD, EU, FN, G20-samarbeidet og det nordisk-baltiske samarbeidet. Eg viser til budsjettet, der det bl.a. er sett av 73,8 mill. kr til deltaking i EU-program som Noreg tek del i etter EØS-avtala, og som er knytte til utviklinga av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning.

Til slutt: Det er veldig positivt at regjeringa så tydeleg ser behovet for å satse på IT, og at ho styrkjer dette området ved å opprette og samle alt ansvar under ein eigen digitaliseringsminister i Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [12:08:48]: Siden Fremskrittspartiet fikk samferdselsministeren, har satsingen på vei økt med 80 pst. Det viser med all tydelighet at det er Fremskrittspartiet som er vei- og bilistpartiet.

Jeg er så heldig at jeg kommer fra Nord-Norge, og til kun å ha hatt samferdselsministre fra Vestlandet må jeg jo si at disse to vestlendingene absolutt har forstått landsdelen bedre enn mange av dem som har vært før dem. Riksveiinvesteringene i nord har faktisk blitt tredoblet under denne regjeringen. Under de rød-grønne var det et årlig gjennomsnitt på 1,4 mrd. kr som ble bevilget til riksveiinvesteringer i Nord-Norge, mens det i Fremskrittspartiets tid i Samferdselsdepartementet er blitt gitt et årlig gjennomsnitt på hele 3,2 mrd. kr til landsdelen.

Man bygger ikke en landsdel med prat; man bygger den med vedtak, penger og f.eks. asfalt. Dette gjør Fremskrittspartiet og regjeringen. 40 mrd. kr skal brukes til investeringsprosjekter i Nord-Norge i Nasjonal transportplan 2018–2029. Senterpartiets representanter her i dag vil nok bruke mye tid på å snakke om manglende bevilgninger til fylkesveier under denne regjeringen. Vel, det kommer ikke som noen overraskelse at partiet som er mer opptatt av prat enn av handling, vil forsøke å skape et slikt bilde.

Da Senterpartiet satt i den rød-grønne regjeringen, ble forvaltningsreformen gjennomført – en reform som medførte at ansvaret for og styringen av 17 000 km riksvei og flere ferjesamband ble overført fra staten til fylkene. Dette var veistrekninger med et betydelig vedlikeholdsetterslep, og reformen ble gjennomført uten at fylkene fikk tilstrekkelig økte ressurser til å ivareta sitt ansvar. Realiteten er ikke bare at Senterpartiet ikke gjorde noe da de satt i regjering; de er selv med på å styre de fleste fylkeskommunene i landet, også Nordland, hvor jeg kommer fra. Der sitter de med fylkesråden for samferdsel, og heller ikke da klarer de å prioritere godt nok, på tross av økte bevilgninger fra staten.

I Nordland kuttes det i utdanningstilbudet og i hurtigbåt- og ferjetilbudet til kystbefolkningen, og dette skjer altså på Senterpartiets vakt. For noen få dager siden så vi også at det skjedde på Vestlandet, i Møre og Romsdal. Gjennom vår tid i regjering har vi satset på samferdsel hele veien, herunder fylkesveier og rassikring. Siden 2013 har summen til fylkesveiene økt betydelig hvert eneste budsjettår, og for 2020 oppretter vi i tillegg en ny tilskuddsordning på 100 mill. kr for fylkesveier med stor næringstransport. Noen vil hevde at det er en beskjeden sum, men det er en start, og det er definitivt noe de rød-grønne ikke vurderte da de selv styrte.

I nord lever vi i stor grad av havet. Da er det ikke bare veien som er viktig, men også infrastrukturen langs kysten. I 2017 etablerte vi en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø. Ordningen med tilskudd har bidratt til etablering av flere nye sjøtransporttilbud og betydelig godsoverføring med relativt lite midler – et viktig tiltak for å redusere antallet trailere på vei-

nettet vårt. Derfor er det svært gledelig at vi nå fra 2020 gjør ordningen permanent. Gjennom forskutteringsordningen for fiskerihavner som ligger inne i Nasjonal transportplan, har bl.a. Gamvik og Berg kommuner fått forskutteringsavtale. Totalrammen for denne forskutteringsavtalen er på 550 mill. kr.

Det er viet mye spalteplass til fiskerihavnene, som skal overføres til fylkeskommunene. Det hevdes at det ikke følger med finansiering for å ivareta det ansvaret. Da vil jeg bruke litt tid på fakta: I perioden 2013–2019 har prosjektfinansieringen til investeringen vært på 478 mill. kr, og alle prosjektene i Nordland har vært i 2016, 2017 og 2018 – ingen i 2013 eller 2014. Reparasjon og vedlikehold i samme periode har vært på 86 mill. kr og tilskudd til kommunale fiskerihavner på 92 mill. kr – altså en totalramme på 178 mill. kr. Fordelt over sju år blir det 25 mill. kr. Det som ligger i rammeoverføringen til fylkeskommunene i f.eks. Nordland, er vel ca. 50 mill. kr for 2020. Det vil med andre ord si at det er 25 mill. kr som fortsatt kan brukes til drift og investeringer. Da er det verdt å nevne at alle prosjektene i Nordland ligger i siste del av NTP-perioden, og det er vel ikke unaturlig at de da heller ikke er tatt med.

Nord-Norge er mulighetenes landsdel, med betydelige ressurser og næringspotensial. Det landsdelen mangler, er arbeidskraft og ungdom. Fraflyttingen er et faktum, og de sist oppdaterte tallene viser at innbyggertallet går ned med rekordfart i alle de tre nordligste fylkene. Å skyldte på regjeringen er et blindspor. Alle tall viser at det aldri før har gått så bra i nord. Pilene peker oppover, og mulighetene er mange. Kanskje politikerne fra venstresiden heller må gå i seg selv og spørre hva de selv har gjort i fylkeskommunene de styrer, for å ivareta den spredte bosettingen.

Bengt Fasteraune (Sp) [12:14:12]: Statsråd Dale sa i sitt replikkordskifte ja til at forskjellene i samferdselstilbudet i distriktene og landet ellers ikke kommer til å bli mindre med dette budsjettet og framtidens budsjetter. Statsråden var visst også litt bekymret for alt det arbeidet man måtte gjøre for å renske opp i korridorene etter at Senterpartiet hadde vært der. Korte svar – ja, ble det sagt. At forskjellene ikke blir mindre, er ikke nødvendigvis det rette svaret. Jeg tror nemlig at statsråden vet uendelig godt hva som er det rette svaret: Forskjellene blir vesentlig større. Men han vil ikke si det – jeg har spurt ham om dette mange ganger.

Det vi ser i budsjettet, er at det nok en gang er et budsjett som forsterker forskjellene. Oppfølgingen av bompengavtalen mellom regjeringspartiene, der bl.a. den statlige finansieringen øker vesentlig, er et eksempel på det. I den avtalen vil regjeringen i det vesentlige senke bompengene i de store byene, samtidig som man

vil ha en ytterligere satsing på kollektiv og gange – en avtale der partene virkelig må gå i spagat for å bli enige.

I tråd med regjeringspartienes bompengavtale er det statlige bidraget i store kollektivprosjekter økt fra 50 pst. til 66 pst. Økningen utbetales flatt over perioden 2020–2029, uavhengig av framdriften i prosjektene. De samlede kostnadene i de fem aktuelle prosjektene som faller inn under ordningen, er grovt anslått til om lag 53 mrd. kr. Økningen i det statlige bidraget fra 50 pst. til 66 pst. utgjør 8,5 mrd. kr, dvs. 850 mill. kr per år i perioden 2020–2029. Det er fulgt opp i forslaget til statsbudsjett for 2020. Sum statlige bidrag i Oslo og Akershus er altså på 2 088 mill. kr i 2020 og 3 043 mill. kr i 2021. Jeg tror det går an å se hvor pengene til de store prosjektene går i dette landet. Senterpartiet ønsker å bruke en begrenset del av dette og omfordele det til bygdevekstavtaler.

Bompengennbetalingen har skutt fart under dagens regjering. Forventet bompengeskatt i 2019 er 13 mrd. kr. Bompengeskatten øker også. De fleste bompengeprojektene utenom byene har en statlig andel på godt under 50 pst. Siden 2013 har antall bompengestasjoner økt fra 170 til 245. Vi i Senterpartiet har kommet med et enkelt forslag, som statsråden har hørt mange ganger, og som går på statlig garanti for bompengeskatt. Men det skjer altså ingenting som vil føre til mindre byråkrati og billigere løsninger.

I praksis vil en passasjervekst i kollektivtransporten i de store byene føre til økte utgifter for fylkeskommunen fordi hver enkelt billett er subsidiert. Intensjonen er god, men konsekvensene blir nå bare tydeligere og tydeligere. En månedsbillett på kollektive transportmidler i Oslo koster 750 kr – like mye som en billett fra Dombås til Oslo én vei med tog. Når nå muligheten for minipris blir redusert eller borte, samtidig som drivstoffutgiftene øker, pendlerfradragene minsker og flyseteavgiften øker på kortbanenettet, ser vi tydelig hvem som blir skadelidende. Regjeringen har økt avgiftene med 6,3 mrd. kr siden den kom til makten i 2013. Gjennomsnittspendleren har tapt nesten 4 000 kr i reisefradrag siden 2013 og sitter nå igjen med bare 44 pst. av 2013-fradraget. Senterpartiet foreslår å styrke pendlerfradraget med 0,5 mrd. kr i årets budsjett.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 ble kostnaden ved å fjerne etterslepet på fylkesveinettet estimert til om lag 58 mrd. kr ved inngangen av 2014, med en usikkerhetsmargin på 47–77 mrd. kr. Når vi nå ser på dette på nytt, er anslaget det samme. Det er faktisk litt høyere. Det vil si at etterslepet på fylkesveiene i hele denne perioden ikke har ført til noe som helst.

I budsjettet fra regjeringen vil ikke dette bedre seg. Blant annet er penger avsatt til asfaltarbeid, som nevnt her i sted, redusert med 32 pst., fra 960 mill. kr til ca.

650 mill. kr. Budsjettet legger opp til en voldsom satsing på samferdsel rundt de store byene, og distriktene blir skadelidende. Senterpartiet vil i sitt alternative budsjett øke bevilgningen til fylkesveier med 1 mrd. kr.

Statsråd Nikolai Astrup [12:19:30]: Regjeringens mål er å skape et bærekraftig velferdsamfunn også for fremtidens generasjoner. Det innebærer at vi må fortsette å modernisere og effektivisere offentlig sektor, legge til rette for nye jobber i privat sektor og gjøre hverdagen enklere for folk flest.

For å få til det er digitalisering et av de viktigste virkemidlene vi har. Digitalisering og ny teknologi kan bidra til både økt verdiskaping, innovasjon og bærekraftig utvikling. Det forutsetter imidlertid at den digitale grunnmuren, i form av bredbånds- og mobildekning, er solid og robust.

Norge har infrastruktur i verdensklasse: 99,9 pst av landets husstander har i dag mulighet til å få bredbånd med en hastighet som er god nok til å lese aviser, sende e-post og bruke offentlige tjenester på nett. Siden regjeringen tok over i 2013, har det også skjedd en formidabel utvikling innen høyhastighetsbredbånd, dvs. bredbånd med en hastighet på mer enn 100 Mbit/s. I 2013 hadde bare 63 pst. av norske husstander tilgang til høyhastighetsbredbånd, og kun 11 pst. av husstandene i spredtbygde strøk hadde tilbud om fiberbredbånd. I 2019 har hele 86 pst. av norske husstander tilbud om høyhastighetsbredbånd, og vi ligger an til å nå det målet som vi satte i Digital agenda, og som mange trodde ville bli krevende å nå, nemlig at 90 pst. av husstandene skulle ha tilbud om høyhastighetsbredbånd innen utgangen av 2020.

Også for mobilt bredbånd har utviklingen vært fantastisk: 98 pst. av husstandene estimeres å ha innendørs 4G-dekning, mot bare 51 pst. i 2013.

Den markedsbaserte politikken hvor det er private bredbåndsaktører som i hovedsak står for utbyggingen og finansieringen av bredbåndstilbudet, har ligget fast i mange år og er svært vellykket. Aktørene investerte nesten 10 mrd. kr i ekomnett og ekomtjenester i 2018. Det har ført til at rundt 100 000 nye husstander fikk tilbud om høyhastighetsbredbånd bare fra 2018 til 2019.

Enkelte steder er det ikke grunnlag for kommersielle investeringer, og derfor bidrar også staten med penger. I statsbudsjettet for 2020 foreslår regjeringen å bevilge 256 mill. kr i bredbåndstilskudd. Det er et rekordhøyt nivå, om lag 56 mill. kr mer enn i statsbudsjettet for 2019, og en videreføring av det høye nivået som ble bevilget i revidert nasjonalbudsjett for 2019. Sammen med lokale bidrag vil dette trolig gjøre det mulig å gi opptil 20 000 husholdninger ny eller bedre bredbåndstilknypning.

I sommer opplevde vi at styrtregn og jordskred isolerte Jølster fra omverdenen. Veiene ble blokkert, og innbyggerne var uten mobildekning i to døgn. Vi kan bare tenke oss hvordan det var ikke å kunne ringe til sine kjære eller til nødetatene da naturkreftene herjet og man trengte det som mest. Dessverre vet vi at vi kommer til å oppleve ekstremvær og ulykker igjen. Derfor må vi gjøre det vi kan for å styrke beredskapen.

De siste seks årene har Stortinget bevilget 270 mill. kr til å forsterke mobilnettene i mer enn 40 særlig utsatte kommuner. I minst ett område i hver av disse kommunene har basestasjoner reservestrøm i tre døgn og dobbelt samband.

For 2020 foreslår regjeringen å øke programmet for forsterket ekom med 15 mill. kr. Dette vil gjøre det mulig å fortsette arbeidet med full styrke og inkludere minst ti nye kommuner i programmet.

Neste generasjons mobilnett, 5G, åpner for en rekke nye anvendelser. Smarte byer, selvkjørende biler og helse- og velferdsteknologi er bare noen av de mulige anvendelsesområdene. Regjeringen har lagt til rette for rask 5G-utbygging i Norge, bl.a. gjennom tidlig frigjøring av frekvenser til bruk for 5G. Det er allerede etablert flere 5G-piloter i Norge, og det forventes at den kommersielle utrulling starter allerede neste år. Det betyr at Norge er blant de første landene i Europa som tar i bruk 5G, og det viser at regjeringens politikk har virket.

I statsbudsjettet for 2020 har regjeringen foreslått økte ressurser til Nasjonal kommunikasjonsmyndighets videre arbeid med å tilrettelegge for 5G.

Regjeringen har startet arbeidet med en egen stortingsmelding om markedet for elektronisk kommunikasjon. Viktige temaer i stortingsmeldingen vil være sikkerhet og beredskap i ekomnettene, hvordan vi skal legge til rette for økt konkurranse – ikke minst i sluttbrukermarkedet for fiber – og hvilke mål vi skal ha for bredbåndsdekningen etter 2020, ettersom vi nå ser ut til å være i ferd med å nå de målene vi satte oss i Digital agenda.

Jeg ser frem til debatt både i denne salen og i samfunnet for øvrig, slik at vi kan sørge for en ekominfrastruktur som legger til rette for økt verdiskaping, innovasjon og bærekraftig utvikling.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Oystein Langholm Hansen (A) [12:23:56]: Arbeiderpartiet ønsker regjeringen velkommen etter når en nå vurderer å innføre leveringplikt for bredbånd, og et forslag er nå sendt ut på høring. Arbeiderpartiet – ja, en samlet opposisjon i komiteen – mener at bredbånd er en helt grunnleggende infrastruktur på linje med innlagt vann og strøm.

Flere kommuner og fylkeskommuner bruker store summer på bredbåndsutbygging fordi det er helt nødvendig for å kunne øke bruken av ny teknologi. Vi i Arbeiderpartiet opererer med nesten dobbelt så mye penger i vårt alternative budsjett til dette formålet som regjeringen. Hvorfor bidrar ikke regjeringen med mer penger når behovet ute i distriktene er så mye, mye større?

Statsråd Nikolai Astrup [12:24:49]: Det er bra at også Arbeiderpartiet er opptatt av at befolkningen skal ha god bredbåndsdekning i hele landet. Det er en ambisjon som vi i aller høyeste grad deler.

Regjeringen har økt de statlige tilskuddene til bredbåndsutbygging kraftig de siste årene, og de er i dag på et nivå som er over dobbelt så høyt som da f.eks. Arbeiderpartiet satt i regjering. Det er viktig å understreke at disse pengene også utløser penger fra andre kilder. Erfaringsmessig betyr det at vi kan si at de statlige midlene vi bevilger, kan utløse investeringer på opptil fire til fem ganger beløpet staten har bevilget. Det betyr at vi får en solid og god satsing.

Det er viktig at staten ikke bevilger penger på et slikt nivå at det bidrar til å begrense eller bremse den kommersielle utbyggingen i bredbåndsmarkedet, som jo har vist seg å være en svært vellykket modell for Norge de siste årene, noe dekningstallene for bredbånd viser med all tydelighet.

Øystein Langholm Hansen (A) [12:25:51]: Takk for svaret. Jeg kan gjerne opplyse om at Kåre Willoch heller ikke hadde særlig mye penger til bredbånd i sin regjering. Utviklingen går faktisk framover.

I forrige uke hadde jeg et møte med en reiselivsaktør fra Nordland: Visit Plura utenfor Mo i Rana. Det er en fantastisk bedrift som satser på grottedykking i verdensklasse, og den ligger i et område der det ikke var mobildekning i stua til beboerne, og heller ikke i selskapets lokaler. De har etterlyst levering av offentlig bredbånd flere ganger uten å lykkes. De har nå selv måttet gjøre mye egeninnsats i bygging av vei til en fjelltopp og investert om lag 300 000 kr i mottaks- og sendeutstyr og montasje av dette for å få en fortløpende gründervirksomheten sin.

Har statsråden noen forklaring på hvorfor storsamfunnet ikke bidrar med gode digitale rammevilkår til å utvikle bedrifter i Distrikts-Norge med et så stort potensial som denne bedriften har?

Statsråd Nikolai Astrup [12:26:52]: Regjeringen er selvsagt opptatt av at det skal være mulig å drive bedrift i hele landet, og det skal være mulig å bo i hele landet. Det er grunnen til at vi har en så offensiv politikk for mobil- og bredbåndsdekning som vi har, noe som har vist seg å gi gode resultater.

Det er helt riktig at Kåre Willoch hadde et mindre budsjett for statlige tilskudd til bredbåndsutbygging, men så var det heller ikke en problemstilling den gangen. Men det var i aller høyeste grad en problemstilling da Arbeiderpartiet sist satt med regjeringsmakten, og vi har økt de ambisjonene kraftig.

Det er viktig at vi nettopp legger til rette for at alle skal kunne bo hvor de vil i dette landet og ha god tilgang på digital infrastruktur, slik at de kan ta del i de digitale tjenestene vi tilbyr fra offentlig sektor, og de mulighetene det gir for verdiskaping i privat sektor. Vi deler disse ambisjonene, og vi må selvfølgelig legge til rette for at tilbudet også når de siste husstandene og bedriftene som i dag ikke har tilfredsstillende dekning. Det jobber vi med aktørene for å få til.

Øystein Langholm Hansen (A) [12:27:54]: Jeg vil over til noe statsråden og jeg har hatt en replikkveksling om tidligere. Det går på kobbernettet og det som skjer der.

I Egersund var det en entreprenør som var uheldig, eller ikke nøyaktig nok, og gjorde gravearbeid som førte til brudd på en kobberledning. Telenor nektet faktisk denne entreprenøren å utbedre feilen de hadde gjort, av en eller annen grunn. Vi har til behandling et forslag fra Senterpartiet om å konsekvensutrede Telenors planer om å fase ut kobbernettet.

Vi får mange henvendelser fra både beboere og bedrifter som er bekymret for både redundans og regjeringens manglende satsing ytterst ute i distriktene. Har statsråden full oversikt over hvordan Telenor jobber ute i felten, og hva konsekvensene vil være etter en utfasing?

Statsråd Nikolai Astrup [12:28:54]: Vi har tett dialog med Telenor om moderniseringen av denne infrastrukturen. Vi kommer til å fortsette med det, og det samme gjelder selvsagt Nkom, som har en viktig tilsynsfunksjon. Telenor har forsikret oss om at de ikke skal stanse vedlikehold på kobbernettet før det er tilfredsstillende alternativer på plass. Det opplever jeg at Telenor følger opp, men vi skal selvfølgelig sørge for at vi er tett på Telenor også på det området. Det er ikke tilfredsstillende hvis mennesker som ikke har andre alternativer, mister all tilknytning fordi kobbernettet faller ut. Det må vi rett og slett bare sørge for ikke skjer, og vi har tett dialog med Telenor om det. Dette er vi alle enige om. Så er det et spørsmål om å få det til i praksis, og mitt inntrykk er at Telenor tar dette på det største alvor, og de har også en betydelig nedside hvis de ikke klarer å håndtere dette på en riktig måte.

Siv Mossleth (Sp) [12:30:08]: Jeg gikk gjennom Glasshuset i Bodø først i desember, og der lyste en svær plakat mot meg fra et vindu med teksten: Frihet til å

velge – Telia, Telenor, ice. Det var reklame for ulike mobil-selskap. Mange steder i dette landet kan man faktisk velge mobil-selskap, men det finnes ennå hvite flekker på dekningskartene til disse mobil-selskapene. Verken Telia, Telenor eller ice har f.eks. dekning på Hongset i Brønnøy kommune. Det er et område med mange fast-boende og flere bedrifter. Ser man på planlagte utbygginger i det området, er det fortsatt like hvitt. Jeg har Telia og får kun dekning inne i huset gjennom kobber-nettets Wi-Fi. Ute er det ingen dekning på mobil. Hva vil statsråden gjøre for å bedre slike situasjoner? Når kan mobilbrukere i slike områder regne med å få frihet til å velge leverandør?

Statsråd Nikolai Astrup [12:31:15]: Som et ledd i saneringen av kobbernettet og dermed moderniseringen av ekominfrastrukturen i Norge er målet at alle skal få bedre tilbud og større valgfrihet enn de har i dag. For mange vil et fast mobilbredbånd være et godt erstatningsprodukt for kobbernett. For mange vil fiber være et godt alternativ. Etter hvert som 5G rulles ut, vil det også være mulig å få hastigheter på over 100 Mbit/s via fast mobilt bredbånd. Her ligger det mange muligheter, og vi må sørge for at befolkningen over hele landet kan ta del i mulighetene uavhengig av hvor de bor, om det er på Hongset eller andre steder i landet.

Siv Mossleth (Sp) [12:32:07]: Nå svarte ikke statsråden på hvorfor det ikke er planer for å fjerne disse hvite flekkene som vises i offentlige dokumenter. Men jeg har lyst til å stille et annet spørsmål. Det er ikke lenger slik at kun de med tv må betale lisens. I 2020 kommer skatten som erstatter NRK-lisensen, og den rammer alle som har inntekt, nærmere bestemt nesten 4,4 millioner skattebetalere – langt flere enn antallet som har fått lisensfaktura fra NRK. Det vil si at alle som ikke får inn DAB-radio der de bor eller langs veien de kjører, nå må betale for et tilbud de ikke får. Hva synes statsråden om at folk må betale over skatteseddelen for tjenester de ikke får?

Statsråd Nikolai Astrup [12:33:09]: Som representanten meget vel er klar over, sorterer ikke NRK-lisensen under mitt konstitusjonelle ansvarsområde, så jeg vil overlate til den rette statsråden å svare på det spørsmålet.

Arne Nævra (SV) [12:33:33]: Statsråden nevnte 5G-utbygging, og dette er selvfølgelig et veldig interessant område for norske høyteknologiske miljøer. Jeg kommer fra Buskerud, og vi kjenner jo godt til Kongsberg-satsingen og teknologimiljøet der. Kongsberg er tidlig ute; Norge er tidlig ute.

Samtidig reiser det seg et lite spørsmål. Er det et lite skår i gleden? Jeg vil ikke forbindes med konspirasjonsmiljøer i Norge, langt derifra. Jeg vil bygge alle mine beslutninger på kunnskap. Men kan det være et snev av faglig innhold i bekymringen for helseskader rundt stråling fra 5G? Det er en helt ny frekvens vi snakker om. Hva har regjeringa gjort, og hva vil de gjøre for å berolige dem som er bekymret?

Statsråd Nikolai Astrup [12:34:35]: Takk for spørsmålet. Det er et spørsmål jeg vet opptar noen i samfunnet, og det er viktig at vi gir gode svar på det spørsmålet, slik at befolkningen kan ha tillit til den infrastrukturen vi har, og føle trygghet også i helsemessig forstand for å ta den i bruk.

Så vidt jeg kjenner til, er alle målinger som er gjort av 5G-utstyr, godt innenfor de helsefaglige anbefalingene for stråleverdier som helsemyndighetene har satt. Det skal ikke være noen grunn til å bekymre seg for dette. Men vi vil selvfølgelig også, etter hvert som pilotene ruller videre – vi har hatt piloter i flere år, så vi har grunnlag for å ha egne meninger om dette – følge med på at stråleverdiene holder seg på det nivået som leverandørene har forsikret oss om at de ligger på.

Dette er et spørsmål jeg tenker vi absolutt må følge med på, men ut fra det vi vet i dag, er det ingen grunn til å bekymre seg over stråleverdiene fra 5G.

Arne Nævra (SV) [12:35:40]: Jeg takker for statsrådens svar. Jeg skjønner at statsråden er opptatt av spørsmålet, og jeg regner med at departementet også har fått noen henvendelser om dette.

Vi bør ta det på alvor. Jeg kjenner jo til at en del av det miljøet tilhører miljøer som jeg i hvert fall ikke deler synspunktene til, men jeg vet også at det er tunge faglige rapporter om dette spørsmålet som jeg tror statsråden og departementet bør ta på alvor. Jeg anbefaler i hvert fall at statsråden informerer godt, at rapporter blir lagt ut om de er tilgjengelige, og at det gjøres egne undersøkelser fra departementets side. Dette er en stor, ny satsing hvor Norge er i førersetet, og da tror jeg det er veldig viktig at vi har med oss hele kroppen, hele landet, på det.

Statsråd Nikolai Astrup [12:36:38]: Det er viktig å understreke at de frekvensene vi benytter, er frigjorte frekvenser som har vært i bruk til andre formål. Det er ikke nytt at disse frekvensene benyttes. Den strålingen har på mange måter vært der allerede.

Så er det spørsmål om 5G-teknologien i seg selv bidrar til økt strålingsfare ved å bruke de frekvensene som vi tidligere har tatt i bruk til andre formål. Det jeg kan si så langt, er at det er mitt klare inntrykk, gitt det vi har fått fra helsemyndighetene, at strålingsverdiene ligger godt under de anbefalte verdiene. Vi vil selvfølgelig følge opp

dette fremover. Jeg er opptatt av at vi tar til oss den kunnskapen som måtte finnes, fra både inn- og utland, om dette temaet for å kunne betrygge befolkningen og sørge for at alle har tillit til infrastrukturen og kan ta den i bruk i tiden fremover.

Presidenten: Replikkkordskiftet er avslutta.

Kirsti Leirtrø (A) [12:37:48]: Nasjonal transportplan er en plan om å bruke tusen milliarder på samferdsel de neste tolv årene. Nå starter vi på det tredje året. Vi får selvfølgelig høre fra regjeringspartiene at det er tidenes samferdselssatsing. Det har alle samferdselsministre tidligere også sagt.

Jeg vil minne om at Arbeiderpartiet la 6 mrd. kr mer i sitt alternative forslag til NTP, og for 2020 oppfyller vi dette med å sette av 1,5 mrd. kr mer til samferdsel enn det dagens regjering gjør i sitt statsbudsjett. Regjeringen er nå 21 mrd. kr etter sin egen plan. Med Arbeiderpartiet i regjering ville altså satsingen vært større og mer helhetlig. Allikevel forvalter samferdselsmyndighetene store verdier i form av skattebetalernes penger og bompenger. Dette er penger som må gi en merverdi utover bedre vei, jernbane, havn, fly eller økt framkommelighet.

Bruker vi pengene riktig, gir prioriteringene mer verdiskaping. Har vi den beste entreprenørbransjen, og gir vi dem gode muligheter til å ta opp kampen med utenlandske entreprenører? Vi skal nå klimamål, gi lokal verdiskaping, trygge norske jobber, økt kompetanse og nok fagarbeidere. Dessverre ser vi til stadighet at regjeringen er mer opptatt av å få ned kostnadene på selve prosjektet enn den samfunnsøkonomiske nytten. Det har blitt et ensidig fokus på å få prosjektene store, med lavest pris som utslagsgivende ved tildeling av offentlige kontrakter. Dette er dokumentert feil strategi. Vi må se på hva som er best for samfunnet.

Det siste året har vi fått en rekke henvendelser med bekymringer fra entreprenører om lite økonomisk handlingsrom og store kontrakter som de ikke har mulighet til å delta i konkurranse om, og da spesielt OPS-prosjekt som f.eks. Sotrasambandet, hvor jeg var på besøk i november.

En rapport fra Samfunnsøkonomisk analyse på bestilling fra Entreprenørforeningen tok for seg åtte store norske offentlige anleggsprosjekt med utenlandske entreprenører. Den viste sprekke på både kostnad og tid i 11 av 15 kontrakter. Dette gir oss også store merkostnader. Vi hører om flere permitteringer i anleggsbransjen, konkurser, lav lønnsomhet og flere utenlandske aktører som vinner anbud. Så selv om dette er tidenes samferdselssatsing, varsler norske entreprenører at det ikke legges nok til rette for at de kan være med i konkurransen.

I tillegg er de bekymret for en betydelig mindre veiutbygging på fylkesveiene våre. Vi vet at det mangler

mellom 50 mrd. kr og 70 mrd. kr, og det blir enda verre med årets statsbudsjett med nye oppgaver som ikke er fullfinansiert, økende fergekostnader og at det fortsatt mangler milliarder til utbedringer etter tunnelsikkerhetsforskriften.

Arbeiderpartiet har hvert år under denne regjeringen prioritert mer også til fylkeskommunene. Det er ikke sånn at det bare er fylkesveiene som blir stadig dårligere, det gir også mindre regional verdiskaping, og vi mister betydelig kompetanse. Entreprenørbransjen trenger forutsigbarhet, ikke bare en lovnad om at det kanskje kommer 100 mill. kr i egen satsing på fylkesveier.

I disse dager ser vi at flere veier er stengt på grunn av storm, ras og flom. Vi trenger ikke bare nye veier, vi trenger også økt prioritet på drift og vedlikehold av de veiene vi har, tilpasset de værforholdene som nå også har endret seg.

Nils Aage Jegstad (H) [12:42:44]: En skulle kanskje tro at når en øker et budsjett med over 80 pst. på sju år, skulle det føre til en viss tilfredshet både hos kollegene her på Stortinget og hos dem der ute. Eller når en etter tre anbudsrunder klarer å spare rundt 1,2 mrd. kr årlig i passasjertransporten – penger som kommer godt med på andre deler av jernbanebudsjettet – da skulle en tro at motstanderne ville legge an en mer forsonende holdning til hva som blir lagt fram. Men nei, vi blir beskyldt for å rasere jernbanesektoren. Eller når vi øker bevilgningene til byvekstavtalene langt utover det noen annen regjering tenkte på da de styrte – da sies det at det ikke er nok, og det må mer til.

Nå har jeg såpass lang fartstid i politikken at direkte overrasket blir jeg ikke. Men jeg lever stadig i håpet om at de der ute som faktisk bruker tjenestene, merker en klar forbedring fra tidligere. Det bygges flere kilometere med vei, det satses mer på bymiljøavtaler og byvekstavtaler, og det går flere tog. Selv om jeg skjønner at opposisjonen må være ytterst forsiktig med å rose regjeringens innsats, kunne det kanskje hende at de – i sitt stille sinn, selvfølgelig – tenkte en positiv tanke om den historiske satsingen denne regjeringen har gjort på denne sektoren. Det kan til og med hende at det er sunt å tenke positivt. La juleroen senke seg og tenk: Kanskje var det ikke så dumt med Nye veier AS, som ikke bare har spart oss for penger, men også gitt oss nyttige erfaringer knyttet til effektiv veibygging? Eller kanskje gir konkurranseutsetting av jernbanetransporten muligheter for flere tog, flere avganger og et enda mer kundesvennlig tilbud til passasjerene?

I samferdselspolitikken er det lett å bli opptatt av enkeltprosjekter – naturlig nok. Jernbanedebatten bærer preg av dette. Vi er veldig opptatt av dobbeltspor og elektrifisering – hvor mye og hvor. Jeg tror imidlertid at

vi må bli mer opptatt av målene vi ønsker å oppnå, enn av den tekniske løsningen. Det er vel verdt å merke seg regjeringens påpeking av at ny rutemodell, som ble innført gradvis fra 2012 til 2014, har ført til en kraftig vekst i antall reisende med tog. Intercitytrafikken på Østlandet er de siste seks årene nær doblet. Totalt reiste om lag 15 millioner flere med tog i Norge i 2018 enn i 2012, til sammen ble det registrert nesten 77,7 millioner påstigninger i 2018. Dette forteller meg at vi må fokusere mer på rutetabellen og kanskje i større grad overlate til fagekspertisen å bestemme hvordan vi skal nå målene. Det er mulig at mange små forbedringer gir vel så gode resultater som de store prosjektene.

Det er fire momenter som jeg vil vektlegge som viktig for all kollektivtrafikk. Det er frekvens, regularitet, kapasitet og reisetid.

I et samfunn som vårt er mobilitet viktig. Vi har et langstrakt land som attpåtil er tynt befolket. Det er ikke grunnlag for skinnegående kollektivtilbud overalt. Det er heller ikke naturlig å tenke seg en massiv utbygging av høyhastighetsjernbane. Jeg tror at når vi om få år kan kjøre i 200 km/t fra Oslo til Råde med tog, er vel det for høyhastighet å regne her til lands. Jeg tror heller ikke på myten om at vi skal greie oss uten transportmidler på gummihjul, eller fly, for den saks skyld. Et godt og sikkert veisystem vil fortsatt være en forutsetning for næringsutvikling og utvikling av konkurransedyktige bo- og arbeidsmarkeder i det ganske land. Hvis man ønsker spredt bosetning og å ta hele landet i bruk, må en legge til rette for det gjennom en samferdselspolitikk der de ulike transportmidlene får utnytte sine fortrinn i en fornuftig arbeidsdeling. Ja, selv i de store byene vil bilen, lastebilen og bussen være viktig.

De store byene har andre utfordringer enn landet for øvrig. Derfor tar en i bruk virkemidler for å begrense personbiltrafikken, gjennom flere tiltak. Det er ikke bare et spørsmål om å redusere luftutslippene. Her er antall biler et problem fordi det utfordrer arealbruken. Derfor er det nødvendig med bypakker og byvekstavtaler – men kanskje bedre tilpasset det enkelte byområdet. Dette er imidlertid ikke tiden for å reversere denne satsingen, slik Senterpartiet legger opp til. Det er fortsatt viktig å bidra med statlige midler, spesielt til de største kollektivinvesteringene.

Det er kanskje slik at Siv Mossleth bør tenke på at det bor bortimot to millioner mennesker bare i Oslo og Viken. Det krever sitt, skal man få transportert så mange mennesker.

Steinar Karlstrøm (A) [12:47:53]: I et avisoppslag for noen år siden uttalte den daværende ministeren at en kan ikke asfaltere seg ut av økt transportbehov. Det

var med tanke på å få mer av transportbehovet over på kjøll. Dette var meget godt sagt.

Oppfølgingen av Nasjonal transportplan viser at regjeringen leverer kun 33 pst. av de vedtatte investeringene til kystformål i første del av planperioden. Her inngår bevilgning til fiskerihavner, gods til sjø, kystkultur, m.m. Mange tiltak står på vent, tiltak som er helt avhengig av å få disse midlene for å kunne realiseres.

Det satses historisk store summer på samferdsel, som også forrige taler trakk fram, men budsjettposter for havner og Kystverket reduseres. Bare for Kystverket er det en reduksjon på 3,1 pst. fra fjoråret, altså 100 mill. kr lavere enn årets budsjett. Bompengeforliket har spist 1,7 mrd. kr av budsjettet og har ført til at mer av pengene brukes på veier i bynære strøk. Jernbane er blitt synonymt med bærekraft og får en god del av budsjettene. Dette er vel og bra, men skjevheten øker, og kysten og Nord-Norge sviktes nok en gang av en Høyre-styrt regjering.

Fiskerihavner er særlig viktig for sjømatnæringen, som nå omsetter for over 100 mrd. kr. Spesielt har man i Nord-Norge mange prosjekter som ønsker finansiering. Statsbudsjettet innebærer at kun 34,3 mill. kr av i alt 154,8 mill. kr til dette formålet overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd i 2020. Fra januar 2020 må fylkeskommunene finne penger til det betydelige vedlikeholdsetterslepet ved fiskerihavner. I høringsbrev fra den regionen jeg kommer fra, Finnmark og Troms, snakker man om 400 mill. kr.

Manglende satsing på havner gir mindre gods fra vei til sjø. Arbeiderpartiet er tydelig på at sjøtransport har lave infrastrukturkostnader, mindre arealkrav, gir mindre kø, mindre støy og færre ulykker enn andre transportformer. For å nå felles mål om å kutte klimafarlige utslipp er investering i trafikkknutepunkt og havner svært avgjørende, for å få mer gods over på kjøll.

Arbeiderpartiet ønsker å gi mer penger til Kystverket. Vi ønsker å opprettholde fagmiljøene som er bygd opp over tid. Vi er redd for at demontering og overflytting av oppgaver fra Kystverket til fylkeskommunene ikke er veien å gå. Havneanlegg har gjerne flere funksjoner, og felles planlegging vil være fornuftig.

Arbeiderpartiet setter av betydelig mer penger til fylkeskommunene og til fiskerihavner. Vi ønsker investeringer i havneanlegg og overføring av gods fra vei til sjø. Kysten er et satsingsområde og er viktig for det grønne skiftet. Arbeiderpartiet ønsker en økt satsing.

Jonny Finstad (H) [12:51:58]: Luftfarten er og blir en stadig viktigere drivkraft for økonomisk utvikling og desentralisert bosetting i Norge. Det er derfor både vi i Høyre og regjeringen er opptatt av luftfartens rammebetingelser. Norges langstrakte land er avhengig av

både store og små lufthavner for å skape et velfungerende samfunn både for innbyggerne og ikke minst for næringslivet. Luftfartsavgiftene er en sentral del av flyselskapenes rammebetingelser, og for å dekke samfunnets, næringslivets og passasjerenes transportbehov vil et riktig fordelt avgiftsnivå være utrolig viktig. Regjeringen har nå en endring av luftfartsavgiftene på høring, der det foreslås at kortbanenettet får avgiftslettelse, mens utenlandstrafikk får økninger.

Elektrifisering, bruk av biodrivstoff og hybride løsninger vil om kort tid revolusjonere luftfartens klima- og miljøavtrykk. Med kortbanenettet i Norge vil vi kunne bli et foregangsland med innføring av ny teknologi. I dette perspektivet er det utrolig viktig at norsk luftfart og luftfartsaktørene har rammebetingelser for vekst og utvikling som er forutsigbare, som er helhetlige, og som er nok framtidrettet til å gi økt konkurranse og vekstkraft, ikke bare innenlands og utenlands, men ikke minst for å demme opp mot store internasjonale aktører.

Folks behov og samfunnets behov for økt mobilitet fortsetter å øke – år for år – men vi er så heldige at det går i retning av at vi om få år har utslippsfri transport i Norge. Den teknologiske utviklingen går utrolig fort, folkens. Likevel ser vi at de såkalte miljøpartiene i denne salen er ivrige tilhengere av at vi skal føle flyskam, og de vil innføre dramatisk høyere miljøavgifter på flyreiser for at vi skal fly mindre. Dette vil særlig ramme befolkningen og næringslivet i distriktene, som jeg kommer fra. Derfor må jeg innrømme at det var litt godt da Miljøpartiet De Grønne i nord gikk ut mot sitt eget partis dramatiske budsjettforslag om økning i luftfartsavgiften.

Om kort tid vil luftfarten kanskje være den transportformen som gir minst klima- og miljøavtrykk. Terrenngrepen fra luftfarten begrenser seg jo til en lufthavn i hver ende. Da er det viktig at vi politisk legger til rette for at utviklingen i luftfarten skal gå enda fort og i riktig retning i framtiden, ikke at folk skal skamme seg og slutte å fly. Vi må faktisk ha mer av det i framtiden.

Jeg synes det er gammeldags miljøpolitikk å gjøre det vanskeligere for folk flest. Jeg synes også det er gammeldags å begrense folks mobilitet med skam, forbud og avgifter. Vi må se framover, vi må legge til rette for å stimulere til nye teknologiske løsninger og gjøre det enkelt og lønnsomt for folk å velge grønt. Dette er vi i Høyre og regjeringen opptatt av. Derfor er elbilpolitikken en suksess og fungerer, og derfor er vi også i ferd med å utvikle en ny industri på utslippsfrie løsninger i maritim sektor som vi kan selge til resten av verden.

Luftfarten i Norge er viktig, den har en stor framtid, og den må faktisk framsnakkes. Da må vi i framtiden ikke bare snakke om tog som det mest miljøvennlige transportmidlet, for det er fly og luftfart som faktisk vil overta. Da er det her vi må satse, på denne transportfor-

men som vil binde landet sammen og øke folks mobilitet i framtiden. Det vil utjevne avstandsulempene, det vil gi et løft for mobiliteten i distriktene, og det vil ikke minst legge til rette for et bærekraftig og lønnsomt velferdssamfunn i framtiden.

Presidenten: Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Stein Erik Lauvås (A) [12:56:46]: Jeg satt og hørte på innlegget til representanten Stordalen fra Fremskrittspartiet, hvor han åpnet med å slå fast at Fremskrittspartiet er bilistenes parti og beste venn, at nå bygges det veier som aldri før, og at det måtte en Fremskrittsparti-statsråd inn i Samferdselsdepartementet for å få fart på sakene.

Hva har så skjedd siden siste budsjettdebatt, tenkte jeg. Blant annet har regjeringspartiene underholdt nasjonen med bompengekaos. Det ble en riktig høydare. Det ble krisemøter i regjeringspartiene, hvor Venstre skulle forhandle om bompenger. Fremskrittspartiet på sin side var ferdigforhandlet, sa de, men Venstre skulle allikevel fortsette å forhandle, uvisst med hvem, siden Fremskrittspartiet nok en gang sa at de var ferdigforhandlet. Dermed måtte statsministeren selv ta flyet ned fra Island for å se om det var mulig å rydde opp i kaoset rundt Venstre og Fremskrittspartiet, som for øvrig sitter sammen i regjering.

Det var altså en herlig røre: to regjeringspartier som sprellet alle veier, en statsminister som ikke så hva som kom, og alt dette i en og samme regjering. Statsråden for bompengene var spilt ut over sidelinjen. Hva ble det så til slutt? Jo, det ble noen kroner til såkalt reduksjon i bompenger utenom de store byene, og staten skulle ta litt mer av økonomien i bypakkene. Ellers er det business as usual. Regjeringen håver inn bompenger i rekordtempo hver eneste dag. Selv om Fremskrittspartiet ikke viker en tomme på at de er imot bompenger, har de altså stemt for hvert eneste bompengeprojekt i dette landet her i Stortinget siden 2014. Det er makeløst å se på.

Representanten Stordalen har fremdeles rett: Det måtte en statsråd fra Fremskrittspartiet inn i Samferdselsdepartementet for å få fart på sakene, og spesielt stolt kan Fremskrittspartiet og statsråden være over farten i rekordinnkrevningen av bompenger.

Så kommer vi til intercityutbyggingen i Østfold, hvor minst et av regjeringspartiene lenge mente at det ble bygd for sakte. Tempoet i utbyggingen av Østfoldbanen ned til Halden skulle framskyndes. Så kom utsettelsene. Regjeringspartiene kunne allikevel ikke bygge ut raskere enn opprinnelig planlagt. Men det skulle selvsagt bygges, ble det lovet. Nå er det heller ikke slik lenger, nå er utbyggingen av Østfoldbanen lagt i en eller annen skuff, jeg vet ikke hvilken. Kanskje kan statsråden

svare på det, og kanskje skulle det også vært avholdt et par krisemøter i Venstre og Fremskrittspartiet om Østfoldbanen. Det hadde Østfoldbanen fortjent.

Kan statsråden overhodet svare på dette med Østfoldbanen? Når kommer det regjeringslovede dobbeltsporet fram til Halden? Det svaret er vi spent på.

Solveig Horne (FrP) [13:00:00]: Til representanten Lauvås kan jeg si at en herlig røre ofte blir en god kake, og den samferdselskaka vi i dag diskuterer, er god.

Det finnes vel ikke noe mer gledelig for en politiker enn å bli minnet om politisk gjennomslag, og Frp-ere blir minnet om gjennomslag i samferdselspolitikken hver eneste dag. Under episoden med askeskya for en del år siden kjørte jeg fra Oslo til Stavanger med representanten Pollestad, og han skrøt av alle veiene Stoltenberg-regjeringen hadde fått til. Men hver dag når jeg nå er ute og kjører og ser at det bygges enda mer vei, og at det utføres vedlikehold, blir jeg minnet på at vi har økt samferdselsbudsjettet med 80 pst. siden vi kom i regjering i 2013, og at det endelig skjer noe med veiene i dette landet. Takket være Fremskrittspartiet i regjering lukter det nå asfalt over hele landet, og jeg er stolt over det viktige arbeidet som vi gjør med å bygge landet. Investering i samferdsel er investering i verdiskaping.

Ikke bare binder vi landet sammen, vi gjør også norske veier raskere, mer effektive og ikke minst tryggere. Regjeringen satser på firefelts motorveier, og dette er de tryggeste veiene vi har. Blant alle OECD-land er det nå Norge som har færrest dødsfall i trafikken per 100 000 innbyggere. Vi har altså verdens tryggeste veier. På Vestlandet finnes det mange hovedveistrekninger som tidligere var kjent som dødsveier, hvor det nå nesten ikke er dødsulykker lenger. Gjennom å ruste opp veinettet unngår vi mange tragedier.

Fremskrittspartiet i regjering gjør norske veier tryggere når vi i statsbudsjettet for 2020 foreslår å bruke nær 1,1 mrd. kr til skredsikring på riksveier og nær 800 mill. kr til særskilt fordeling til fylkeskommuner med skredutsatte veier. Dette sikrer både rassikring av utsatte riksveier og at fylkeskommunene får mulighet til å prioritere tiltak for å sikre egne veier mot ras. Rassikring trengs både på store og små veier.

Da jeg ble valgt inn i Rogaland fylkesting i 1999, var et av de viktigste samferdselsprosjektene vi fikk presentert, Ryfast. Jeg husker det den dag i dag: Det var spektakulært, og, ikke minst, det skulle koste 1 mrd. kr. Så tror jeg nå, 20 år etter, at vi kan si at det ble litt dyrere enn 1 mrd. kr, men det er verdt hver krone som er brukt og skal brukes på dette. Det får store ringvirkninger for hele Nord-Jæren og for Ryfylke, og Jæren blir knyttet tettere sammen.

Jeg er glad for at samferdselsministeren fra Fremskrittspartiet står på bilistenes side og lytter til de be-

kymringene som har kommet når det gjelder takst på passeringene. Derfor er jeg glad for at samferdselsministeren nå går inn for at Ryfylketunellen skal koste 112 kr for en vanlig bil (presidenten klubber), som er 40 kr mindre enn det Statens vegvesen foreslo.

Presidenten: Då var tida ute.

Sveinung Stensland (H) [13:03:15]: Full storm og stengte veier eller kolonnekjøring er ikke uvanlig over Haukeli. Prosjektet Haukelivegen skal bedre situasjonen med to nye og store tunneler. Denne uken har både Boknafjord-sambandet på E39, Karmsund bru og Haukelifjell på E134 vært stengt på grunn av vind. Vi er sårbare, og alle taper når Vestlandets næringsliv taper. En sterk industri- og eksportregion trenger bedre forutsigbarhet. Å satse milliarder av kroner på E134 over Haukeli er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og det er slått fast i flere sammenhenger. Den nye Haukelivegen vil også redusere reisetiden mellom Vest- og Østlandet med en time.

I innstillingen til gjeldende NTP trekkes både Vågsli-Røldal og Røldal-Seljestad frem som aktuelle prosjekter å vurdere for fremskyndelse til oppstart i løpet av første seksårsperiode. Videre påpekte flertallet av regjeringspartiene at E134 er utpekt som en hovedveiforbindelse mellom øst og vest, og at det viktigste punktet å utbedre er nettopp Haukeli-tunnelene. Flertallet viste til at Røldal-Seljestad er prioritert på oppstart og ferdigstilling i andre periode. Det innebærer at statlig finansiering er mulig fra 2024. Men en viste til at planarbeidet for strekningen snart ville ferdigstilles – og så vidt jeg vet, er det i ferd med å bli det – så byggestart kan bli tidligere enn dette. En la også til grunn at bompengebidraget kan benyttes først, slik at byggestart for første Haukeli-tunnel kan bli innenfor inneværende planperiode. Jeg vil utfordre samferdselsministeren til å følge opp dette, slik at vi kan få en snarest mulig igangsettelse av dette viktige prosjektet.

Vestlandet fortjener samme mobilitet som resten av landet. Nå lever vi med en vei som bare er åpen hver gang fergen legger til. Biler og folk som står og venter, er tapt livskvalitet og dårlig samfunnsøkonomi, og det er kort og godt utgifter til inntekts ervervelse å bygge Rogfast og Hordfast.

Veiforbindelsen E39 mellom Bergen, Haugesund og Stavanger er lønnsom, og vi snakker om den største befolkningskonsentrasjonen utenfor Oslo-området. En region med over én million innbyggere vil samles med fergefri vei. Haugesund og Karmøy har alene til sammen en befolkning som overgår Finnmark, og er en region med mye næringsvirksomhet, stor eksport og stor intern samhandling. Det er viktig at vi holder fremdriften oppe på Rogfast, og at Hordfast prosjekteres med raskest mu-

lig oppstart. Jeg er fornøyd med at samferdselsministeren har vært tydelig på at så skal skje, men vi må være tydelige på at Rogfast skal realiseres – og fjerne all tvil som hersker om dette.

Til slutt vil jeg minne om at Haugalandspakken er underfinansiert. Et større statlig bidrag hadde selvsagt vært ønskelig, men det er like ønskelig at departementet behandler den henvendelsen som har kommet fra styringsgruppen om en justering av takstene. Investeringer i samferdsel på Vestlandet er lønnsomt. Vi er en sterk region som kan bidra enda sterkere til fellesskapet om vi bindes tettere sammen.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [13:06:08]: Jeg er utdannet byggingeniør og startet min yrkeskarriere i Statens vegvesen som koordinator for drift og vedlikehold av tunneler fra regionen Agder til Buskerud. Det var under Stoltenberg II-regjeringen, og budsjettet var skammelig. For i det hele tatt å kunne gjøre noen oppgraderinger, f.eks. i Fosskolltunnelen, måtte vi etablere stengemuligheter, og det fikk vi ikke penger til. Vi måtte ha entreprenører til å kakke istapper i tunnelene for å sørge for at bilistene ikke fikk dem i frontruta, for man fikk ikke penger til å frostsikre. Vi hadde entreprenører som var ute og stripset lysarmaturer, fordi vi ikke hadde råd til det elektriske anlegget. Forfallet var enormt.

Det sto heller ikke bedre til på veinettet. Hovedveiene på Sørlandet var i prinsippet bare tofelts kjerreveier, ulykkesutsatte og livsfarlige – det samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa fra Senterpartiet kalte E18. Mellom Tvedestrand og Arendal var det i realiteten under 200 meter mellom hver direkte avkjørsel til et hus. Det var skolevei for våre minste barn. I perioden 2004–2013 var det 180 ulykker. 30 personer ble hardt skadet eller drept på den veistrekningen på grunn av veistandarden. Det verste er at dette prosjektet ikke engang sto på ønskelisten til Senterpartiet og Arbeiderpartiet. Som et lite lyspunkt for regionen tenkte vi at når bomstasjonen på Gjerstad var ferdig nedbetalt, kom den i hvert fall til å bli fjernet, men Senterpartiet bestemte selvfølgelig at den skulle videreføres, og de etablerte til og med en til for å finansiere en gammel sykkelvei et helt annet sted i fylket.

Så hvis det er noen som tror at Sørlandet savner en Arbeiderparti- og Senterparti-styrt regjering, tar de feil. Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV var et mareritt, et mareritt som gikk over i 2013. Da kom Fremskrittspartiet i regjering og viste hvordan det skal gjøres – etablerte tunneloppgraderingsprosjekter over hele landet. Vedlikeholdsetterslepet gikk ned, samferdselsbudsjettet økte med 80 pst., og den dødsveien mellom Tvedestrand og Arendal er ikke bare påbegynt; den er ferdigs-

tilt – tre måneder før tidsrammen vi selv satte oss, og 400 mill. kr billigere.

Fremskrittspartiet har gjennomført viktige reformer, som etablering av Nye veier, som bygger raskere, billigere og bedre. Fremskrittspartiet i regjering har nå sørget for at ny, nødvendig og trafiksikker firefelts motorvei gjennom hele Agder bygges i løpet av ti år. Det er over 500 år før Arbeiderpartiet og Senterpartiet planla å gjøre det.

For alle oss som er fagpersoner på samferdsel, og for dem som ser nødvendigheten av trygge og moderne veier i Norge, finnes det i realiteten bare ett parti å stemme på: Fremskrittspartiet. Det er bevist gjennom alle år Fremskrittspartiet har vært i regjering, og gjennom årets budsjett.

Karin Andersen (SV) [13:09:02]: Det er ganske morsomt å sitte og høre på beskrivelsene, særlig for oss som har vært her en stund, og som vet at oljepengebruken til denne regjeringen er over 110 mrd. kr høyere enn det vi hadde til disposisjon da vi satt i regjering. Det skulle da bare mangle om man hadde tatt alle disse pengene og bare kastet dem ut av vinduet, det er klart at man må gjøre noe positivt med dem, finne på en del ting å bruke de pengene på – det ville jo alle gjøre. Det vi diskuterer nå, er jo om det er den fornuftigste bruken av pengene vi gjør nå, eller om vi kunne brukt dem på en litt annen måte. Og det ville SV ha gjort. Fremskrittspartiet ville da de satt i opposisjon, legge ned jernbanestrekninger de nå skryter av er i gang, fordi SV, da de satt i regjering, fikk opp investeringene på jernbane for første gang.

Men det er mye igjen på jernbanesektoren som trenger å bli gjort noe med, bl.a. i mitt fylke dundrer tungtransporten gjennom så vi nesten ikke tør å kjøre på veiene. Og det løses neppe med elektriske fly, den tungtransporten som går der. Der går det en jernbanestrekning som er umoderne, og som må rustes opp, og som kan være en ryggrad i godstransporten i hele landet – fra Bodø til Kongsvinger og ut av landet derfra med en terminal. Det må på plass.

Jeg leder kommunalkomiteen, og der satser vi ganske mye på SVs budsjett på samferdselssektoren. Vi setter av 100 mill. kr til kollektivtransport i fylkene. Vi setter av 300 mill. kr til de fylkene som nå går foran og bestiller nullutslippsferjer og bruker nullutslippsteknologi på kollektivtrafikken ellers. Det vil ikke regjeringen være med på, og da risikerer man at man går glipp av både store klimakutt og at man får i gang nok driv på teknologiutviklingen i næringen som produserer disse båtene. I tillegg til det legger vi inn 184 mill. kr til bedre ras- og skredsikring på fylkesveiene. Vi legger også inn penger til fiskerihavnene, som regjeringen har overført

til fylkeskommunene, men grovt underfinansierer. Det er et kjempeproblem for fylkene at de får ansvar som ikke er finansiert. I tillegg til dette har vi også funnet rom for 100 mill. kr til mer gang- og sykkelveier, og økt støtte til bredbåndsutbygging med 50 mill. kr. Så jeg tror nok at de fylkene som skal ha ansvar for dette, hadde trivdes bedre med vårt budsjett enn med Fremskrittspartiets.

Helge André Njåstad (FrP) [13:12:12]: Eg trur det ikkje er nokon tvil, iallfall ikkje i denne salen, om at dei aller fleste trivst betre med Framstegspartiets samferdselsbudsjett enn med opposisjonen sitt. Me har i regjering gjort veg til ein vinnar, og med budsjettet me vedtek i dag, aukar me vegsatsinga med over 80 pst. Det hadde aldri skjedd utan Framstegspartiet i regjering. Innanfor samferdselspolitikken ser me store spor etter Framstegsparti-politikk. Konkurransen verkar. For eksempel skal Bergensbanen frå neste år bidra med pengar inn i statsbudsjettet i staden for slik det har vore fram til i dag, at ein har fått subsidiar gjennom statsbudsjettet. I tillegg har me etablert Nye vegar, som gjennom konkurranse utfordrar Statens vegvesen, sånn at begge to strekkjer seg og er meir kreative – me får meir veg for pengane ved at ein introduserer konkurranseelementet.

Eg er veldig glad for at Nye vegar peikar på E39 i mitt heimfylke som eit prosjekt dei ønskjer å ha med seg vidare. Det forstår eg veldig godt. Det er eit prosjekt som er veldig godt samfunnsøkonomisk. Det er lønsamt, og det vil bidra til store verdiar i nasjonaløkonomien. Dessutan er Hordfast og Rogfast Sør-Vestlandet sitt framtidige intercitytilbod. Gjennom etableringa av både Rogfast og Hordfast vil ein million menneske få ei tettare samankopling og 500 000 arbeidsplassar. Då snakkar me verkeleg om å byggja nye arbeids- og bumarknader. Redusert reisetid mellom Stavanger og Bergen, frå 4,5 timar i dag til 2 timar, vil opna opp ei heilt ny verd og vil vera eit solid bidrag til ein viktig eksportretta næringsregion.

I tillegg er fordelene med å byggja desse prosjekta at me vil få ein gratis veg etter 15 år i staden for å ha ein dyr ferjebillett i all æve. Difor er E39 viktig, og det er bekymringsfullt kva opposisjonspartia meiner om dette prosjektet – SV er imot, Miljøpartiet Dei Grøne er imot, Arbeidarpartiet lokalt snakkar om andre trasear. Framstegspartiet vil byggja E39.

Sjølv om eg har snakka masse om E39, er det ikkje slik at Hordaland berre har eitt vegprosjekt som er ønskjeleg å byggja, og som regjeringa prioriterer å byggja. Ny bane og veg til Voss, som presidenten er glad for, hadde den førre regjeringa null til i sin NTP. Me har planleggingsmidlar, me har ambisjon om å byggja både ny bane og ny veg for å erstatta ein veldig rasutsett og farleg veg med betre veg, pluss at me vil skapa kortare reisetid mellom Bergen og Voss, som er veldig bra.

Det er pengar i statsbudsjettet til vidare planlegging av Ringeriksbanen. Det vil vera veldig viktig for å knyta Bergen og Oslo tettare saman og vil forkorta reisetida på Bergensbanen ytterlegare. Ringveg Aust gjennom Bergen er viktig. Sotrasambandet er ute på anbod. I tillegg har me forbeta ferjeavløysingsmidlar som gjer at mange øyer på Vestlandet vil kunna erstatta ferje med bru. Framstegspartiet i regjering byggjer landet, og dette er eit knallbra samferdselsbudsjett.

Bård Hoksrud (FrP) [13:15:27]: Dette er en fantastisk dag. Litt senere i dag skal vi vedta at «Ja, vi elsker» skal være nasjonalsangen vår, og ja, jeg elsker lukten av asfalt og veier, skikkelige veier med god fart, gode fartsgrenser, og fire felt. Den 2. desember var jeg på åpningen av ny E18 i hjemkommunen min, Bamble, en herlig firefelts motorvei med 110 km fartsgrænse, som vi har jobbet med i nesten 25 år før den kom. Vi sang ikke «Ja, vi elsker» der, men jeg sang «Ja, vi elsker» inni meg, en fantastisk herlig opplevelse.

Fremskrittspartiet bygger veier i et sinnssykt tempo – langt, langt over det de rød-grønne klarte på åtte år. Det er som å slå dem ned i støvlene, med 80 pst. økning på samferdselsbudsjettet, som denne regjeringen og Fremskrittspartiet har fått til. Det skal vi fortsette med, fordi infrastruktur og veier er viktig for folk over hele landet.

Men det er bekymringsfullt når Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet vil bygge mindre firefelts motorvei og mer to- og trefelts veier. Slike signaler betyr full stopp i utbygging av ny E18 gjennom den gamle hjemkommunen min, Porsgrunn. Der er ikke ÅDT-en opp mot 20 000 biler i døgnet. Den er langt under det.

Så vet vi ikke hva som kommer, men de rød-grønne signalene er: full fart tilbake til framtiden. En kunne nesten tro de hadde sett filmen «Back to the Future», men de har glemt at man skal huske hva man gjorde i fortiden, og begynne å gjøre ting i framtiden.

Jeg må minne om eksemplet Grenlandsbrua, som er et eksempel på en fallittpolitikk og en fortidspolitikk, hvor man nettopp bygde to- og trefelts vei fordi man ikke ville bygge firefelts vei. Det tok ti år fra veien var ferdig, til man så at dette var en vei som ikke tilfredsstilte kravene for framtiden. Derfor må man nå bygge en ny dyr vei. Det samme er det eksempel på i Agder, hvor man også bygde veier i deler av Agder med to og tre felt. Det er både dumt, dårlig og i hvert fall ikke økonomisk fornuftig. Her må vi sørge for å bygge mer.

Så må jeg si når jeg hører representanten Myrli: Han er mot konkurranse, mot alt som skjer, og alt som er nytt, og tilbake til Televerket er sannsynligvis Myrli's ønske – vent, vent, vent, kø, kø, kø i måneder for å få telefon. Nå får man telefon med en gang fordi det er konkurranse, og det funker sinnssykt bra. Jeg tror mange her og

mange som sitter og hører på, tenker at Myrli må få nytt navn – monopolist-Myrli.

Kjell-Idar Juvik (A) [13:18:38]: Jeg skal ikke stemme i med «Ja, vi elsker».

Samferdselsbudsjettet er det mange som har forventninger til, ikke minst etter en ambisiøs Nasjonal transportplan. Dessverre klarer ikke regjeringen å følge opp sin egen plan etter tre år. Oppfyltingsgraden er, som vi har hørt flere ganger, 45 pst., og verst er det innenfor kystformål der man har levert bare 33,6 pst. så langt. Det er faktisk på et område som ble nedprioritert i transportplanens første seks år.

Dette skulle kompenseres med en forskutteringsordning, men den ble dessverre kortvarig – kun i 2019, og det ble ikke lagt opp til å fortsette den for farleder og fiskerihavner i 2020. Det betyr at det er mange av dem som nå må settes på vent.

Det er også beklagelig at regjeringen ikke følger opp med tilstrekkelige bevilgninger når man nå overfører fiskerihavner til fylkeskommunene fra 2020. Jeg vil si at dette bekrefter faktisk det vi sa om at det at man ville kvitte seg med oppgavene, ikke først og fremst var fordi man mente at fylkene var de beste til å overta dette området.

Jeg ber også regjeringspartiene og statsråden på nytt se på muligheten for å ferdigstille E6 Helgeland sør. Det har blitt en bra E6 der, men det er beklagelig at man nå ikke har fått bevilgning til å gjøre ferdig Helgeland sør. Å utsette dette vil, som representanten Orten sier, koste flere hundre millioner kroner. Det så vi på E6 nord, der skar Stortinget gjennom og gjorde ferdig hele strekningen med en gang. Det gjorde at staten sparte flere hundre millioner kroner mot å vente i seks-ti år.

Ja, det er mye bra i samferdselsbudsjettet, og det er mye man er enig om. Jeg er ikke minst glad for at en samlet komité nå støtter en raskest mulig byggestart av ny lufthavn i Mo i Rana. Jeg forventer at statsråden følger opp dette, sånn at vi kan få en oppstart av byggingen i 2020.

Så til bredbånd: Kjære statsråd Astrup husker for dårlig, og han feilinformerer Stortinget. Det er ikke sånn at Arbeiderpartiet ikke har løftet bredbånd, det har vi gjort i alle år. I det siste budsjettet, da de andre overtok, var det 150 mill. kr til bredbånd. Det kuttet de ned til 50 mill. kr, og jeg husker godt debattene – også med statsråd Astrup – der de holdt disse bevilgningene nede fordi markedet skulle ordne dette. Men rett skal være rett, det er andre partier enn Høyre og Fremskrittspartiet som har løftet bredbånd i regjeringen, og jeg registrerer at Kristelig Folkeparti har lyktes i år også. Det er bra, selv om man bare er på 50 pst. av det som Arbeiderpartiet la inn i transportplanen og i årets budsjett. Bred-

bånd er grunnleggende infrastruktur, på lik linje med innlagt vann og strøm og sånn fasttelefon var før. Skal vi gi mulighet for lik bosetting og bedrifter i hele landet, må denne potten økes. Sånn som det er i dag, må kommunene bruke av egne midler, som de heller skulle ha brukt på skole, barnehage og omsorg til innbyggerne sine.

Johan Aas (FrP) [13:21:53]: Jeg er stolt over hva Fremskrittspartiet i regjering leverer. Budsjettene og resultatene viser tidenes satsing på samferdsel og ikke minst på bygging av vei. I prosjekt etter prosjekt ser vi hvordan Nye veier hele tiden leverer raskere og billigere firefelts motorveier enn det som var utgangspunktet. Fremskrittspartiet har alltid ment at konkurranse og valgfrihet bedrer resultatene, noe igjen våre løsninger viser.

Det er aldri bygd mer trafikkikker vei og iverksatt flere prosjekter, dette takket være regjeringen ved Fremskrittspartiets dyktige samferdselsminister. Til å være et luftslopp, som Senterpartiet kalte Nye veier da det ble etablert, er det en imponerende liste over veistreknin-ger som det arbeides med:

E6 Trøndelag er i gang og ender opp med en samlet strekning på 106 km. E18 sørøst er i gang og ender opp med en samlet strekning på 130 km. På E39 sørvest skal dagens strekning på om lag 208 km erstattes av ny trafikkikker firefelts motorvei.

I mitt kommende fylke, Innlandet, er det også meget stor aktivitet: E6 bygges med 86 km firefelts motorvei fra Kolomoen til Øyer. Innlandet har også fått flere veier som Nye veier har ansvaret for: E6 mellom Øyer og Otta og E16 mellom Kløfta og Kongsvinger.

Når vi ser at utbyggingen går raskere og billigere samtidig som kvaliteten blir bedre, er jeg optimistisk på prosjektenes vegne. Utbyggingene vil styrke trafikkikkerheten, forkorte reisetiden og stimulere til vekst og utvikling. Det gir en større samfunnsøkonomisk lønnsomhet, til det beste for folk og næringsliv.

Kommunepolitikere og stortingspolitikere i Arbeiderpartiet og Senterpartiet er ikke samstemte. Stortingspolitikere fra disse partiene er tydeligvis imot Nye vei-ers løsninger, mens kommunepolitikere fra de samme partiene ønsker å realisere pågående prosjekt via Nye veier. Det er utålmodighet i Distrikts-Norge etter å realisere veiene.

I min hjemkommune, Kongsvinger, stadfester Arbeiderpartiet og Senterpartiet i sine alternative budsjetter at det ikke ville blitt realisert noen firefelts motorvei mellom Kløfta og Kongsvinger. De har derimot økt kravene på ÅDT fra 12 000 til 20 000 kjøretøy for at det i det hele tatt skal realiseres en firefelts motorvei.

Når vi vet at trafikksikkerheten øker og reisetiden forkortes med våre løsninger om utbygging av firefelts vei, velger Arbeiderpartiet å rykke tilbake og kun tilby to- og trefeltsvei. Det er tydeligvis ikke alle partier som ønsker å imøtese framtidens løsninger og behov til det beste for Distrikts-Norge. Jeg er glad Fremskrittspartiet etablerte alternativet Nye veier, og jeg gleder meg til at flere og flere ferdige strekninger kan benyttes.

Sivert Bjørnstad (FrP) [13:25:10]: Når jeg besøker bedrifter rundt omkring i landet, er det gjerne tre rammebetingelser som vi som politikere kan gjøre noe med, som blir nevnt for å få til økt lønnsomhet og økt vekst.

Det ene er skatter og avgifter. Det er åpenbart at hvis skatteregimet i Norge er konkurransedyktig sammenlignet med våre naboland og ikke ligger langt over, vil det være enklere å legge investeringene til Norge i stedet for til Sverige eller Danmark.

Det andre er tilgang på kompetanse. At bedriftene har god tilgang til både fagarbeidere og kandidater med relevant og god høyere utdanning, er en viktig forutsetning også i et digitalisert, automatisert og robotisert arbeidsliv.

Det tredje som nesten alltid nevnes, er at man har tilgang på god infrastruktur, at varer og tjenester kommer seg tryggest og raskest mulig fra a til b, øker lønnsomheten og fører til mer investeringer. Det at ansatte lett kommer seg til og fra jobb, enten de kjører bil, tar trikk, buss, tog eller sykkel, gjør at bedriften blir mer attraktiv for arbeidstakere.

Når vi i år setter rekord for sjømateksport, hadde ikke det vært mulig uten at det ligger en infrastruktur i bunnen. Når maleren, mureren eller heismontøren får et oppdrag, er han eller hun helt avhengig av å komme seg kjapt fram og få jobben gjort.

Når jeg tar flyet fra Værnes til Gardermoen hver mandag eller tirsdag, har jeg mest sannsynlig stått veldig lenge i kø først. Meg er det ikke synd på, men for traileeren foran meg full av laks, eller for håndverkeren bak meg, betyr hvert minutt i kø tapt inntekt, tapt lønnsomhet og mer usikre arbeidsplasser.

Men det er lys i tunnelen. Nye veier, som en samstemt opposisjon var imot å opprette for kun få år siden, har fått oppdraget med å bygge ny vei. Der det tidligere var planlagt to- og trefelts vei med samme fartsgrense som i dag, har de forbedret disse planene til nå å gjelde firefelts motorvei med 110 km/t i fartsgrense. Og de har attpåtil klart å gjøre det billigere enn de opprinnelige planene. Tenk at noen har vært imot dette, og tenk at noen fortsatt er imot! Når Senterpartiet i sitt alternative budsjett trekker penger ut av Nye veier, gir det virkelig

grunn til bekymring for framtidens samferdselspolitikk hvis de en gang skulle få makt og innflytelse igjen.

De neste årene kommer det til å lukte mye asfalt på den viktigste åren gjennom Trøndelag, nemlig E6. Jobben er med det langt fra over, men godt i gang. Folk og bedrifter i hele landet fortjener enda bedre infrastruktur – det skal vi fortsette å bidra med hver eneste dag.

Statsråd Siv Jensen [13:28:22]: Det siste året har nesten 50 000 flere mennesker kommet i jobb, fire av fem i privat næringsliv. Det kan vi takke bedriftene våre for. De gjør en fantastisk jobb i mange ulike næringer over hele landet. Vår jobb som politikere og folkevalgte er å legge til rette for at bedriftene kan utvikle seg og vokse videre.

Når jeg besøker bedrifter rundt omkring i landet, forteller stadig flere at det går bra, at de ansetter flere, og at fremtidsutsiktene ser gode ut. Likevel er det tre ting som går igjen når jeg spør dem om deres utfordringer.

Norske bedrifter ønsker bedre tilgang til kompetanse, lavere kostnader gjennom lavere skatter og avgifter og bedre infrastruktur og i hovedsak bedre veier – trygge veier som får varer og tjenester raskere frem og ansatte trygt hjem fra jobb.

Med budsjettforslaget for 2020 har vi økt samferdselsbudsjettet med over 80 pst. siden vi kom i regjering. Og i perioden 2018–2021 vil det bli bygd ca. fire ganger så mye firefelts vei som det ble i 2010–2013. Dette er de tryggeste veiene vi har, og i tillegg sparer det næringslivet for verdifull tid.

Samtidig jobber vi for å holde kostnadene til folk og bedrifter lavest mulig. Bompengavtalen og regjeringsplattformen fra Granavolden legger til rette for om lag 18,5 mrd. kr for å redusere bompengene de neste ti årene. Denne regjeringen gjennomfører en enorm satsing på vei, samtidig som vi reduserer de bilrelaterte avgiftene. Vi tar nå inn nesten 20 mrd. kr mindre i bilrelaterte avgifter til staten enn da vi kom i regjering. Bilistene betaler nå mindre inn i bilrelaterte avgifter enn det samlet blir brukt på kommunal, fylkeskommunal og statlig vei. Det er en viktig milepæl.

Lavere bilavgifter gjør også at flere har råd til å kjøpe en mer trafikksikker, drivstoffbesparende og moderne familiebil. Kostnadene per kjørte kilometer har gått ned med 10 pst., avgift på eie og bruk per kjøretøy er i snitt nær 3 000 kr lavere. Så langt utgjør lav- og nullutslippsbiler nesten sju av ti nye biler. Norge har blitt et foregangsland for resten av verden.

Da vi kom i regjering, var utslipp fra nye personbiler i Norge på nivå med EU, i dag ligger vi mer enn 40 pst. under EU. Utslippsstatistikken viser også at utviklingen går riktig vei. Siden vi kom i regjering, har utslippene fra transportsektoren blitt redusert. Samtidig er de samlede

utslippene nå de laveste siden 1995 og de laveste per innbygger siden før 1990.

Veier er den viktigste forutsetningen for å skape verdier i hele landet. Det er fortsatt på veien det aller meste av varer og tjenester fraktes, enten det er fisk eller tømmer – varer som skal frem til forbrukerne, julegaver som skal frem til jul. Vi bygger mer vei, vi tar inn mindre avgifter. Det skal vi fortsette med.

Magne Rommetveit hadde her teke over presidentplassen.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [13:31:37]: Det er ofte deilig å se at politikken man har trodd på i veldig mange år, fungerer når den blir satt ut i praksis. Fremskrittspartiets samferdselspolitikk har vært diskutert i mange år. Når vi endelig har fått den ut i livet, ser vi at den fungerer. Det som er rart, er å se motstanden det møter fra opposisjonspartiene når det faktisk fungerer. Jeg har fulgt debatten og bet meg merke i representanten Myrli motstand mot nye løsninger, mot konkurranse og mot flere og bedre togtilbud. Når vi ser så tydelig at konkurransen har spart oss for store summer og gir bedre tilbud til brukerne, flere avganger og lavere priser, burde det være noe alle støttet opp under. Da jeg hørte representanten Myrli, minnet det meg om da Arbeiderpartiet kjempet imot konkurranse på telemonopolet og imot flere aktører på fjernsynsmonopolet. Det ser latterlig ut i dag, og dette kommer til å se latterlig ut i framtiden.

Jeg bet meg også merke i representanten Nævrås motstand mot Nye veier fordi han er usikker på om vi har spart 12 mrd. kr. Han tror vi kanskje bare har spart rundt 10 mrd. kr. Men jeg er helt overbevist om at om det bare hadde vært 1 mrd. kr vi hadde spart på mer effektiv planlegging og bygging av veier, var det én milliard gode grunner til å fortsette. Jeg kan ikke forstå at man skal holde fast i gamle løsninger som har blitt motbevist, når vi ser at man får bedre veier, raskere planlegging og lavere kostnader ved å organisere det på nye og mer moderne måter. At man sto og kjempet for gamle monopoler og ineffektive løsninger, tror jeg ikke man kommer til å huske tilbake på med stolthet om en del år, når vi har fått rullet ut Fremskrittspartiets samferdselspolitikk på alle fronter.

Siv Mossleth (Sp) [13:34:35]: Senterpartiet vil satse mer på å få mer gods over på sjø og bane. Det er bra for trafikksikkerheten og for miljøet. Senterpartiet vil i tillegg satse 200 mill. kr mer på klimavennlige ferjer og båter for bedre å ruste kystfylkene til å klare det grønne skiftet.

Jeg vil også snakke om distriktenes hurtigtog, nemlig kortbanenettet. Å fly på kortbanenettet er ikke stres-

sende, som representanten Gunnes antydde. Småflyplassene er smidige og effektive, men billettprisene er altfor høye på kortbanenettet. Flyseteavgiften og momsøkningen som denne regjeringa har innført, er med på å dra opp kostnadene for folk og næringsliv i distriktene.

Komiteen ønsker en kompensasjonsordning for avgifter for å få lavere kostnader på kortbanenettet. Men Senterpartiet har en mye mindre byråkratisk ordning. Vi vil kutte flypassasjeravgiften for fly på under 20 tonn, sånn at flyrutene kan opprettholdes og styrkes. Senterpartiet vil også bruke mer på FOT-rutene.

I tillegg må jeg nevne momsen, som regjeringa har økt fra 8 pst. til 10 pst. til 12 pst. – og nå etter hvert kanskje opp til 25 pst. Det betyr veldig mye for allerede dyre flybilletter. Senterpartiet vil sikre billigere flybilletter og gjøre det lettere å skifte til elfly på kortbanenettet.

Postens direktør fikk ifølge Debatten på NRK en lønnsøkning på 19 pst. Det var kanskje en takk for å gjennomføre rasingen av posttilbudet i distriktene. Regjeringa skal halvere postleveringen til postkassene våre fra 1. juli neste år. Senterpartiet mener det er feil å ødelegge et distribusjonsnett som fungerer i hele landet hver ukedag. Posten er mer enn brev og regninger. Den er viktig for levering av aviser, pakker, medisin og biologisk materiale, og det er for folk og næringer i distriktene det virkelig vil merkes at tjenestetilbudet reduseres ytterligere. Distriktene merker jo allerede godt at A-posten er borte. Det er mye dyrere å få småpakker levert utenfor byene, og over-natta-pakker rekker ikke fram over natta ute i distriktene.

Senterpartiet vil beholde postlevering fem dager i uka, og vi har lagt penger til det inn i budsjettet.

Anders Riise (H) [13:37:48]: Det er tidenes satsing på samferdsel – på veg, til havs, i lufta og ikkje minst på digitale motorvegar. Det er ei satsing som er nødvendig om vi skal klare omstillinga og verdiskapinga vi treng, i åra som kjem.

Eg vil seie litt om dei forholda som går på nullutsleppsferjer og nullutsleppshurtigbåtar, som også snart er på veg. Stortinget har lagt eit løp mot kraftige reduksjonar av klimagassar, og kommunane, fylka og ikkje minst innbyggjarane er dei som skal bidra til å nå desse måla. Det har dei teke på alvor. Møre og Romsdal, Hordaland og ein del andre fylke har satsa tungt på dette allereie. Møre og Romsdal har for sin del faktisk nådd Parisavtalen allereie – det er ikkje alle som kan seie det. Men dette har ein kostnad, og det skal ein ikkje leggje skjul på. Det er nokre store økonomiske utfordringar ved innføringa av desse prosjekta. Prosjekta gjev ein høg pukkelkostnad som er tung å bere, og kanskje tyngre enn ein forventar når ein startar opp. I tida framover er det difor viktig å sjå på om ein klarer å få til betre

ordningar som gjer at også andre fylke tør å ta denne satsinga eit steg vidare.

Eg trur den gode viljen er til stades både i Stortinget og ikkje minst i posisjonen for å klare dette. Eit lite krafttak må uansett til.

Men det er ikkje nok med nullutsleppsferjer og reduksjon av klimagassar. Vi skal ha digitale motorvegar, og vi er på god veg. Det er ei storsatsing på digitale motorvegar, og løysinga vil vere med på å gjere innbyggjarane meir digitale. Det trengst. Kommunane, staten og fylka leverer stadig fleire tenester der ein forventar at innbyggjarane også er digitale. Då treng vi også infrastrukturen til dette. Vi er på god veg. Løysingane er der, det handlar berre om å få det til i praksis, heilt ut.

Til slutt vil eg nemne ferjefri E39. Vi har sett av planleggingsmidlar til ferjefri E39. Ferjefri E39 er jernbanen til Vestlandet og kysten. Eg veit at det er veldig mange som er glade i jernbane i denne salen, og det bør dei også vere i ferjefri E39, for det er jernbanen til kysten, og det er det som vil fungere der. Det er i havrommet framtida ligg, og her vi skal skape verdiane. Det seier alle, både næringsliv, politikarar og andre. Då må vi realisere viktige samband som Hafast, Møreaksen og Hordfast. Difor er eg svært glad for at planleggingsmidlane også ligg fast i åra som kjem.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [13:41:01]: Samferdselsbudsjettet har med Fremskrittspartiet i regjering økt med over 80 pst. siden vi overtok Samferdselsdepartementet i 2013. Det har vært en fantastisk satsing på samferdsel. Som FrP-er og bilist har jeg stor kjærlighet til lukten av asfalt, og det har luktet asfalt fra Agder i sør til Finnmark i nord etter at Fremskrittspartiet fikk samferdselsministeren i 2013.

Med Fremskrittspartiet i regjering har vi styrket riksveiinvesteringene i Nord-Norge fra et årlig gjennomsnitt på 1,4 mrd. kr i perioden 2010–2013 til 3,2 mrd. kr i perioden 2014–2019. Regjeringen skal bruke 40 mrd. kr til investeringsprosjekter i Nord-Norge i NTP i perioden 2018–2029.

Før vi kom i regjering, økte vedlikeholdsetterslepet på riksveiene hvert eneste år. Med Fremskrittspartiet i regjering tar vi igjen vedlikeholdsetterslepet for første gang på flere tiår. Det skaper sikrere veier og større forutsigbarhet for næringslivet, og potensielle ulykker unngås. Og mer ny asfalt skal det bli i årene framover, for vi er ikke i mål ennå.

Det er ikke alltid det er tilstrekkelig bare å øke bevilgningene for å få fortgang i samferdselssatsingene. Med Fremskrittspartiet i regjering fikk vi realisert et av våre hjertebarn – veiselskapet Nye veier, som bygger veier hurtigere, bedre og billigere enn vi tidligere har sett. I år kom samferdselsministeren til og med med en gladmel-

ding om at Nye veier skal få overta E6 Kvænangsfjellet, et prosjekt som vil binde Finnmark og Troms bedre sammen. Opprinnelig var prosjektet delt i to parseller, og første parsell lå inne i første del av NTP, mens andre parsell skulle startes opp først etter 2023. Men når Nye veier skal overta dette prosjektet, tenker de helt nytt. De vil bygge begge parsellene samtidig og signaliserer at hele strekningen kan stå ferdig allerede i 2023 – faktisk før Statens vegvesen skulle starte på den andre parsellen i prosjektet. I tillegg ligger det an til at kostnadene blir redusert med 30 pst. når Nye veier har overtatt strekningen.

At suksessen Nye veier nå også kommer til Nord-Norge, lover godt, og vi håper på flere prosjekter i nord for veiselskapet når de skal få en større portefølje i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan. Fra mitt ståsted vil jeg gjerne at Nye veier skal overta prosjektene på E45 Alta-finskegrensen, og da særskilt rassikringsprosjektet Kløfta.

Ikke bare får vi gleden av å få Nye veier i Finnmark, men Finnmark er faktisk et bompengefritt fylke – det også takket være Fremskrittspartiet i regjering. Noe av det første vi gjorde da vi kom i regjering, var å fjerne en bomstasjon som skulle settes i drift i Alta. Det har gjort at befolkningen som ville blitt rammet, i dag får beholde mer av sine egne penger framfor å betale bompenger.

Lars Haltbrekken (SV) [13:44:14]: De siste årene har vi sett et enormt forbruk av palmeolje i biltrafikken i Norge. Dette har ødelagt regnskog, og det har gitt økte utslipp av klimagasser globalt. Den norske regjeringen har smykket seg med en utslippsreduksjon på det norske klimagassregnskapet, men sannheten bak mange av disse tallene er økte utslipp globalt.

Regjeringens opprinnelige forslag til statsbudsjett for 2020 var å innføre en veibruksavgift på alt biodrivstoff, både det som selges innenfor, og det som selges utenfor omsetningskravet. Dette ville ha vært et viktig skritt på veien for å forhindre at vi kjører rundt med en orangutang på tanken. Problemet var imidlertid at det også ville ha satt en stopper for økt salg av miljøvennlig biodrivstoff. Kollektivselskap, næringsliv og andre som ville brukt mer miljøvennlig biodrivstoff enn de er pålagt, ville blitt straffet på pungen. Derfor foreslo SV å innføre veibruksavgift, men kompensere dem som kan garantere at de kjører palmeoljefritt. Det var et godt forslag, som både ville ha sikret regnskogen, orangutangen og økt bruk av miljøvennlig biodrivstoff i Norge. Vi ville også stille krav om at palmeoljebasert biodrivstoff ikke skal kunne telles med innenfor omsetningskravet. Dessverre stemte samtlige regjeringspartier ned dette forslaget. Situasjonen i dag er at regjeringspartiene har valgt å utsette innføringen av veibruksavgift for biodriv-

stoff til neste sommer, og de varsler i tillegg at omsetningskravet skal økes utover de planlagte 20 pst.

Uten at det kommer nye tiltak som sikrer oss mot bruk av palmeolje, risikerer regjeringen med dette å stupe ut i et nytt palmeoljebad. Det advares sterkt fra bl.a. organisasjoner som Regnskogfondet, og det er helt uforståelig at regjeringen med dette med åpne øyne går inn i en potensiell ny palmeoljeskandale. Det er uforståelig at de igjen risikerer å la norske bilister kjøre rundt med en orangutang på tanken.

Presidenten: Presidenten har hørt om tiger på tanken, men orangutang var litt nytt.

Arne Nævra (SV) [13:47:30]: Jeg kan bekrefte representanten Haltbrekkens innhold. Jeg har filmet disse dyrene, så jeg kjenner godt til denne problematikken.

Så til representanten Hoksrud. Han er jo selve symbolet på Fremskrittspartiet, det reine, faste og ranke Fremskrittspartiet, denne fartsglade, spenningsfylte representanten som elsker lukta av asfalt, det er nevnt mange ganger her i dag av flere representanter fra Fremskrittspartiet. Han nevnte også at han savner noen motorveier i Porsgrunn-området, i Grenland, men savner ikke denne representanten også Grenlandsbanen? Det lurar jeg på. Denne banen som ville forbinde Sørlandsbanen med Vestfoldbanen? Det måtte jo være en skikkelig genistrek, som vi sier. Det hører jeg aldri noe om fra den kanten.

En oppgående, foroverlent komité og et opplyst og miljøbevisst storting burde hele tida stille seg spørsmålet om prioriteringer, og om disse utrolig pengeslukende og miljøfiendtlige prosjektene kan revurderes i lys av ny viten. Jeg vil igjen nevne ferjefri E39. Det er ett av disse prosjektene som har satt seg her i salen, på et vis. Mange ser ut til å ha malt seg opp i et slags hjørne, og det er gått stor prestisje i å holde seg der, til tross for at det er sterke punkter som taler imot – og noen er helt nye. Det vi vet, er at det koster minst 190 mrd. kr bare for fjordkryssingene. Dette må vi ta inn over oss. Det koster kanskje litt over 200 mill. kr hvert år i vedlikehold av disse lange tunnelene, sånn som Møreaksen Rogfast. Det har altså kostet, som jeg nevnte før i dag, 1,8 mrd. kr bare i planlegging hittil av disse utrolige, eventyrlige prestisjeprosjektene for fjordkryssingene, uten at en ny ferjeteknologi har vært med i disse planleggingsprosessene. Rett etter at SVs forslag om moderne nullutslippsfejer med hyppige avganger ble nedstemt her i Stortinget, fikk TØI i oppdrag fra Statens vegvesen å utrede nettopp dette – seks strekninger, og for tre av dem vil det separat sett, uten å se det i forhold til tunnelløsninger og bruer, være lønnsomt. Da begynner det å bli interessant. Alle ansvarlige representanter her i salen burde ta dette inn

over seg. Jeg må si: Ryfast, Rogfast, Hordfast – hvor lenge skal flertallet være trofast mot disse prosjektene?

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:40:52]: Først merker jeg meg at representanten Nævra bekrefter representanten Haltbrekkens innhold. Jeg vet ikke hva representanten Haltbrekken hadde på tanken – vi får håpe det ikke var en orangutang.

Jeg merket meg også innlegget til statsråd Dale her i sted – han sto og skrøt av at regjeringen kutter avgiftene på flytransport innenlands. Da måtte jeg bla i budsjett-dokumentene én gang til for å sjekke om noe hadde skjedd som jeg ikke hadde fått med meg. Det er ingen regjering noensinne som har sørget for høyere avgifter i Norge enn det man har fått med Siv Jensen som finansminister – 6,3 mrd. kr i økte avgifter. En vesentlig del av de økte avgiftene er nettopp økte avgifter på innenlands flytransport på kortbanenettet. Det er riktig at en har sendt ut et høringsforslag om å endre noen luftfartsavgifter når det gjelder kortbanenettet, og jeg regner med at statsråden også har sett de høringsinnspillene og beregningene som har kommet tilbake. Som Widerøe skriver, vil dette kunne reversere noen av de svært problematiske avgiftsøkningene som dagens regjering i løpet av få år har bidratt med. Det er fint om en kan redusere avgiftene noe på innenlands lufttransport, men der jeg kommer fra, kaller vi slikt for et musepiss i havet.

Widerøe har bare på sine kommersielle ruter innenlands fått økte avgifter på pluss 212 mill. kr i løpet av tre år. Med det statsråden har sendt på høring, vil avgiftsøkningen bli redusert til 197 mill. kr. i økning. Widerøe sier rett ut i sitt høringssvar at den avgiftsøkningen som er kommet fra dagens regjering, har ført til at man har måttet kutte i rutetilbud. Og de sier én ting til, at man måtte egentlig ha kuttet mer i rutetilbud enn det man har gjort, men fordi Widerøe tar samfunnsansvar, og håper på at det skal bli en bedring framover, har de bidratt til å opprettholde ulønnsomme ruter. Det er jo Widerøe som her tar samfunnsansvar – et samfunnsansvar som regjeringen ikke tar. Når vi skal utvikle og ta vare på Norge, må man nettopp gjøre det enklere for folk å reise rundt i Norge – bruke kortbanenettet. Men med denne regjeringen har det stikk motsatte skjedd. Det har blitt gedigne skatteuttak til dem som har mest fra før, mens vanlige folk har fått gedigne avgiftsøkninger i tillegg til rekordhøye bompenger.

Roy Steffensen (FrP) [13:54:10]: Det var representanten Myrli som inspirerte meg til å ta ordet da han startet med å si at Arbeiderpartiet som vanlig har et mer offensivt budsjett enn det regjeringspartiene har, og da han sa det er trist, det som nå skjer, da han snakket om jernbanen.

En ting er hva man gjør i opposisjon, enn annen hva man leverer i posisjon. I går kveld koste jeg meg med å se på litt av høringen fra 2012 til det siste budsjettet som Arbeiderpartiet la fram. Da var LO, vennene til Myrli, veldig tydelige på at det var store utfordringer i sektoren. Spesielt bekymret var de for vedlikeholdsetterslepet. De kunne rapportere om at 35–40 ansatte sto i fare for å miste jobben, maskinene sto og ble ikke brukt, og hvis det budsjettforslaget ble stående, ville de det neste året risikere å måtte selge maskinene utenlands, slik at de ikke kunne vedlikeholde året etter. Det var realiteten da Myrli var i posisjon.

Med oss i posisjon husker jeg det var et budsjett – jeg tror det var i 2015 – der vi diskuterte om vi skulle øke bevilgningene til jernbanevedlikehold enda mer, men fikk beskjed om at det ikke var mulig. Alle maskinene var i bruk, alle ansatte var ute på oppdrag, og rammene var brukt. Når representanten Myrli frykter at det med Fremskrittspartiet videre i posisjon bare blir luciatoget som er fredet, kan man vel si at hadde monopolisten Myrli fått styre på, ville det kun være luciatoget de ansatte i jernbanen hadde kunnet gå i.

Litt historikk: I 2006 var bevilgningene til veiformål i samferdselsbudsjettet på 12 mrd. kr. Etter noen år med Arbeiderpartiet hadde det riktignok økt til 21 mrd. kr, men samtidig hadde kostnadene til å bygge vei økt kraftig, og antall kilometer ny vei gikk ned fra 10,7 km i 2006 til 10,6 km i 2014. Vi bestemte oss for at vi var nødt til å tenke annerledes. Det er kun en monopolist som tenker at dette går bra – dette løser vi bare vi pøser på med mer penger. Vi er nødt til å se hvordan vi kan organisere ting annerledes. Derfor gikk vi i gang med Nye veier, og nå bygges det 84 km motorvei neste år.

Representanten Myrli sa at de ville bygge de samme veiene som Nye veier. Vel, det er en sannhet med modifikasjoner. Den 25. april 2015 var Arbeiderpartiet ute i Klassekampen og fryktet en veibonanza. I januar 2015 var både presidenten og representanten Myrli på besøk på Ålgård og sa at de ville prioritere Ålgårdbanen foran E39. Siden den tid har de fortsatt ikke prioritert inn midler til Ålgårdbanen i sine alternative budsjetter, så den E39-en kan vi se langt etter. Vi kan i hvert fall ikke forvente firefelts, for representanten Gahr Støre sa fra denne talerstolen i 2019 at vi ikke behøver å bygge firefelts på alle de veiene Nye veier vil bygge.

Presidenten: Presidenten sa ikkje det på Ålgård.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [13:57:31]: Babcock, bompengerekord, jernbaneprivatisering med økte millionlønninger for direktører og dyrere langdistansebilletter for vanlige folk, taxinæring i skvis og økte bussavgifter for vanlige folk – det har blitt en historie med mange transportpolitiske krasj med Fremskrittspartiet

i regjering. Det er historie, og om et par år skal vi forhåpentligvis få politikken inn på en mer fornuftig kurs til fordel for vanlige folk i hele landet.

Når vi snakker om framtid, er det helt åpenbart at er det én ting som vanlige folk og bedrifter i hele landet vårt vil trenge de kommende årene, er det tilgang til internett og til mobiltelefon. Det som er interessant, er hvor underfinansiert dette feltet er sammenlignet med andre prioriteringer på statsbudsjettet. I Arbeiderpartiet forsøker vi å dra kursen i Stortinget i riktig retning sånn at alt næringsliv i Norge i hvert fall har tilgang til å kunne informere om hva de holder på med, og ta imot bestillinger på internett.

Selv besøkte jeg en bedrift i Folldal, min nabokommune, der man selger turistopplevelser på hesteryggen. Mange forsøker å kontakte dette islandshestesenteret, men lurer på om bedriften er nedlagt fordi det verken er telefondekning eller internettdekning. Den interessante situasjonen er at det faktisk var lettere å kommunisere med den bedriften flere tiår tilbake, for da hadde man i det minste fasttelefon. Da Kvistli forsøkte å kontakte Telenor for å høre om det var mulig igjen å få fasttelefon ettersom de ikke har mobiltelefon, svarte konsulenten at hun skulle se hva som var på lager. Det hun da kom fram med, var en fysisk telefon med rør og tråd, men det var jo ikke det bedriften ønsket. Man ønsket faktisk tilgang til å kunne ringe og ta imot bestillinger.

Det sier noe om dagens Norge. Vi har store ting vi skal løse de neste årene. Slik det ser ut nå, virker det som om lysten til å bruke penger på nye ministerposter, f.eks. en digitaliseringsminister, er større enn lysten til å investere i den grunnleggende digitale infrastrukturen. Vi kan gjerne ha en digitaliseringsminister, men vi bør få på plass det vi kan kalle hverdagsveier for mobiltelefoni og internett. Etter hvert kan det kanskje bli digitale motorveier også. Det ville kanskje fristet Fremskrittspartiet til å åpne opp øynene for feltet.

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

Siv Mossleth (Sp) [14:00:37]: Bare 3,8 pst. av dagens NTP er kystrelatert. På tre av seks år er bare en tredjedel av denne smale, smale fliken oppfylt. Det er dårlig. Det er helt elendig for kystfylkene.

Representanten Olsen sier at Nordland har fått økte bevilgninger fra staten. Det beskriver en svært alternativ virkelighet. Fakta er at kuttet til Nordland er på nesten 500 mill. kr på Fremskrittspartiets vakt. Litt av dette skyldes færre unge, men mesteparten skyldes en fordeling fra nord til sentrale strøk. Representanten Olsens beskrivelse av fiskerihavnene er også helt alternativ. Verken Andenes, Røst eller Værøy var havner som kunne

delta i forskutteringsordninger. Utgiftene bare til Nordland er på minst 130 mill. kr i tida som kommer.

Bengt Fasteraune (Sp) [14:01:54]: Ja – til representanten Nils Aage Jegstad – vi er positive til en NTP på 933 mrd. kr, statlige penger. I tillegg kommer 132 mrd. kr i bompenger, og det har vel denne sal et noe mer ambivalent forhold til – etter de debattene jeg har vært med på i hvert fall. Det som er viktig, er at dette er penger som Stortinget har bestemt skal brukes til å bygge opp infrastruktur i dette landet – i hele landet.

Representanten Hoksrud og flere med ham snakker om asfalt. Jeg vil da bare minne om at i neste års budsjett blir det en reduksjon på hele 30 pst. til asfaltering – fra 900 mill. kr ned mot 600 mill. kr. Det folk er bekymret for, som også har blitt beskrevet her under en annen regjering, er at man ikke får utnyttet maskinparken eller kanskje må selge maskiner. Det ligger inne i neste års budsjett.

Senterpartiet vil utjevne forskjeller. Vi har europaveier i dette landet som faktisk har gul stripe, men som knapt er så brede at to trailere kan møtes. Og hvis noen er så uheldig å stå i grøftkantene, blir de blåst over autovernet – hvis det er noe autovern. Det er faktisk også en del av realiteten, og dette er også noe som skal prioriteres innenfor disse 1 000 mrd. kr som skal brukes – 1 000 mrd. kr! Vi i Senterpartiet er selvfølgelig opptatt av at det skal være gode veiforbindelser og gode kollektivforbindelser for å understøtte 2 millioner mennesker i Oslo-området. Det sier seg selv. Men det må også være et forhold mellom satsingen i resten av landet og satsingen i sentrale strøk. Det er det man prøver å påpeke, og det har vi påpekt ganske lenge.

Ser vi på bredbånd, som er en helt grunnleggende infrastruktur, er det svært viktig at det er på plass i hele landet. Hele offentlig sektor og privat sektor er dønn avhengig av at det fungerer i praksis. Det må fungere hvis vi skal få til de reformene som staten nå er i ferd med å sette i gang. Det er anslått mellom 8 og 9 mrd. kr for å få det på plass i hele landet. Det er milliarder som ikke er på plass i dag, og jeg viser da til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der man foreslår å bevilge 243 mill. kr mer enn regjeringen.

Åsunn Lyngedal (A) [14:05:08]: I Nord-Norge har særlig fiskerinæringen hatt en god vekst de siste årene. Havbruksproduksjonen er flyttet nordover til lavere havtemperaturer og mindre luseproblem. Eksport av fersk fisk står for mye av trafikken med vogntog i Nord-Norge, men heldigvis kan noen av disse vogntogene ta korteste vei til en jernbaneterminal og slippe å kjøre lasten over grensen og hele veien gjennom Sverige til markedet. Sjømatnæringen bruker både Ofofbanen og Nordlandsbanen til sin eksport.

Transport av fersk fisk med tog fra Narvik med Ofofbanen har fra slutten av 1990-tallet økt til 200 000 tonn. Det er 200 millioner kilo, og hvis kiloprisen er 60 kr, ja så er det fisk for verdier av 12 mrd. kr. Med bakgrunn i den kunnskapen om hva transport med Ofofbanen skaper av verdier, særlig for sjømatnæringen i Nordland og Troms, satset den rød-grønne regjeringen på kapasitetsøkende tiltak i den NTP-en som ble vedtatt i Stortinget i juni 2013. Der lå det 2,7 mrd. kr til nye investeringsprosjekter, hvorav 1,6 mrd. kr til Ofofbanen i korridor 8.

Hvor mye penger ligger det fra dagens regjering i NTP-en vedtatt i Stortinget i juni 2017 til nye tiltak på jernbane i korridor 8 – altså alt nord for Trøndelag? I tabellen for korridor 8, bane og nye prosjekter, står det kroner null. Det gjelder hele investeringsperioden – fra 2017 og ut 2029. Nord-Norge får ikke én krone til nye investeringsprosjekter. Men noen prosjekter har hengt igjen fra 2013 – en arv.

På Ofofbanen hadde man ikke fått bygd ferdig det siste kryssningssporet, det på Narvik stasjon. Det begynner å haste fordi sporet ligger i første del av regjeringens NTP. Det ble uventet ikke finansiert i fjor, og 2020 ser ut til å bli nok et tapt år for et samfunnsøkonomisk lønnsomt, klimavennlig og viktig prosjekt for Nord-Norge. Regjeringen kan ikke bare sole seg i glansen av at sjømatnæringen passerte 100 mrd. kr i eksportverdi forrige uke. De må ta ansvar for å tilrettelegge for denne eksporten. Arbeiderpartiet setter av 30 mill. kr i sitt budsjett for å komme i gang med prosjektet i 2020.

Jeg må få nevne en annen smålighet. I tilretteleggingen for ferskfiskeeksport har ikke regjeringen råd til de få millionene som skal til for at trailere kan kjøre over den mest brukte grenseovergangen i nord når som helst på døgnet. Fersk fisk fra Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms taper verdi og må forholde seg til spesielle åpningstider. Heldigvis finansieres driften av tollstasjonene i Skibotn og i Kautokeino av Finland, så der kan man kjøre hele døgnet.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [14:08:28]: Da Fremskrittspartiet satt i opposisjon og laget alternative budsjetter, laget vi budsjetter som hadde som mål å utvikle samferdselen i landet. Vi signaliserte store investeringer som var nødvendig. Da vi kom i regjering, gjennomførte vi det. Derfor har vi nå en økning på 80 pst. innenfor samferdsel.

Kunnskap søkes. Hvis man ser på opposisjonens alternative budsjettforslag, overbyr man mange av regjeringens tiltak for å få god infrastruktur i landet. Da bør konklusjonen være at tiden i opposisjon har gitt en kunnskap, nettopp kunnskap om at ting ikke var slik. Det bør også være fasiten for at det man selv gjorde da

man satt i regjering, var for dårlig. Dette gjelder både fylkesvei, riksvei og sist, men ikke minst rassikring.

Representanten Kirsti Leirtrø fra Arbeiderpartiet sa at Arbeiderpartiet hvert år under denne regjeringen har gitt mer til fylkesveiene. Det er en betegnelse for hvor ille situasjonen egentlig har vært i dette landet, når man nå i opposisjon ser at det er nødvendig å bevilge mer.

Fiskerihavner har flere ganger vært løftet. Hvis man bruker tilgjengelig informasjon og holder de investeringer som allikevel ikke skulle komme før etter 2024, utenfor, er det en sannhet at Nordland faktisk er bedre stilt med de rammeoverføringene de har fått, enn det som har vært fordelt over de siste sju år til denne sektoren.

Bompenger har også vært løftet. Det er en realitet at hvis Senterpartiets forslag hadde blitt stemt igjennom i denne salen, hadde bompengebelastningen for bilistene blitt større. Det er en realitet. Med litt ekstra tid i opposisjon – hvis høyere makter forhåpentligvis står oss bi – vil man skjønne at slik henger verden i hop.

Silje Hjemdal (FrP) [14:10:46]: Det hendte i disse dager for noen år tilbake: Jeg skal være helt ærlig og innrømme at jeg ikke husker om presidenten var til stede, men jeg var vitne til at Arbeiderparti-politikere hadde tårer i øynene og klappet for en Fremskrittsparti-statsråd. Ketil Solvik-Olsen het han, og ny vei og jernbane mellom Bergen og Voss skulle besluttes. Han gikk for alternativ K5. Dagen etter våknet vi opp med en førsteside der frelseren fra Fremskrittspartiet var født. Det var rett og slett et eventyr.

Med Fremskrittspartiet i førersetet er norsk samferdselspolitikk på rett spor. Det varmer et Fremskrittsparti-hjerte å konstatere at vei er en vinner. Med det budsjettet vi vedtar i dag, har vi økt veisatsingen med over 80 pst., og som vi har hørt i debatten i dag, hadde dette aldri skjedd uten Fremskrittspartiet i regjering.

Vi vil ha byer som er til for alle, men vi må også huske at det faktisk ikke er alle som bor i en by eller i sentrale strøk. Det bor mennesker over hele Norge, og det er bra. Vi vil ha en bil- og samferdselspolitikk som tilpasses befolkningen og dens behov. I et langstrakt og spredt-bygd land, som Norge er, er faktisk veldig mange avhengig av nettopp bilen. Derfor må vi også ha gode veier.

Vi mener at alle slags folk skal ha mulighet til å ferdes og bo der de vil, og på Vestlandet er vi i stor grad avhengig av nettopp biltransporten. Elektriske og moteriktige varesykler har en begrenset verdi for en fruktbonde i Hardanger eller en tømmer i Bergen. Folk flest må ha veier, og vi må ha gode trygge veier.

Fremskrittspartiet er bilistenes parti, og bilen er ikke et luksusgode, men en nødvendig del av folks hverdag. Gode trygge veier er viktig for vår velferd, og vi må også huske på at mye av verdiskapingen som skjer i

Hordaland og ellers på Vestlandet, er avgjørende for nettopp vår velferd. Den verdiskapingen er avhengig av god infrastruktur både i luften, til vanns og til lands.

Det har i dag vært mye snakk om Nye veier, Fremskrittspartiets hjertebarn som rett og slett er et eventyr av en suksess. Jeg ser virkelig fram til mandag, da skal jeg høre mer om deres tanker for Norges mest samfunnsøkonomiske prosjekt, nemlig Hordfast. Med Fremskrittspartiet bak rattet rykker vi stadig nærmere en realisering.

Jon Gunnes (V) [14:13:57]: For 40 år siden ble jeg ansatt som kraftverksingeniør i Statkraft. Jeg drev med produksjonsplanlegging for kraftverk og hadde med utenlandsforbindelsene å gjøre – solgte kraft til Sverige og Danmark den gangen. Man kan høre at dette er litt «ingeniøraktig» og avhengig av data. Vi fikk teleks, og én gang i døgnet kom det inn data. Så kom faxen. Så ble det oppringt samband, med bedre og bedre dataoverføring, satellitt og fiber. I dag er det sanntid som gjelder i den bransjen og i mange andre bransjer. Jeg skjønner at man gjør en mye bedre jobb i dag enn det jeg var med på den gangen jeg begynte, for man har tilgang på veldig oppdatert data, kanskje også i sanntid.

Sanntidsperspektivet gjelder også for bil og transport. Jeg håper nesten at jeg har kjøpt min siste bil. Jeg liker å kjøre bil, men jeg liker best å reise. Jeg liker å sitte på, kanskje i en autonom bil eller buss, på en slik måte at de kan komme hjem til meg og hente meg, fordi de vet hvor de skal hen, og ikke minst at de er tilgjengelig til enhver tid. Det tror jeg blir framtiden. Da er vi avhengig av, som statsråd Astrup sa i et tidligere innlegg, at vi nå begynner å bygge ut 5G. Det må være en 5G-løsning i sanntid for at dette sikkerhetsmessig skal være godt nok til at vi kan slippe dem ut i den vanlige trafikken. Jeg håper virkelig at det lar seg gjøre.

Når det gjelder målet, som også statsråden nevnte i dag, om at vi skal nå 90 pst. med 100 Mbit/s i overføringshastighet når det gjelder fiber og mobiltelefon allerede neste år, er mitt spørsmål til statsråden, og nå må du ikke gå, statsråd, for nå må du høre: Bør vi ikke allerede nå sette oss nye mål – 95 pst. i 2023, kanskje 100 pst. noen få år etterpå? Vi trodde at det var hårete mål i 2016, men vi når dem. Nå må vi sette nye mål, for hele landet fortjener god datakraft for å kunne håndtere sin portefølje og ikke minst for å kunne bli enda mer konkurransedyktig.

Presidenten: Representanten Gunnes må ikkje seia «du» til statsråden. Han må be presidenten om å be statsråden om å venta.

Steinar Karlstrøm (A) [14:17:24]: Tirsdag denne uken meldte NRK at det var 19 stengte veier i Finn-

mark. I forrige uke var Kvæangsfjellet stengt i fem dager. Det er hovedinnfartsveien til Finnmark. Omkjøringen er på ca. 30 mil. Jeg skal ikke ta opp igjen flyambulanseskrisen, men alle ser at vi har et særlig behov for flyambulanser når det er mange stengte veier.

Det er blitt sagt fra denne talerstolen av flere av Fremskrittspartiets representanter – jeg kom helt ut av tellingen – at det lukter asfalt i hele landet. De henger på at alle ser at det bygges veier overalt. Til dem vil jeg si: Ta en tur nordover, helst til Finnmark. Jeg kan ikke si at jeg kjenner meg igjen. Riktignok er vi i gang med en tunnel til Nordkapp, og det planlegges en tunnel i Nord-Troms gjennom Kvæangsfjellet. Det er viktig og riktig satsing. Men med tanke på at staten svir av så mye penger på samferdsel, er det utrolig at veier og havner i Finnmark ikke får større plass. Det er utrolig langt fra Tromsø til Vadsø, som er fylkeshovedstedene våre.

I Vest-Finnmark er det nå maktpåliggende å utbedre rv. 94 til Hammerfest for å få ut råvarer. Den veien er, etter hva jeg forstår, tatt ut av budsjettet. E45 fra Kløfta til Finland er viktig – her er det også lovet at man skal komme i gang – og veien er spesielt viktig for å klare å få modulvogntog ut til kysten for å ta varetransporten der.

Veipakken i Hammerfest og Alta er avgjørende for byutviklingen, men her har alt stoppet opp. Representanten Strifeldt sa at vi ikke har bompenger i Finnmark. Det stemmer, for vi er heller ikke i gang med viktige veipakker i de to store byene i Vest-Finnmark. Vi er knapt inne i NTP med noen planleggingsmidler. Jeg håper denne salen kan være med på å realisere dette i kommende budsjetter for å sikre bosetting og næring, særlig når flertallet i salen er villige til å bruke så mye penger på samferdsel.

Nils Aage Jørgstad (H) [14:20:17]: E18 Vestkorridoren dreier seg i bunn og grunn om en transformasjon av Bærum. Bærum er en kommune med ca. 130 000 innbyggere. Prosjektet E18 kan sammenlignes med det som har skjedd i Oslo de siste 15 årene. Veiene legges i tunnel, og de frigjorte arealene gir grunnlag for spennende byutvikling.

Det er verdt å merke seg at det er de store veiprojektene i oslopakkene som har dannet grunnlaget for byfornyelsen i Oslo og i sentrale deler av Akershus, og som har gjort det mulig å forbedre kollektivtilbudet og ikke minst gi bompengereinnkrevningen legitimitet.

Statens vegvesen beskriver situasjonen slik:

«E18 vestover fra Oslo er en av landets mest belastede veger, med mye kø og problemer for både buss og bil. Det mangler også lokalveger som kan dekke det lokale reisebehovet.

Eksisterende E18 har funksjon som både hovedveg og lokalveg, der det er relativt kort avstand mellom kryssene. Dette gir et komplisert kjøremønster der det ofte oppstår lokale flaskehals, og svært ujevn avvikling og hastighet. Dette resulterer i uhell og ulykker.

Når det oppstår kø på E18 velger mange å kjøre gjennom boligområdene. Dette gjør at svært mange plages av forurensning og støy fra trafikken. Køene gir forsinkelser for kollektivtrafikken og et tidstap for vegtransporten som er av stor økonomisk betydning for samfunnet.

Situasjonen forverres i takt med betydelig vekst i antall arbeidsplasser og boliger i området rundt og langs E18 og Oslo-området forøvrig. Dette gir store utfordringer med hensyn til utbygging av et transportsystem med større kapasitet.

E18-korridoren utgjør både en visuell og en funksjonell barriere i områdene den berører, og den påfører omgivelsene stor belastning i form av støy og luftforurensning.»

Dette bør vi lytte til, for her taler eksperten – som Arne Nævra anbefalte oss. Hva skal vi med eksperter hvis vi ikke lytter til dem?

Det er andre prosjekter som følger med E18-prosjektet. Ny busstrasé gir viktig prioritering av buss langs E18 Vestkorridoren. Ny E18 vil ha en total lengde på 15,5 km mellom Asker og Lysaker. Parallelt med bygging av ny busstrasé skal det også bygges ny gang- og sykkelvei. Dette vil i kombinasjon med attraktive holdeplasser kunne betjene langt flere kollektivpassasjerer enn dersom det ikke er tilstrekkelig infrastruktur for gående.

Dette er for øvrig et prosjekt hvor det har vært pengeinnkreving siden 2008, så man burde ikke si imot at det er hørt. Det finnes andre eksempler.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [14:23:23]: Denne regjeringa prioriterer samferdsel og bygging av infrastruktur høgt. Sidan 2013 har det vore ei auka satsing på jernbanen med 88 pst., og for 2020 er den samla løyvinga til jernbaneinvesteringar auka med 1,1 mrd. kr. frå 2019.

Jernbanereforma inneber bl.a. konkurranseutsetjing av drift på togstrekningar. Måndag 9. desember var det klart at det var Vy som vann anbodet på Trafikkpakke Vest. Tidlegare har Go-Ahead vunne anbodet på Trafikkpakke Sør og SJ har vunne anbodet på Trafikkpakke Nord.

Totalt har staten frigjort 12 mrd. kr over ein tiårsperiode som me kan bruke til å investere i bygging og vedlikehald av infrastruktur.

At Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV er ideologisk imot denne reforma og konkurranseutsetjing, er heva

over all tvil. Dei skriv jo at dette er ein ideologi som «undergraver de jernbaneanstattes ferdighet og verdighet». Det får meg til å lure: Kva betyr det at ein jernbanetilsett som no byter uniform frå Vy til Go-Ahead eller SJ, plutselig misser si faglegheit, og at deira arbeidsinnsats er mindre verd? Kva tillit er det til store, seriøse driftsoperatørar som SJ og Go-Ahead? Ein skulle nesten tru at det vellukka trepartssamarbeidet ikkje lenger var gjeldande når det gjeld jernbane.

Det er påfallande at opposisjonen i sine alternative budsjett legg inn gevinstane ved konkurranseutsetjing. Arbeidarpartiet skriv at dei legg inn 5 mill. kr i innsparing ved å stoppe jernbanereforma. Dei bereknar då ikkje kor mykje det vil koste å trekkje seg frå inngåtte avtalar. Det får meg til å minnast eit par andre monopol, Norsk Rikskringkasting og Televerket – statlege verksemder som var beskytta mot konkurranse. Begge desse monopola fall under Willoch-regjeringa i 1985. Er det nokon som kunne tenkje seg tilbake til den tida då me hadde éin kanal eller var prispålagt Televerket? Eg hugsar at me stod på venteliste for å få fasttelefon.

NRK og Telenor gjekk frå å vere monopolistar til å vere marknadsaktørar. Det er ei reise som har gått svært bra. Det same trur eg blir gjeldande for jernbaneaktørane. Me ser fram til den historiske hendinga søndag 15. desember 2019, når Go-Ahead køyrer Stavanger–Oslo for fyrste gong.

Carl I. Hagen (FrP) [14:26:10]: Da jeg hørte Sverre Myrli motstand mot å ha effektivitetsmotoren, nemlig konkurranse, inn i mest mulig av det som har å gjøre med å operere jernbane, husker jeg tilbake til et replikkordskifte for 25 år siden. Det var dessverre før Sverre Myrli kom inn på Stortinget. Da hadde regjeringen kuttet i kollektivoverføringene til fylkene, og jeg tillot meg å spørre daværende samferdselsminister Kjell Opseth om årsaken var at man samtidig hadde innført et pålegg om å ha konkurranse i busstransporten rundt omkring i landet. Kjell Opseth svarte ja, det var fordi man fikk konkurranse, og at man da kunne regne med å spare penger. Det har også blitt bevist når det gjelder jernbane, som er veldig lik busstrafikk, bortsett fra at bussen har den fordel at det er mye lettere å endre trasévalg enn det er med sporene som jernbanen må følge.

Så jeg er veldig fornøyd med at regjeringen nå for fullt benytter anbud og konkurranse på dette området, og jeg skulle ønske de kunne gjøre det også på en del andre områder hvor vi dessverre fremdeles har monopol.

Så hørte jeg Bengt Fasteraune snakke om veier i fylkene. Nå som Senterpartiet er blitt ganske dominerende rundt omkring i fylkene og fylkestingene, ser jeg frem til at det blir prioritert mer penger til å bygge ut fylkesvei-

ene. Vi må ikke underslå at riksveiene har stor betydning for Distrikts-Norge. Jeg ser det selv: Vi har et sted på Lesjaverk. Det er 40 mil unna. Nå er det blitt kortere – i tid, og tid er penger. Det gjelder også næringslivet. Om man korter ned tiden det tar å kjøre en trailer fra Møre og Romsdal eller fra Nordland til kontinentet med fisk, blir vi mer konkurransedyktige, og vi sparer kostnader for bedriftene i Norge.

Utbyggingen gjennom Gudbrandsdalen hjelper også dem som frakter varer fra Nord-Norge og Vest-Norge til kontinentet. Det styrker selvsagt også næringsgrunnlaget i distriktene, f.eks. på Dombås og Lesjaverk. Der er det en god del som har hytter. Hvis det er kortere reiseavstand for å ta en tur på hytta, er man der oftere og etterspør lokale varer og tjenester.

Når man kutter dette i tid, bringer man i realiteten Distrikts-Norge nærmere de store byene, hvis vi kan kalle noen av byene i Norge store. Det er en fordel for Distrikts-Norge at vi også får bedre riksveinett, for da kommer man nærmere markedene og eventuelt også arbeidsplassene.

Jan Steinar Engeli Johansen (FrP) [14:29:25]: Ingenting sørger for arbeidsplasser i distriktene som god infrastruktur. Gode, trygge og effektive veier er navet, selve hovedpremisset for å kunne sikre at folk kan bo og arbeide over hele landet – gode, sikre veier som får folk og varer fra nord til sør, til og fra øysamfunn, over fjell, gjennom fjell, over fjord og under fjord. Vi har alle fått den samme tilbakemeldingen når vi besøker gründeren på Vestlandet, familiebedrifter i Møre og Romsdal, fiskeren i Nord-Norge eller en av de små og store innovative og framoverlente bedriftene som er ledende på sine felt – at akkurat den tunnelen eller den brua eller den nye veien, som erstatter den falleferdige veien som var der før, var årsaken til at bedriften etablerte seg eller investerte på akkurat det stedet, i akkurat den kommunen. Ingen vil investere i bedrifter hvor man ikke får varene ut på markedet. Veldig få personer bosetter seg et sted uten vei, og ingen bedrifter etablerer seg på steder uten arbeidskraft.

Jeg synes det er fornøyd å høre Senterpartiet snakke om distriktpolitikk, de som satt åtte år i regjering og endte med å gi bort falleferdige veier til fylkene. Satsingen på å ta hele landet i bruk, som Senterpartiet i dag snakker så høyt om, begynte vi å utføre for seks år siden, da Fremskrittspartiet kom i regjering. Senterpartiet burde forstått at det beste er å gjennomføre politikk når man sitter i regjering, ikke slik Senterpartiet har gjort, å sitte stille i båten når de er i regjering, for så å snakke om alt som burde ha vært gjort. Vi overtok ingen satsing fra Senterpartiet. Det vi har gjort, er å rydde opp etter Senterpartiet.

På Nordmøre satt ordførere fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet i årevis for å få sine egne kollegaer i regjering til å forstå at den falleferdige, trafikksfarlige rv. 70 måtte fornyes. Det måtte en regjering med Fremskrittspartiet til for å oppfylle det ønsket. Ny rv. 70 ble åpnet av statsråden for noen måneder siden. Eller det årlige rituallet som Senterpartiet på Nordmøre hadde med å gå ut i media for å fortelle at tiden er overmoden for å bygge en ny E39 mellom Nordmøre og Trøndelag, en europavei så smal at vi ikke engang har plass til gul midtstripe: Nå kommer arbeidet i gang. Bedrifter, skoleelever og beboere ser nå fram til en ny, tryggere vei – en bedre vei, med gul midtstripe – takket være en regjering med Fremskrittspartiet, som tar folk på alvor, som tar vei på alvor, og som tar distriktene på alvor.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [14:32:38]: Under replikordskiftet var representanten Steinar Karlstrøm fra Arbeiderpartiet bekymret for utviklingen innenfor fiskerihavner. Personlig er jeg usikker på hva han er bekymret for. Under de rød-grønne i perioden 2009–2013 ble det brukt 693 mill. 2019-kroner i Nord-Norge på fiskerihavner, mens det under oss ligger an til å bli brukt om lag 1 250 mill. 2019-kroner i perioden 2014–2019.

Tidligere i høst informerte seniorrådgiver Eirik Selmer fra Finnmark fylkeskommune på Kystverkets kyst- og havnekonferanse i Honningsvåg om utviklingen av fiskerihavnene, og spesielt i Finnmark. Han var svært fornøyd med uttellingen for Finnmark, med tilsagn om forskutteringsmidler og ikke minst økning i prosjekteringsmidler.

Når det da hevdes at denne regjeringen ikke har prioritert fiskerihavner, har det ikke rot i virkeligheten. Da vil jeg oppfordre dem til å reise til Berg kommune og se på innseilingen til Senjahopen fiskerihavn, til Giske kommune og se på Gjosund fiskerihavn, til Gamvik kommune og se på Gamvik fiskerihavn, til Nordkapp kommune og se på prosjektet Kamøyvær fiskerihavn og til Ibestad kommune og se på prosjektet Engenes fiskerihavn, som er i full gang gjennom midler fra forskutteringsordningen for fiskerihavner. Jeg anbefaler også å ta en tur til Finnmark fylkeskommune og høre hvordan økningen i prosjekteringsmidler gjør at de har mange gryteklare prosjekter når fiskerihavnene overføres til de nye regionene.

Skal vi ta hele landet i bruk, er regjeringens satsing på bredbånd viktig og avgjørende for økt digitalisering og framtidig vekst og velferd – for å skape og trygge arbeidsplasser i Distrikts-Norge. Kommunalminister Navarsete uttalte i 2013 at det er viktig med utbygging av bredbånd for å unngå et digitalt klasseskille mellom by og distrikt. Fremskrittspartiet i regjering har gjort grep for å få fortgang i den digitale utviklingen. Endring av

graveforskriften reduserer kostnadene med 25 pst., og endring i tildelingskriterier i tilskuddsordningen har ført til mer bredbåndsbygging i distriktene. I statsbudsjettet for 2020 foreslår regjeringen å bevilge 256 mill. kr i bredbåndstilskudd – en videreføring av fjorårets høye nivå. Til sammenligning var årlig gjennomsnitt i perioden 2010–2013 på knapt 117 mill. kr.

I mitt hjemfylke, Finnmark, merket vi absolutt det digitale klasseskillet under de rød-grønne. I 2013 var det 7 pst. som hadde brukbar bredbåndsdekning i Finnmark, og ingen hadde 4G-dekning innendørs engang. Nå har Finnmark en 4G-dekning innendørs på 96 pst., og 86 pst. av husstandene i Finnmark har nå et bredbåndstilbud på 100 Mbit/s. Vi har heldigvis fjernet det digitale klasseskillet som ble skapt under den rød-grønne regjeringen.

Med alt det vi gjør, satser og investerer, gir det innbyggere og næringslivet i nord gode forutsetninger. Det sørger Fremskrittspartiet i regjering for.

Ruth Grung (A) [14:35:50]: Samferdsel er helt avgjørende for hele landet vårt. Det har vi også hørt ved at alle løfter fram sine regioner og sine landsdeler. I sånne områder blir det utrolig viktig at vi klarer å prioritere, og det er mange, i hvert fall fra Bergen og Hordaland der jeg kommer fra, som sier: – Er det sånn at vi blir straffet fordi vi har en statsminister fra Bergen?

For der står prosjektene i kø – og ikke så langt fram, for folk forventer at man har konkrete planer for det som skjer, og ikke for åtte år fram i tid.

E16, hovedveien mellom Bergen og Oslo, har ikke gul stripe når man passerer Voss. Det går ras. Nå er den stengt på nytt. En svær stein ligger midt på grensen mellom Hordaland og Sogn og Fjordane. Det skjedde sist uke. Sist uke raste det også mellom Ulvik og Osa sånn at bygden ble stengt.

Om Sotrasambandet: Jeg tror at statsråden er lei av alle spørsmålene mine, men jeg kan også si at det var Høyre som i valgkampen i 2013 lovet at man skulle starte byggingen i 2014 hvis man gikk inn på en OPS. Sånn sett var det ikke Fremskrittspartiets hovedtanke å prioritere en OPS. Men det er gått mange år siden 2013, 2014, 2015 og 2016. Køen står der hver dag. Jeg bor i det området på bergenssiden, og det stopper hele utviklingen til en svær region som står der med Subsea-miljøet, med Øygarden og med alle prosjektene i framtiden når det gjelder karbonfangst. Ennå vet vi ikke om prosjektet blir realisert.

Vestlandet har også mye fiskeri. Jeg har vært i nord, og jeg er klar over at fisken er viktig der, men det er den også på Vestlandet. Det bidrar også til verdiskaping til landet vårt. I Austevoll ble det bygget en flott fiskerihavn. Men den nest største kommunen, Bømlo, som har

konkretisert planene sine, som har prøvd på alle mulige måter å få næringsaktørene og kommunene til å del-finansiere, og har sendt søknad på søknad, har ennå ikke fått lov til å realisere det, sånn at de nye, store båtene som drar til Grønland for å fiske, har ikke muligheter til å bruke havner i nærområdet vårt.

Fylkeskommunen har ikke råd til både å prioritere videregående skoler og vedlikehold på veiene pluss fiskerihavn og alle rasprosjektene i hele fylket vårt. Så jeg håper at man frAmover klarer å prioritere der hvor det virkelig er behov, og det er det i hele landet, men alle landsdeler må få sin andel.

Nina Sandberg (A) [14:38:52]: Det nye fylket Viken kommer til å strekke seg fra Halden til Hemsedal og kommer til å være veldig sammensatt og mangfoldig. En god del av oss kommer til å bo i byer, og mange kommer til å fortsette å bo på landet. For at Viken skal bli integrert og sammenhengende, kreves det god samferdselspolitikk også fra denne salen der et flertall var med på å slå sammen Akershus, Buskerud og Østfold til et kjempefylke. Viken kommer til å bli det sjette største fylket i areal, men kommer til å bli det klart største fylket i innbyggertall med 1,2 millioner mennesker, nesten det dobbelte av Oslo. Så er klimakrisen vår tids største utfordring. For at vi som nasjonen Norge skal kunne nå klimamålene, er vi nødt til å ta trafikkveksten med kollektivtrafikk, med sykkel og med gange. I befolkningsrike områder kommer dette til å være særlig viktig. Det er helt spesielt avgjørende at vi lykkes med det. Her er Viken i en særstilling.

Viken trenger gode, trygge veier og trafikkløsninger som gir flyt og god framkommelighet. Vi trenger å ta fjorden mer i bruk til klimavennlig, køfri kollektivtransport og godstransport. Havnene må utvikles bedre også her, og ikke minst må utslippene ned.

Gjennom et godt utbygd kollektivsystem vil det for folk flest samlet sett være bedre å velge kollektivtransport framfor å ta bilen. Sånn er det virkelig ikke i dag. Østfoldbanen har feks. de minst fornøyde passasjerene i landet, og det er med god grunn.

Arbeiderpartiet vil bruke samferdselspolitikken til å samle landet. Vi har fire tydelige satsninger som også vil komme Viken til gode – i hvert fall de tre første, som jeg skal nevne nå.

Det ene er klima, kollektiv og miljø med større statlig ansvar for kollektivprosjektene rundt de store byene – mer til investering, drift og vedlikehold av jernbanen og mer gods over på bane.

Det andre er trygghet på veiene – mer til skredsikring av riks- og fylkesveiene og mer til gang- og sykkelveier. Vi kommer til å stanse de utenlandske dødstrailerne på vinterveiene.

Så er det digitalisering og styrket nettilgang. Vi vil ha bredbånd til alle og en markant opptrapping av bredbåndsutbyggingen i distriktene.

Det fjerde som er verdt å nevne, er kyst- og nordområdesatsningen – med utbygging av fiskerihavnene og en mer ambisiøs satsning på overføring av gods fra vei til sjø.

Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2020 bygger på disse fire pilarene. Det er et ambisiøst og seriøst og ansvarlig alternativ til regjeringens samferdselsbudsjett.

Nils T. Bjørke (Sp) [14:42:05]: Når eg høyrer på ein del av innlegga her i dag, kjem eg på eit ordtak om at når ein er usikker, så hev stemma for sikkerheits skuld.

Det er ikkje tvil om at Framstegspartiet ynskjer firefelts veg med 110 km/t. Men kva med alle dei som ikkje har gul midtstripe enno, som har raset hengande over seg, og der folk er redde for å køyra på vegane? Eg meiner at liv og helse må koma fyrst. Når representanten Njåstad peiker på at Senterpartiet ikkje hadde med midlar til K5, bane mellom Voss og Bergen, må eg seia at det òg er nokre reglar for vegbygging, og at ein må ha ein KVV fyrst og bestemma opplegget. Då var det flott at Solvik-Olsen vedtok K5, og det var veldig kor kjapt anlegget skulle koma i gang. Men så var det ikkje mindre vonbrot då regjeringa med statsministeren i spissen la fram framtidsplanane for Arna stasjon der ein utsette heile saka. Men før valet i 2017 skulle dette atter koma fort i gang. Etter valet har ein ikkje sett meir til det.

For Ringeriksbanen, som òg er ein viktig del av Bergensbanen, har ein ikkje eingong klart å levera reguleringsplanar enno.

Det var snakk om Haukelifjell og tunnelane der – ei viktig sak som skulle koma. Det var inne i siste periode i førre NTP, er vekke i fyrste del i denne – har ikkje kome i gang.

Det har vore mykje snakk her om at det var mykje etterslep på fylkesvegane då denne regjeringa overtok. Det har i alle fall ikkje minka. I Hordaland har etterslepet på fylkesvegar auka, og ein ser at utfordringa med rassikring og opprusting på fylkesvegar ikkje held tritt med det som skjer, for det går ned.

Det har vore mange gode ord om Nye vegar, og det skulle berre mangla når ein får heilt andre føresetnader enn andre, om ein ikkje også klarar å gjera dette litt rimelegare.

Det hjelper ikkje om alle er einige om prosjekt, så lenge ein ikkje prioriterer dei. I Hordaland er det faktisk ikkje sett i gang eitt nytt prosjekt i denne fyrste delen av NTP-en. Sotrasambandet skulle koma, og det skulle koma fort på grunn av OPS. Det har i alle fall ikkje kome i gang enno. Kanskje det hadde vore betre å byggja det

på ein annan måte, slik at ein kunne ha bygt det gradvis og ikkje berre må utsetja og utsetja før ein kjem i gang.

Statsråd Jon Georg Dale [14:45:07]: Denne debatten har hittil vist ein klar forskjell på dei fire regjeringspartia sin iver etter å fornye og forbetre transportpolitikken her i landet og idétørken til opposisjonen. Men nokre ting har også gjenteke seg frå tidlegare. Representanten Nævra sin iherdige innsats for å hente pengane frå lønsame ferjefrie prosjekt som Rogfast og Hordfast på Vestlandet for å bruke dei på eit mindre lønsamt prosjekt i sin eigen bakhage er eitt av eksempla på det. Det seiest at ein er seg sjølv nærast. SV viser det til fulle nok ein gong i denne diskusjonen.

Senterpartiet kritiserer naturlegvis løyvingane til fylkesvegar, trass i at det er dei om overførte ei rekkje vegar, som i dag er fylkesvegar, frå staten i 2010 utan å fullfinansiere oppgåveoverføringa. Det er mogleg det er meir morosamt for Senterpartiet å møte seg sjølv i døra enn å møte nokon andre der, men det singlar i alle fall i glashus når ein høyrer argumentasjonen frå Senterpartiet på det området i dag.

Det er ikkje den einaste saka. Senterpartiet er bekymra for dei totale avgiftene bilistane skal betale, medan ein kuttar i byvekstavtalane rundt dei store byane, som berre må bety at det vert kutta i kollektivtilbodet og bompengane går opp, som alternativ. Så lenge varte sympatien til Senterpartiet med norske bilistar.

Arbeidarpartiet prøver å så tvil om Sotrasambandet. Det er det ingen grunn til. Sotrasambandet er framleis under planlegging og skal naturlegvis byggjast. Det har eg sagt gjentekne gonger i stortingsalen før.

Andre representantar frå Arbeidarpartiet bekymrar seg over framdrifta og stenginga på Kvæangsfjellet, men nettopp fordi vi har gjennomført reformer, som etablering av Nye vegar, er prosjektet fullfinansiert og plassert i porteføljen. Det er eit prosjekt som vert bygt så snart det er klart, og det slepp å vente i kø som andre samferdselsprosjekt, fordi vi har tort å gjere strukturelle endringar i samferdselssektoren.

Det ein har høyrte stort frå denne debatten, er at alt var betre før, og det må gjerne vere ei verkelegheitsbeskriving som opposisjonen held fram med, men før fekk vi færre togavgangar, færre nye vegar, dårlegare tilbod når vi prøvde å kjøpe togtenester, færre moglegheiter for å utvikle kommersielt lønsame flygingar i distrikta – alt dette er under arbeid no fordi vi har fått ei regjering som tør å utfordre dei gamle monopola i sektoren. Det er den største skilnaden på posisjonen og opposisjonen i denne debatten.

Torill Eidsheim (H) [14:48:26]: Denne regjeringa prioriterer breiband og infrastruktur for kommunika-

sjon. Nesten alle husstandane i landet har i dag moglegheit til å få breiband med ei grunnleggjande hastigheit.

Også for det raske breibandet har det skjedd ei formidabel utvikling. I 2019 hadde heile 86 pst. av norske husstandar tilbod om 100 Mbit/s breiband, mot berre 63 pst. i 2013. I spreiddbygde strøk er denne utviklinga spesielt gledeleg.

Tilgangen til høghastigheits internett er i framtida avhengig av meir enn det ordinære faste breibandsnett. Det er overordna viktig å bidra til at den digitale infrastrukturen blir nytta heilskapleg, altså at det trådbaserte må fungere optimalt saman med radiobaserte løysingar, mobilnett og satellitt som supplement. 4G er bygd ut i stort monn, men når 5G no blir rulla ut, vil vi oppleve eit kvantesprang teknologisk, der næringslivet i endå større utstrekning kan utnytte verdien av digitalisering og konnektivitet.

Femte generasjon mobilnett vil kunne gje oss smarte byar, ny industri og e-helse. Medan 3G gav oss data og mobilappar og 4G strøyming av video, vil 5G kunne gje oss eit løft langs fleire dimensjonar. Det vil gje oss høgare hastigheit, tingas internett, låg forseinking og garantert kapasitet.

Det er viktig å stimulere til at ekombransjen i det heile kjem opp med nye løysingar og produkt. Oppgåva til politikken her er å leggje til rette for å optimalisere det heilskaplege transportnettet for digital kommunikasjon. Digitaliseringsministeren har starta arbeidet med ei stortingsmelding om marknaden for elektronisk kommunikasjon. Dette er viktig, og den er etterlengta.

Den marknadsbaserte politikken, der det i hovudsak er private aktørar som skal stå for utbygginga og finansieringa av breibandstilbodet, har lege fast i mange år og er svært vellykka.

Utbygginga av 5G reiser ei rekkje nye spørsmål, bl.a. innan næringsliv og distriktpolitikk, sikkerheit og val av leverandørar og nettnøytralitet. Vi nærmar oss eit samfunn der alt og alle er kopla saman gjennom internett.

Det er gledeleg å registrere at budsjettet som blir vedteke i dag, speglar ei regjering som forstår utfordringane og innfrir forventningane.

Kirsti Leirtrø (A) [14:51:41]: Det hadde vært fint om vi kunne brukt mer av tiden her på talerstolen til å snakke om hva som er utfordringene, framfor å snakke om hva som er fortreffelig med egen politikk. Folk der ute kjenner seg ikke igjen i den beskrivelsen som regjeringspartienes folk har kommet med fra talerstolen.

Jeg har lyst å bruke innlegget mitt på et bittelite beløp i statsbudsjettet som har stor betydning for ikke bare en region, men også for forsvarsevnen vår. Ørland kommune er vertskommune for våre kampfly. Det investeres

nesten 10 mrd. kr i forsvarsinfrastruktur, og det kjøpes inn nye kampfly for flere titalls milliarder. Transport- og kommunikasjonskomiteen var på besøk på Ørlandet for å høre hvilke utfordringer de har. Vi ser en høyteknologisk endring av forsvaret vårt. Dette krever høyt kompetente ansatte og god sivil infrastruktur. Flytilbudet dekker en region på 26 000 innbyggere og sparer reisende for tre timers reisevei hver vei. Antallet reisende har økt fra 5 000 i 2014 til 22 000 i 2019. Forsvaret stiller med flystripe, tårntjeneste og andre fasiliteter. Lufthavnen er altså i utgangspunktet veldig billig å drifte.

Løftene fra den rød-grønne regjeringen var at flyrutetilbudet skulle inn i FOT-nettet. Det ble ikke gjort i 2014 av regjeringen, og heller ikke i 2019. I tillegg reduserte regjeringen tilskuddet fra 3 mill. kr til 2 mill. kr i en femårig avtale. Ørland kommune har til nå tatt merkostnadene, som er på 3 mill. kr. Det er lite i et samferdselsbudsjett, men betydelig for en kommune. Dette viser at regjeringen ikke ser samfunnsoppgavet sitt når de bruker milliarder på Forsvaret, men ikke på den kompetansen og de ansatte som Forsvaret er helt avhengig av. Jeg håper regjeringen vil tenke seg om én gang til, slik at det viktige flytilbudet for de ansatte opprettholdes. Hvis ikke er vi stygt redde for at det blir lagt ned nå.

Statsråd Nikolai Astrup [14:54:55]: Jeg fikk et spørsmål fra representanten Gunnes om det ikke var på tide at vi setter oss nye mål for bredbåndsdekningen i landet. Jeg er veldig glad for spørsmålet, for vi har annonsert at vi skal lage en stortingsmelding der vi bl.a. skal se på hvilke mål som skal gjelde når vi nå er i ferd med – slik det ser ut – å innfri de ambisiøse målene som ble satt i Digital agenda i 2016, og som mange den gangen mente ville bli krevende å nå.

Stortingsmeldingen om ekom kommer også til å ta for seg robusthet og sikkerhet i nettene og konkurranse i sluttbrukermarkedet for fiber, bl.a., for å sikre ikke bare at vi har god dekning, men at vi har tjenester som folk har råd til å ta i bruk.

Representanten Sandtrøen mente at vi hadde hverdagsveier der vi burde ha digitale motorveier. Det synes jeg er litt av en påstand når det kommer fra en representant for et parti hvis utbyggingsgrad av fiber i spredtbygde strøk lå på 11 pst. i 2013. Det er jo nå vi har fått de digitale motorveiene – ikke de kjerreveiene vi tidligere hadde. Det går raskt i riktig retning, og det skal vi glede oss over.

Det som er synd, er at opposisjonen har veldig liten interesse for de tjenestene som vi skal tilby over de digitale motorveiene. Tvert om så foreslår Arbeiderpartiet voldsomme kutt i konsulenttjenester som bl.a. går til IKT-prosjekter i staten, altså politi, Nav og andre viktige områder – faktisk 23 pst. kutt i konsulenttjenester. Det

kommer til å få store konsekvenser for evnen til å levere gode tjenester digitalt som befolkningen kan benytte seg av over disse digitale motorveiene som vi nå etablerer.

Det er ikke noe bedre i de andre partiene. Senterpartiet foreslår også kutt i mange hundre millionersklassen, noe som også vil gå ut over denne typen prosjekter. I tillegg snakker vi her om konsulenttjenester som brukes til kvalitetssikring av bl.a. veiprosjekter. De går opp fordi vi bygger mer vei enn før.

Senterpartiet foreslår også å kutte 7 mill. kr i Digitaliseringsdirektoratet og vil dermed skape usikkerhet i Altinn i Brønnøysund og i Difi i Leikanger. Det mener jeg er svært uheldig.

SV nevner ikke digitalisering i det hele tatt i forbindelse med KMDs budsjettproposisjon.

Dette er altså ambisjonsnivået i opposisjonen når det gjelder digitalisering. Det er fint og flott at også opposisjonen er opptatt av at vi skal ha digitale motorveier, men vi må ha oppmerksomhet om de tjenestene vi skal levere, og de verdiene vi skal skape for næringslivet via de digitale motorveiene som vi har.

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

Arne Nævra (SV) [14:58:05]: Når statsråd Dale tillegger meg holdninger og motiver som er meg helt fremmede, som f.eks. det om ny E134 forbi Lahell, er det som om jeg fra denne talerstolen skulle sagt at statsråden hadde blitt Manchester United-tilhenger. Dette er like usant – når det gjelder de holdningene jeg har. Jeg mener at vi skal støtte omkjøringsveier rundt boligstrøk. Jeg vet ikke om statsråden kjenner noen andre eksempler med 18 000 i ÅDT, årsdøgntrafikk, i boligstrøk. Hvis han gjør det, må han fortelle meg det, så skal jeg se om jeg skal prioritere annerledes, men jeg tror jeg er på ganske trygg grunn. Vi i SV har vært ganske konsekvente på dette, og jeg synes det er på grensen til uredlig at dette trekkes fram som et slags geografisk motiv. Det er det slett ikke.

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

Bengt Fasteraune (Sp) [14:59:22]: I denne debatten har vi hørt om både frelsere, eventyrere og orangutaner og om at vi visstnok skal sitte her til Dovre faller – og Dovre faller ikke, det kan jeg bare si med en gang.

Jeg synes det var gode signaler tidlig i debatten, og de kom vel – hvis jeg ikke husker feil – fra komitéleder Helge Orten, som sa at Statens vegvesen må få samme

rammebetingelser som Nye veier. Han sa det kanskje litt annerledes, men jeg tolket det slik. Det er kanskje slik at både Nye veier og Statens vegvesen kan lære litt av hverandre – det skal man vel heller ikke se bort fra. Jeg tror det var det han mente. Det synes jeg er utrolig positivt.

Når vi ser på den foreløpige porteføljen som bl.a. Nye veier har lagt fram, er det faktisk slik at de da mest sannsynlig må bygge både firefelts, tofelts og trefelts veier i framtiden.

Helge Orten (H) [15:00:34]: Vi nærmer oss slutten av debatten. Jeg merket meg det representanten Fasteraune sa i et tidligere innlegg, der han mente at denne salen hadde et noe ambivalent forhold til bompenger. Hvis vi går gjennom og ser på viteringsoversikten for de siste seks årene, ser det i hvert fall ikke slik ut. Hvis vi hører på både Arbeiderpartiet og Senterpartiet når de snakker om bompenger, kan vi få det inntrykket – rett og slett fordi det framstilles som at den bompengebelastningen vi har ved at vi nå gjennomfører alle de prosjektene i Nasjonal transportplan, er et problem. Samtidig stemmer de samme partiene for hvert eneste bompengeprojekt. Jeg mener det må være sammenheng mellom forventninger og det en kommuniserer ut, og hvordan en faktisk voterer i denne salen.

Så til det som skiller oss mest i debatten, og det handler om reformer – muligheten til å endre samferdselssektoren, slik vi allerede er godt i gang med. Vi har etablert Nye veier – ja, det har vi, og det har vist at det går an å jobbe på en annen måte og få resultater av det. Den samlede samfunnsnyttens av prosjektene øker, enten ved at kostnaden går ned eller at nytten går opp, f.eks. i form av redusert reisetid. Det gjør noe med den samlede samfunnsnyttens av hele Nasjonal transportplan og de prosjektene vi skal gjennomføre, og jeg mener at det er et godt styringsverktøy når prosjektene blir målt på om de øker samfunnsnyttens, for da blir man opptatt av å holde kostnadene nede og nytten oppe.

På samme måte: I jernbanereformen er det kunden, eller passasjeren, som står i sentrum, i stedet for som tidligere, under et monopol, da vi ikke på samme måte klarte å ta ut de fordelene som vi nå ser vi klarer, gjennom konkurranse og anbudsutsetting. Det viser at konkurranse virker, det viser at ved å anbudsette jernbanestrekninger klarer vi å skjerpe aktørene på en slik måte at de både leverer et bedre tilbud til passasjerene og flere avganger og i tillegg sparer staten for betydelige kostnader. Det betyr at vi kan utvikle jernbanesektoren på en helt annen måte enn før, fordi vi har mer penger tilgjengelig gjennom statskassen til å gjennomføre det.

Så er det en påstand om at det der kunne vi ha gjort under den gamle strukturen. Da er spørsmålet mitt til

bake: Hvorfor gjorde ikke Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV det da de satt med makten i åtte år og hadde muligheten til å både reformere, effektivisere og tenke nytt innenfor samferdselssektoren? Det ble ikke gjort en eneste endring, og det er nettopp der vi står nå: Vi ser at vi greier å ta ut effekter og gevinster av å tenke annerledes, jobbe annerledes og sørge for å organisere oss annerledes. Og de midlene vi nå greier å få frigjort, både gjennom Nye veier og gjennom jernbanereformen, kan vi bruke til å utvikle samferdselssektoren.

Det mener jeg er en av de store forskjellene i denne debatten – mellom de partiene som nå er i regjering og ønsker å bidra til å endre samferdselssektoren, og de som ikke ønsker endring.

Eva Kristin Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Morten Stordalen (FrP) [15:03:51]: Denne debatten ble vel omtrent slik den pleier å være – ikke så langt unna. Det blir ofte til at Arbeiderpartiet og opposisjonen kritiserer regjeringen, og noen savner mer bompengekutt – slik Fremskrittspartiet primært ville gjort alene med et flertall bak seg.

Det er ganske spesielt å bli beskyldt for ny rekord i avgifter. Ja, det er helt korrekt – nye biler har i snitt fått en avgiftsreduksjon på 55 000 kr. Det er ny rekord. Representanten Lauvås kommer vel etter meg senere i dag og vil sikkert ta det opp igjen, men Arbeiderpartiet setter en annen rekord. De øker det med 1,9 mrd. kr på neste års budsjett for vanlige biler. Så kommer elbiltillegget. Det kan vi gjerne diskutere mer ved en annen anledning.

Det beste innlegget var nå på tampen, ved Kirsti Leirtrø. I starten av innlegget sa hun at vi kanskje burde diskutere utfordringene. Det er jeg helt enig i. Det er det vi burde gjøre. Det er det Fremskrittspartiet og regjeringen har gjort, og tatt tak i utfordringene. Nybiler var for kostbare. Derfor har vi satt ned avgiftene. Veibyging var for dyrt. Derfor gjorde vi en reform. Jernbanesektoren var ulønnsom, det ble for dyrt – derfor en reform. Det er det vi har tatt tak i, nettopp fordi vi er opptatt av hverdagen til folk flest, at de skal komme seg raskere og tryggere fram, mer effektivt. Tidligere regjeringer har satt rekorder i hvor mye penger man har kastet etter disse utfordringene, uten å tenke på hvordan man kunne gjøre det rimeligere, raskere og bedre. Det hører jeg ikke fra opposisjonen – bare at man skal gå tilbake og gjøre mer av det samme.

Når SV nærmest beskylder Fremskrittspartiet for å være mot jernbanen, er det tvert om. Jeg var så heldig å være med og forhandle den NTP-en man nå styrer etter. Ja, vi er opptatt av å bygge jernbane. Når opposisjonen sier at vi skulle bygget raskere, tror jeg kanskje enhver annen regjering må forholde seg til et faglig råd. Hvis grunnforholdene er dårlige, kan man ikke bygge. Det er

forskjell på denne regjeringen med Fremskrittspartiet og tidligere rød-grønn regjering. Jeg bor i et område der det var ett jernbanespor og viktig å få bygget dobbeltspor. Det har stått ubrukt i snart ti år. Slikt gjør ikke denne regjeringen. Vi bygger det som trengs for å komme oss fram. Vi er opptatt av rutetider og tilbudet til kunden. Det er det vi gjør.

En av de store utfordringene man burde diskutere, er hvordan man bruker skattebetalernes penger mer effektivt og riktigere. Jeg hilser det velkommen hvis man kan ta litt inn over seg de utfordringene vi står overfor i denne byen med tanke på E18 Vestkorridoren. Det er en utfordring ikke bare for dem som skal inn i byen, men også for dem som skal forbi byen, når vi i opposisjonen har et parti, Senterpartiet, som kutter i tiltakene til E18 Vestkorridoren, og man har Arbeiderpartiet lokalt som er imot. Jeg trodde kanskje Arbeiderpartiet her i Stortinget var for. Det kunne vært interessant å diskutere. Det er en utfordring med 80 000 ÅDT gjennom et boligstrøk, slik SV var opptatt av.

Øystein Langholm Hansen (A) [15:07:00]: Det er nesten så en trenger ambulanse utenfor salen. Jeg har fått en skadelig overdose Fremskrittsparti-skryt i dag. Til og med finansministeren var innom med en liten hilsen og skrøt av de tallene hun har kontroll på, eller burde ha kontroll på i alle fall. Men først til Astrup og regjeringspartiernes historie om Arbeiderpartiets bredbåndssatsing før denne regjeringen overtok.

I 2014 skrev Teknisk Ukeblad om statsbudsjettet:

«Bredbånd på bygda blir taperen i statsbudsjettet.»

De skrev at «IT-bransjen advarer om forsinket utbygging» når regjeringen kutter 100 mill. kr i det budsjettet som den rød-grønne regjeringen har lagt fram. Den historien bør en kanskje lese seg noe opp på.

Det er litt spesielt når representanten Dagfinn Olsen tar æren for at Arbeiderpartiet har bedre budsjetter enn regjeringen. Da burde det kanskje være en mulighet for at Dagfinn Olsen kunne være med og skru opp sine budsjetter noe mer.

Jegstad siterte en ekspert, som var anbefalt av Arne Nævra, og sa at eksperter burde man høre på. Det synes jeg er et veldig godt tips til regjeringen fra Jegstad, for den regjeringen som sitter nå, hører nesten aldri på faglige råd og eksperter.

Det er utrolig gledelig at digitaliseringsministeren har satt i gang en stortingsmelding om ekom, for vi også er opptatt av veien framover når det gjelder elektronisk kommunikasjon. Satsingen på 5G og hva 5G kan bidra med i samfunnet framover, er en kjempestor utfordring å gå løs på. Men det krever at det er mer bredbånd der

ute, og jeg håper inderlig at vi får skikkelig dekning også ytterst ute der ting er mye dyrere enn i byene.

Til min forundring registrerer jeg at jeg er enig med Venstre for en gangs skyld. Vi er også opptatt av 5G.

Sverre Myrli (A) [15:09:57]: Her kommer altså monopolist Myrli, som Bård Hoksrud kalte meg. Jeg synes forresten Hoksrud kunne dra på litt og være litt engasjert når han holder innlegg i Stortinget, og ikke være så forsiktig som han ofte er fra denne talerstolen!

Hoksrud viste til omdanningen av Televerket, og det er et veldig godt eksempel. Heldigvis var det Arbeiderpartiet som styrte landet den gangen, og som sto midt i den helt nødvendige omorganiseringen av Televerket. Da brukte staten eierskapet sitt i Telenor til å utvikle selskapet til det moderne, framtidsrettede selskapet som det er i dag. Tenk hvis regjeringen hadde gjort det samme med NSB, utviklet selskapet til et moderne transportselskap som kunne hevde seg i konkurransen med andre, som kunne stake ut kursen framover som en del av det grønne skiftet! Nå vingeklipper regjeringen NSB, eller Vy, som det nå heter.

Jeg er virkelig glad for at det ikke var Høyre og Fremskrittspartiet som satt i regjering på 1990-tallet, for da hadde de antakeligvis kvittet seg med Telenor, slik de nå legger opp til i jernbanepolitikken.

Jeg må si litt om regjeringspartiernes selvtilfredshet i denne salen. Vi hører gang etter gang at det er brukt så og så mye mer siden 2013. Ja, det skulle da bare mangle om vi ikke bruker mer på veier, mer på bredbånd, mer til samferdsel generelt i 2020 enn i 2013! Statsråd Astrup virker nesten litt overrasket over at det brukes mer penger på bredbånd i dag enn det som ble gjort tidligere. Det skulle bare mangle! Det startet i 2005 med en stor opptrapping av samferdselsbevilgningene. Så kom den ambisiøse nasjonale transportplanen i 2009, enda større satsing i 2013. Ja, den siste rød-grønne transportplanen i 2013 var faktisk så god at den borgerlige regjeringen styrte på den i fire år. De la til side sine egne valglofter og styrte på den rød-grønne nasjonale transportplanen i fire år. Det var først fra 2018 at en nasjonal transportplan ble lagt fram av den borgerlige regjeringen.

Arbeiderpartiet skulle videre. Det høres ut på noen her som om Arbeiderpartiet var ferdig med vegutbyggingen og ferdig med jernbaneutbyggingen i 2013. Vi skulle selvfølgelig videre og hadde store ambisjoner. Derfor har vi også hvert eneste år siden 2013 hatt mer penger til samferdsel i vårt alternative budsjett enn det regjeringen har hatt.

Hvor blir det av løftene? Hvor blir det av løftene om dobbeltspor? Nå ser jeg Hoksrud står på talerlisten igjen. Han var samferdselspolitisk talsmann i 2013, og han foreslo i Stortinget at hele intercityutbyggingen

skulle realiseres innen 2025. Nå kan han svare: Hvor er løftene om intercityutbyggingen? Når blir dobbeltspor ferdig på Østlandet? – Jeg gleder meg!

Bård Hoksrud (FrP) [15:13:13]: Representanten Myrli virkelighetsoppfatning er langt borti natta når jeg hører hvordan han prater om Nasjonal transportplan. Den rød-grønne regjeringen klarte å legge fram en nasjonal transportplan på ca. 480 mrd. kr. Fremskrittspartiet la fram en nasjonal transportplan på ca. 1 000 mrd. kr. Vi ble ledd av, og de sa at det var umulig. Nå jobber vi for å gjennomføre en nasjonal transportplan som er på rundt 1 000 mrd. kr.

Hvis det er slik som representanten Myrli sier, at de er så opptatt av det de gjorde med Telenor, og at han er så bekymret for NSB nå, ja hvorfor gjorde de ikke noe av det samme som var så fantastisk bra for Telenor da man faktisk satt med makten i åtte år? Man gjorde ikke noen verdens ting.

Vy vant en kontrakt for bare et par dager siden. Det viser faktisk at det er mulig – selskapet klarer å konkurrere og klarer å gjøre det bra i konkurranse med andre. Og det som er fantastisk bra, er at nå har vi fått på plass et veiselskap, som ligger an til å redusere kostnadene med kanskje 28 mrd. kr–30 mrd. kr på de prosjektene vi skal gjennomføre. Med den rød-grønne regjeringen og det som lå i Nasjonal transportplan i 2013, skulle 50 pst. finansieres med bompenger. Det betyr at 50 pst. av de 28 mrd. kr–14 mrd. kr – er penger som bilistene slipper å betale fordi Fremskrittspartiet er en del av regjeringen og har fått på plass veiselskapet som sørger for at norske bilister ikke må betale disse pengene. Man har tatt noen grep der de rød-grønne partiene ikke klarte å gjøre noen ting på de åtte årene de satt i regjering. Det eneste de klarte, var å overføre en masse veier til fylkeskommunene, som var drita dårlig – unnskyld president! – de var veldig dårlige. Det var det de rød-grønne partiene klarte å gjøre på de åtte årene når det gjaldt å tenke nytt og å se nye muligheter.

Vi la fram forslag om veiselskapet i 2006–2007, og jeg håper at noen representanter går tilbake og ser hva regjeringen skrev den gangen. Det var bakstreversk, de så bakover, de turte ikke å gjøre noe som helst nytt.

En entreprenør kom til meg da vi åpnet den nye fantastiske veien hjemme i Bamble. Han sa: Jeg tror ikke dere egentlig vet hvor fantastisk bra det dere har gjort, har vært, for dette betyr noe for norsk samferdsel og norsk samferdselsutbygging. Det synes jeg er fantastisk bra.

Det er ikke så ofte man skryter av medrepresentanter, og jeg er ikke sikker på om han som får skryt av meg, kommer til å oppfatte det som skryt, men jeg synes at representanten Nævra sa veldig mye bra da han omtalte

representanten Hoksrud og Fremskrittspartiet. Jeg var ganske stolt, og jeg ble ganske glad, jeg! Jeg har sagt at nå er jeg glad fordi vi skal synge «Ja, vi elsker», men jeg ble ganske glad inni hjertet mitt da jeg hørte hvordan han omtalte meg og Fremskrittspartiet: Vi er stolte av å bygge skikkelige, firefelts motorveier, vi er stolte av at det lukter asfalt, og vi er stolte av trygge, gode veier med 110 km/t fartsgrense. Jeg håper at det snart blir enda litt høyere fartsgrense på de beste veiene. Det fortjener bilistene i dette landet.

Presidenten: Presidenten setter stor pris på engasjement i saker og i salen, men uttrykket «drita dårlig» er ikke akkurat et parlamentarisk uttrykk.

Stein Erik Lauvås (A) [15:16:39]: Representanten Bom Hoksrud – unnskyld, Bård Hoksrud – elsker lukten av ny asfalt og nye veier og proklamerer at nå bygger vi vei med Fremskrittspartiet i et sinnssykt tempo. Han viser også til filmens verden, hvor han ber folk se «Back to the Future» og huske på hva de har gjort. Det er for så vidt et godt råd representanten Hoksrud kommer med. Jeg har nemlig googlet, og Hoksrud var, da han ble sistert, stortingsrepresentant. Han sa: «Jeg kan garantere at det blir bompengefritt over hele landet.» Det kan dere bare slå opp, alle som vil – Nettavisen, for øvrig. Det ble ikke helt slik. Representanten Hoksrud står i spissen for å flå norske bilister i et tempo ingen regjering har klart før ham. Det er ingen regjering i Norge som har klart å ta inn så mye bompenger som den sittende regjeringen.

Så hører jeg statsråd Siv Jensen og Fremskrittspartileder Siv Jensen også skryte av at nå bygges det veier, men man krever like fullt, som sagt, inn bompenger som ingen annen regjering i dette landet har vært i nærheten av å klare noen gang. Jeg googlet også statsråd Siv Jensen og Fremskrittspartileder Siv Jensen, som bl.a. har sagt: «Vi skal i regjering for å gjennomføre vår politikk.» Våre programsaker skal ikke «i søpla for å få til kompromisser» – Aftenposten.

Hvordan ble det egentlig med den lovnaden? Her sitter Fremskrittspartiet og stemmer for bompenger. Jeg kan også anbefale en YouTube-video med Siv Jensen, om at det skulle være gratis å passere alle bomstasjonene i Norge så lenge Fremskrittspartiet var i regjering. Så det går unna.

Jeg hører statsråd Dale ivre etter å fortelle at han fornyer og forbedrer. Ja, det har statsråd Dale gjort. Han har fornyet bompengerekkningen, som sagt, i et tempo som ingen før ham har klart, og han har «forny» utbyggingen av Østfoldbanen ved å legge den på is. Han tok den rett og slett bort. Med en setning i statsbudsjettet sier han at det er uaktuelt å bygge ut Østfoldbanen slik

som det er nå. Så da gjentar jeg spørsmålet: Når kommer dobbeltsporet til Halden? Kan statsråden svare på det?

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [15:19:56]: Da kan jeg fortsette der forrige taler slapp, nemlig med Østfoldbanen. Det er slik, som den forrige taleren tok opp, at i statsbudsjettet skriver regjeringen en bemerkelsesverdig setning, nemlig at det er uaktuelt «å gå videre med prosjektet i dets nåværende form». Det er intercity og dobbeltsporet til Østfold regjeringen omtaler.

Vi er alle innforstått med at med store økte kostnader må man kanskje ta noen innsparingsgrep. Men derfra til å legge hele prosjektet på is og ikke få de avklaringene man trenger, det er bemerkelsesverdig. Dobbeltsporet til Østfold har latt vente på seg. Ambisjonene har vært skyhøye, og før har også representanter fra regjeringen vært ute og lovet spor til både svenskegrensen og Halden – for lenge siden. Men ambisjonene står ikke i stil med gjennomføringsevnen. Østfold er klar til å ta en diskusjon om innsparingstiltak, men derfra til å kutte stasjoner, derfra til å kutte ut helt vesentlige elementer ved intercityutbyggingen – det henger ikke på greip. Det trengs ikke en konsekvensutredning for å skjønne at hvis man kutter ut Råde stasjon – ja, da mister man mye av funksjonen til Østfoldbanen.

Vi vet at det hoper seg opp på E6. Det er ikke mange dager siden statsråden selv var og besøkte Svinesund, og han også må ha lagt merke til trøkket med tungtransport. Skal vi nå målene i Parisavtalen, og skal vi nå våre klimamål, er vi nødt til også å se til Østfold og få fart på jernbaneutbyggingen der. Faktum nå er at mange Østfold-byer er i et vakuum. Man får ikke de svarene man trenger. For å kunne få til næringsutbygging og skikkelig byplanlegging trenger man å få svar: Hvor kommer jernbanen til å gå i framtiden?

I Sarpsborg har vi en bru som snart er i ferd med å dette ned i fossen, pent sagt, og man har faktisk blitt pålagt å planlegge ny veibru sammen med jernbanebru. Men vi får ikke de svarene vi trenger med hensyn til jernbanen, og det gjør at arbeidet med veibrua også stagnerer.

Situasjonen er uholdbar. I Østfold-byene trenger vi svar, og de svarene har vi ennå ikke fått fra regjeringen. Jeg følger opp spørsmålet: Når skal vi få dobbeltsporet til Østfold, og når kommer regjeringen til å innfri sine løfter?

Nils T. Bjørke (Sp) [15:22:52]: Eg forstår at regjeringens partia ikkje har så lyst til å snakka om fylkesvegane. Viss det beste argumentet for ikkje å gjera noko med dei, er at dei var underfinansierte i 2010, er det kanskje på tide å sjå på dei åra dei har hatt sidan 2013 til å gjera noko med det. Då burde ein vel heller sjå og gjera noko med det.

Det er skremmande når entreprenørane på Vestlandet seier at dei står i fare for å stå utan arbeid framover på grunn av omorganisering i Vegvesenet som gjer at ingen har krefter og mannskap til å vera byggjeleiar og koma i gang med prosjekt. Prosjekt er stoppa på grunn av omlegginga, ei omlegging som ikkje er planlagt, og der løpet ikkje er lagt, der fylkeskommunane ikkje veit kva mannskap dei får, dei veit ikkje kva midlar dei får med seg over. Leiande folk innan Vegvesenet seier at då Mesta vart oppretta, gjekk det tre år før det var skikkeleg i gang, og no er dei redde det går lengre tid. Det er ikkje akkurat med på å styrkja arbeidet med fylkesvegane, det er med på å svekkja det.

Så litt om Hordaland fylke, som har gått føre, har klart å elektrifisera ferjene og har lyst til å gjera det på hurtigbåtane. Senterpartiet har føreslått at dei må få hjelp til å koma i gang med dette, alle dei fylka som har dei utfordringane. Det er ikkje med midlar i budsjettet til å hjelpa og styrkja den satsinga, noko som gjer at dei som verkeleg går føre og prøver å ta eit tak for klimaet, vert straffa i neste runde. Ein ser det på utfordringa med å få til budsjett i fylka.

Det er bra at det vert digitalisering til det betre, men det er tydeleg at me lever i litt ulik verd når me mange stader på Vestlandet verken har telefon- eller radiodekning, verken på veg eller på jernbane. Så ein har ein del område att. Om det er digitaliseringsministeren eller om det er samferdselsministeren som er ansvarleg for både radio-/DAB-samband og telefon, er det iallfall viktig i ein sikkerheits samanheng at det er dekning overalt langs vegane.

Statsråd Nikolai Astrup [15:25:22]: La meg først få lov til å si at det har vært en fornøyelse å være tilbake i transport- og kommunikasjonskomiteen. Jeg hadde gleden av å lede den komiteen, og jeg ser at underholdningsverdien fortsatt er høy i budsjettdebattene.

Så til representanten Langholm Hansen, som er opptatt av at regjeringen ikke bevilger så mye mer enn det den tidligere regjeringen gjorde til bredbåndstilskudd. La meg da bare få lov til å si at det årlige gjennomsnittet fra den rød-grønne regjeringen fra 2010–2013 til bredbåndstilskudd var 116 950 000 kr, mens vi altså nå ligger på rundt en kvart milliard, så det er en opptrapning.

Videre er det viktig å si at statlige midler er ikke svaret og løsningen på god telekominfrastruktur i det ganske land. Den markedsbaserte tilnærmingen vi har hatt, har vært svært vellykket og har gjort at vi har beveget oss nettopp til en situasjon der 99,9 pst. av norske husstander har tilgang på grunnleggende bredbåndstjenester, og der 86 pst. av norske husstander har tilgang på høyhastighets bredbånd. Det har vært en formidabel utvik-

ling. La oss nå holde fast ved en modell som har fungert godt, selv om man i debatten kan få inntrykk av at det er en ordning der statlige midler skal fortrenge private investeringer som skal gjelde fremover, hvis man lytter til opposisjonen. Det er jeg uenig i.

Jeg er glad for at representanten Langholm Hansen er opptatt av 5G, det er jeg også. Jeg skulle nok kanskje ønske at nettopp de mulighetene som ligger i kombinasjonen av 5G, tingenes internett og kunstig intelligens hadde vært en større del av den tradisjonelle transportdebatten i denne salen, for det er ingen tvil om at både smarte byer og intelligente transportsystemer får helt nye muligheter med det fundamentet som 5G vil gi for sanntidsoverføring av data. Det er dette som er fundamentet for selvkjørende biler, for en helt annen type trafikkplanlegging i og rundt de store byene og også i små og mellomstore byer. Her er det store muligheter, og vi er nødt til å ta dem i bruk og ha en offensiv holdning til det. Derfor er jeg glad for at Norge kommer til å være et av de første landene i Europa som ruller ut 5G og dermed er godt posisjonert til å ta del i de mulighetene som denne nye teknologien vil gi oss.

Telia har annonsert at de kommer til å ha et nasjonalt 5G-nett allerede i 2023. Vi vet ennå ikke tidsplanen til Telenor, men vi vet at de er sterke konkurrenter, og det er grunn til å vente at det blir en rask kommersiell utrulling av dette i Norge. Vi skal legge til rette fra myndighetenes side for at vi får ta del i mulighetene som ligger i denne nye teknologien, også i transportsektoren og i andre deler av det norske samfunnet.

Presidenten: Representanten Øystein Langholm Hansen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Øystein Langholm Hansen (A) [15:28:23]: Jeg kunne godt tenkt meg å kommentere statsrådets utsagn, men det var Bård Hoksrud som fikk meg til å ta ordet.

Når man gir et råd om å virkelighetsorientere seg, så bør man også gjøre det selv. Jeg karakteriserer det ikke som en videreutvikling av Vy når Vy er blitt et bemaningsselskap. De gjør ingenting annet enn å levere personell til å drifte og betjene toget, og selvfølgelig administrasjonen rundt det. De har ikke tog, de har ingenting annet enn ansatte mennesker. Så når det gjelder virkelighetsorientering, bør man virkelig gjøre det når man møter seg selv i døra på denne måten.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [15:29:29]: Jeg klarte ikke å la være når representanten Lauvås tok ordet og pratet om

bompenger. Jeg blir ikke veldig imponert over en som representerer et parti som alltid stemmer for bompenger, og som har lokale disipler rundt omkring i landet som flyr på for å få mest mulig bompenger. Da er det mye deiligere å representere et parti som vil jobbe for å fjerne bompenger. Det var en fantastisk følelse å reise til Alta. Representanten Karlstrøm fra Arbeiderpartiet ba oss reise til Nord-Norge. Jeg var i Nord-Norge i 2013, og i motsetning til Arbeiderpartiet, som ville påføre bilistene bompenger, sørget Fremskrittspartiet for å reise opp dit og fjerne bomstasjoner – 310 mill. kr mindre i bompenger.

I Vestfold vil de rød-grønne partiene ha høyere bompengetakst. Fremskrittspartiet i regjering sørger for å redusere bompengene. Vi reiste til Seljord og Åmot – fjernet bompengene som de rød-grønne hadde vedtatt og lagt fram proposisjon om rett før valget i 2013. Det viser en forskjell. Det er noen som vil noe og vil redusere bompenger, og da lar jeg meg virkelig ikke imponere av disse som er så fantastisk for disse bompengene, og som kritiserer oss som vil ha dem bort.

Rigmor Aasrud (A) [15:30:40]: Representanten Hoksruks flammende innlegg om det å tørre å gjøre noe nytt er kanskje ikke så imponerende. Jeg er helt sikker på at alle de som venter på dobbeltspor til Lillehammer, og som venter på at Gjøvikbanen kanskje kunne få noen færre kurver, hadde ønsket at Bård Hoksrud og andre representanter var mer opptatt av at vi fikk på plass flere skinner enn bare å snakke om asfalt og bompenger.

Så er det jo fjernet noen bompenger også i Oppland. Man fjernet bomstasjonen mellom Raufoss og Gjøvik. Det var ganske imponerende – seks uker før den skulle blitt tatt ned allikevel. Etter det har bomstasjonene sprettet opp i hele Oppland, og jeg har ikke sett noen flere som har blitt fjernet. Det hadde vært en glede også for oss å kunne være med på å ta ned noen flere bomstasjoner.

Jeg har også behov for å si noe om bredbånd, for det er viktig at det kommer mer satsing på bredbånd. Det høres noen ganger ut som at det kun er i de minst befolkede distriktene det er behov for å ha en innsats når det gjelder bredbånd. Men det er jo ikke det. Jeg bor 6 mil fra Oslo, det regnes som å være en del av Stor-Oslo, i hvert fall når regjeringen skal vurdere om de skal legge noen statlige arbeidsplasser utenfor Ring 3. Det er mange steder i mitt nærområde der man ikke får fiber, man har ikke bredbåndsdekning, og nå tas jammen kobberet også ned. Det har vært forsøk på å få kommersielle aktører til å bidra, man har noen både fylkeskommunale og statlige midler, men det trengs mye mer for at unger skal kunne gjøre leksene sine på hjemmebane og for at næ-

ringslivet skal kunne hente inn ordrene sine. Det er ikke bare på Gran det er utfordringer, vi møter det alle steder. Så det trengs en større innsats for å få gjort mer for at den delen av den moderne infrastrukturen som det bredbånd bidrar til, også kan komme flere folk til gode. Derfor burde regjeringen ha satset mer på bredbånd i sitt budsjett. Vårt budsjett blir dessverre fortsatt bare et alternativt budsjett, men det hadde betydd mye for mange at vi hadde fått mer penger akkurat på det området.

Presidenten: Representanten Morten Stordalen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Morten Stordalen (FrP) [15:33:28]: Det er fornøye- lig når regjeringspartiene får kritikk for å være for glade. Jeg synes det er bra å være glad for at man får til ting, for opposisjonen har egentlig ikke gjort noe – man gjør bare det samme som man gjorde før, som ikke fungerte.

Så må jeg gi Vy litt mer oppmerksomhet. Det har vært en stor debatt om det her i dag. Det høres ut som om alle de nærmere 7 000 som jobber i Vy, kjører tog. Da må man kanskje sette en fot i bakken og jorde seg litt. Så kan man se på hvor mange som kjører buss, og hvor mange som driver med reiseliv og bildelingstjenester. De færreste i Vy kjører tog. Vy kjører for øvrig tog i Sverige, mens noen er mot at den svenske jernbanen skal kjø- re i Norge. Vy kjører i Sverige og har gjort det i mange år.

Når det gjelder å bygge ut jernbanen i Østfold, er det greit å sjekke grunnforholdene først, istedenfor å vedta å bygge skinner man ikke får brukt. Ellers blir det som i Vestfold, hvor de har ligget ti år uten å bli brukt. Vi skal bygge dem fordi vi skal ha mobilitet for folk flest i hver- dagen, og det gjør vi best med denne regjeringen – Sol- berg-regjeringen med disse fire partiene har funnet fram til gode løsninger og bør fortsette.

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) [14:34:44]: Jeg har tre glad- meldinger:

Punkt 1: I dag får jeg fiber på hytten min i Storlidal- en, det er i hvert fall utkant, men den kommer dit lenge før jeg får den hjemme.

Punkt 2: Østfoldbanen bygges faktisk, det er ikke sånn at det ikke bygges på Østfoldbanen, vi har nettopp startet. I 2022 er man ferdig med Follobanen. Vi startet utbygging gjennom Moss for en uke siden, den er ferdig i 2024. Da har vi dobbeltspor fra Oslo til Råde. Ta banen, så ser man det!

Punkt 3: Takket være denne regjeringen er ikke bud- sjettet for Ringeriksbanen 1,5 mrd. kr, som den forrige

regjeringen hadde for å planlegge oppstart, det er på noen og tretti milliarder.

Statsråd Jon Georg Dale [15:35:46]: Eg skal prøve å roe ned ettersom debatten forhåpentlegvis nærmar seg slutten. Men det er nokre betraktningar som eg uansett har gjort meg gjennom dei fem timane vi no har halde på.

Det eine er at politikken vert dregen i rett retning. Det er ikkje så mange år sidan ein samla opposisjon var imot etablering av Nye vegar. No anerkjenner alle at det fungerer, bortsett frå dei som prøver å kutte i løyvinga- ne, Senterpartiet f.eks., men ein del andre parti har i alle fall innsett at dei er komne for å bli. Motstanden er ikkje så sterk lenger.

Då vi introduserte ordninga for reduserte bompem- getakstar i distrikta, var Arbeidarpartiet imot. No er dei for. Spørsmålet er om det vi eigentleg ser frå opposisjo- nen, er ein seks års «delay». Det tek litt lengre tid, men dei kjem etter når dei berre ser at tinga faktisk verkar. Eg trur vi kjem til å sjå det på fleire område med det bud- sjettet Stortinget no ligg an til å vedta. Reformene fort- set, vi skal få meir infrastruktur igjen for pengane, vi skal fortsetje med å byggje landet, vi skal byggje større bu- og arbeidsmarknadsregionar, vi skal korte inn avstandar for næringslivet. Og så er det greitt å minne opposisjo- nen om at kua har vore kalv – i alle fall kan ein gamal landbruksminister av og til unne seg det – for det var jo slik at Senterpartiet i 2012 nekta å setje fullt trykk på in- tercitytriangelet. Det er berre å sjå på utspela dei då had- de. Arbeidarpartiet har sagt at dei vil ha ny E18 i Vestkor- ridoren. Eg håper det framleis står ved lag her på huset, men ein har no gjeve det bort i forhandlingar med f.eks. Miljøpartiet Dei Grøne i Oslo.

Det som er den felles utfordringa til opposisjonen, og som denne debatten viser betre enn noko anna, er at dei ikkje er einige om noko som helst. Det betyr at vi har to alternativ i norsk politikk om dagen: eit fleirtal som består av regjeringspartia, som reformerer, fornyar og forbetrar tilbodet til folk over heile landet, og ein oppo- sisjon som ikkje veit kva dei skal prioritere, kor fort dei skal byggje, eller kva slags område dei skal setje i revers. Det har opposisjonspartia forhåpentlegvis mange år på seg til å finne ut av medan dei vert verande i opposisjon. I mellomtida skal vi styre Noreg trygt gjennom nødven- dige reformer som i sum bidreg til å byggje landet vårt sterkare saman.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [15:38:38]: Jeg merker meg at representanten Hoksrud med stort engasjement for- teller om at det finnes eksempler på bomstasjoner som har blitt stengt ned under dagens regjering. Det blir om- trent som å stå og skryte av at en har truffet en døgnflue noen få timer før den allikevel skal avgå ved døden, og

samtidig har det poppet opp stadig nye fluer rundt deg. Det har aldri vært flere bomstasjoner, det har aldri vært mer bompenger i Norge enn med Fremskrittspartiet ved roret: fra ca. 9 mrd. kr i bompenger i 2013 til forventet 13 mrd. kr nå. Den virkeligheten som folk opplever, må en jo erkjenne, i stedet for å stå her og veive med armene og gi inntrykk av at en er opptatt av å redusere bompengene. Hvis Fremskrittspartiet hadde vært opptatt av å redusere bompengene, burde de ha prioritert det i stedet for å gi skattekutt til noen av dem som har mest fra før i Norge. Det er det som har vært prioriteringen fra denne regjeringen, det har vært massive skatte-kutt til dem som har mest fra før, mens vanlige folk har fått rekordhøye bompenger og i tillegg rekordhøye avgifter.

Jeg registrerer at E18 vest for Oslo ble tema i debatten. Det er svært fornuftig. Jeg registrerer også at statsråden i ulike sammenhenger argumenterer med at en må bygge den veien til 40 mrd. kr, hvis ikke vil en kunne sette kollektivsatsing i fare. Den eneste måten som en sånn argumentasjon kan gå i hop på, er at hvis en har tenkt å melke dem som betaler bompenger for enda mer penger, ikke bare for å betale for veien, men også for å betale for kollektivsatsing. Selvsagt vil en ha mer rom for å prioritere andre prosjekter hvis en nedskalere E18 vest for Oslo – sånn som en både i Oslo og i det nye fylkestinget Viken tar til orde for, og som Senterpartiet har fremmet en rekke forslag om over tid.

Når en snakker om fylkesveier og at det er udekkede behov: Nå er det altså det sjuende budsjettet denne regjeringen har lagt fram. Fortsatt er det en situasjon rundt i Norge med hullete veier og med rasutsatte strekninger. Selvsagt kan ikke alt tas på ett år, men en er nødt til å prioritere det høyere. Derfor har Senterpartiet vært opptatt av at vi må prioritere fylkesveiene, vi sier 1,2 mrd. kr ekstra i årets budsjett. Vi må prioritere rassikring, i tillegg må vi prioritere infrastruktur i hele Norge. Vi må sørge for å gi mer midler til de fylkene som har store kostnader til båt og ferge, og vi må sørge for mer midler til både bredbånd og postombæring. Det handler om å prioritere innenfor politikken, og Senterpartiet prioriterer hele Norge.

Presidenten: Representanten Jon Gunnes har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Jon Gunnes (V) [15:41:59]: Debatten i dag startet ganske bra, synes jeg, med tanke på at vi snakket veldig mye om klimautfordringene. Nesten alle partiene nevnte det i sitt hovedinnlegg. De to siste timene er det vel ikke en eneste representant som har nevnt det. Nå krangler vi mest om bompenger eller ikke, og om vi faktisk flår bilistene, som Stein Erik Lauvås sa i sitt innlegg.

Venstre skal balansere dette. Vi er med i regjering, vi også. Det er derfor vi fortsatt har prinsippet om at forurenser skal betale. Det gjelder flypassasjeravgift, det gjelder bompengeneinnkreving, og det gjelder flere CO₂-avgiftsordninger. Det vi burde vært mer opptatt av i dag, er hvordan vi skal løse klimautfordringene, for innen transport har vi noen lavhengende frukter.

Presidenten: Representanten Stein Erik Lauvås har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Stein Erik Lauvås (A) [15:43:15]: Det er ingen grunn for representanten Hoksrud eller Fremskrittspartiet til å kjeffe på Arbeiderpartiet. Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet har siden 2014 stemt akkurat likt når regjeringen har kommet hit til Stortinget med sine forslag om å kreve inn bompenger. Helt likt har vi stemt. Sånn sett er representanten Hoksrud og jeg akkurat like store eller små bompengentusiaster. Fremskrittspartiet har ingen grunn til å slå seg på brystet. De har tapt sin sak selv om partilederen sa at de ikke skulle kompromisere på dette.

Så gjentar jeg for fjerde gang til statsråd Dale: Når kommer dobbeltsporet fram til Halden? Årstallet holder.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [15:44:24]: Det er blitt hevdet fra talerstolen her at Østfoldbanen bygges. Ja, den bygges fram til Moss, men derfra er de videre planene bemerkelsesverdig nok i det blå. Det er skapt tvil om Råde stasjon. Svarene på spørsmålene har vi ennå ikke fått.

Hvis regjeringspartiene nå i dag kan komme med garantier om at vi får Råde stasjon, at vi får stasjon i Fredrikstad, og at vi får dobbeltsporet gjennom Østfold som planlagt, da er det gladnyheter. Høyres egen ordfører i Råde har ikke lagt skjul på fortvilelsen.

Skal vi nå klimamålene, og skal Østfold ha effektive transportløsninger, er vi helt avhengige av å ha et dobbeltspor gjennom Østfold. Vi har fortsatt ikke fått svar. Hva ligger i det at man ikke kan fortsette som planlagt? Vi venter i spenning. Østfold trenger avklaringer. Hva kan vi forholde oss til i framtiden? Hva skal vi planlegge for?

Nå har det seg sånn at jeg kjører denne Østfoldbanen hver eneste dag, så representantens oppfordring om å bruke banen står seg ikke. Jeg kan derimot sende en oppfordring i retur: Han må gjerne bli med og kjøre Østfoldbanen. Nå har det seg sånn at det er trangt på toget, det er ståplasser, men vi østfoldinger er ganske ålreite, så vi skal nok skape hjerterom.

Gisle Meininger Saudland (FrP) [15:46:07]: For FrP-ere er det å diskutere samferdsel på Stortinget litt som en liten førjulsfeiring. For på Sørlandet er det ikke bare Jesu fødsel vi har et religiøst forhold til i julen, men også at denne regjeringen, med Fremskrittspartiet bak samferdselsrattet, har vedtatt den mest offensive nasjonale transportplanen i dette landet noensinne. Vi dobler nesten den rød-grønne nasjonale transportplanen, vi bygger nye firefelts klimavennlige motorveier som framtidige nullutslippsbiler kan kjøre på. Togene får flere av ganger, utslippene går ned, og mobiliteten går opp.

Det er jo det dette handler om: at mobiliteten skal opp – den friheten en har til å kunne forflytte seg når en vil, uten statlig innblanding. Det er det som er Fremskrittspartiets samferdselspolitikk.

Jeg husker da jeg vokste opp og det en sjelden gang iblant ble åpnet en ny, liten veistrekning hjemme. Som regel var den stykkevis og delt og uten midtdeler, og den var aldri firefelts. Var den ulykkesutsatt, ble fartsgrensen satt ned, og når FrP-erne ville bygge firefelts motorvei, ble de ledd av. Det var slik det var før.

Det bringer meg også inn på et litt mer alvorlig tema, for det er utrolig mange i mitt hjemfylke, Vest-Agder, fra Flekkefjord i vest til Kristiansand i øst, som reagerer sterkt på uttalelser om at noen ikke har lyst til å bygge ny firefelts E39 mellom Kristiansand og Stavanger. At noen omtaler veien som gammeldags og som en monstervei – den veien som landsdelen har kjempet for i årevis, som skal redde liv, som bringer mobilitet og knytter landsdelen sammen – er med respekt å melde litt virkelighetsfjernt. For det bor faktisk folk i distriktene også, folk som heller vil ha en ny, sikker monstervei framfor dødsveien som er der i dag. Jeg kjører selv E39 flere timer i uken for å komme meg på jobb her på Stortinget, nettopp for å gjøre en jobb for mine velgere hjemme i Vest-Agder, som har lyst til å ha ny firefelts E39. Men på Sørlandet er vi et tålmodig folkeslag, og vi har ventet på E39 lenge. Vi venter litt til, men tiden er ikke inne til å skifte fokus.

Prosjektene står i kø. Vi har ytre ringvei i Kristiansand som må på plass nettopp for å slippe at tungtrafikken skal gå gjennom Kristiansand sentrum. Av en eller annen grunn er det noen som mener det er klimavennlig at lastebilene kjører eller står i kø gjennom sentrum, framfor at de er på ringveien rundt byen. Vi har hele strekningen mellom Lyngdal og Ålgård, som er statlig plan. Her er det viktig at prosjektet kommer når det kommer, med gode avkjørsler, gode kryss og gode forbindelser til byer og tettsteder. Derfor trenger vi mer engasjement for å bygge en ny, klimavennlig og trafikksikker motorvei mellom Kristiansand og Stavanger.

Lise Christoffersen (A) [15:49:26]: Jeg tenkte jeg skulle slå et slag for togpendlere. Siden jeg snart feirer 40 år som togpendler mellom Drammen og Oslo, snakker jeg litt for min sjuke mor.

I dag har jeg en snerten, liten sak. Det er et årskort mellom Drammen og Oslo som også fungerer som kundekort med rabatt på alle andre strekninger. For tre uker siden var jeg i Kristiansand på en konferanse og kjøpte billett tur-retur Drammen-Kristiansand med rabatt på det fine årskortet mitt som også er kundekort. Men fra og med mandag er det slutt. Da overtar Go-Ahead den linja, og da kan ikke jeg lenger bruke det kortet som et årskort med rabatt på den strekningen. Siden jeg bor i Buskerud, blir det etter hvert en del reiser i Viken, og enn så lenge kan jeg bruke årskortet mitt til å få rabatt på reiser til Halden, Fredrikstad, Moss og Ski. Det blir det også snart slutt på.

Kongsberg ligger i Buskerud, og det er mange som pendler Kongsberg-Oslo. Et stort, stort ønske fra folk i Kongsberg er to tog i timen. De har det delvis i dag. Annenhver time går det to tog, for da går nemlig Sørlandsbanen gjennom Kongsberg og inn til Oslo, tilsvarende motsatt vei. Hvis en går inn på vy.no og sjekker rutetidene Kongsberg-Oslo i dag, ser en akkurat det – ett tog i timen som basis, og annenhver time ett ekstra tog. Men gå inn og sjekk mandag 16. desember. Da er det bare ett tog i timen, for på det ekstratoget, som går annenhver time i dag, står det fra og med den 15. desember Go-Ahead. Så da kan ikke pendlere fra Kongsberg bruke det toget, hvis en ikke er interessert i å betale reisen sin for andre gang. Dette spurte jeg Solvik-Olsen om da vi debatterte jernbanereformen i 2015. Jeg ble bare avfeid med at det var irrelevante problemstillinger. Jeg har sendt et skriftlig spørsmål og fått svar fra Dale om det samme, men får ikke svar på akkurat det jeg spør om: Hva vil regjeringa gjøre for å sørge for at vi som er pendlere, ikke får et dårligere rutetilbud ved at vi må stå over en del av de togene som Vy ikke skal transportere på i framtida? Og hva vil en gjøre for at pendlere fortsatt kan ha et årskort som fungerer som kundekort og gir rabatt på andre strekninger, altså hindre at pendlere også får dyrere togreiser enn i dag? Jeg savner svar på de spørsmålene. Jeg synes regjeringa bør ta det problemet på alvor, for det handler om mennesker som er blant jernbanens viktigste kunder.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sverre Myrli (A) [15:52:42]: Jeg synes det er ganske interessant. Det er så mange talere som i løpet av debatten har spurt talere fra regjeringspartiene: Når står dobbeltsporene på Østlandet ferdig? Hva er visjonene for

jernbaneutbyggingen? Når har vi dobbeltspor til Lillehammer, Halden, Skien og Hønefoss, som det har vært bred politisk tilslutning til? Vi får ingen svar. Visjonene for hvordan jernbanen skal utbygges framover, er borte. Og det skjønner jeg, kanskje, når jeg hører Roy Steffensen, for han kunne fortelle at han i går hadde sittet og sett på budsjettthøringer fra 2012! Det bruker han fritida si på, budsjettthøringer som er sju år gamle. Det er kanskje ikke så rart at det da blir mangel på perspektiver for framtida. Men Steffensen sa også at jeg, tydeligvis sammen med Magne Rommetveit, hadde vært på Ålgård og lovet et eller annet. Det er bare en hake ved den historien: Jeg har aldri vært på Ålgård. Så der må rett og slett Steffensen blande.

Presidenten: Representanten Helge Orten har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Helge Orten (H) [15:53:57]: Samferdselsdebatten nærmer seg forhåpentligvis slutten, og da kommer alltid den store bompengediskusjonen opp. Jeg synes det er bemerkelsesverdig at vi hver gang vi skal behandle samferdselssaker, skal ha en stor bompengedebatt knyttet til det, og at både Arbeiderpartiet og Senterpartiet er like overrasket i hver debatt over at det dukker opp en bomstasjon i nærheten, når de samme partiene er med på å stemme for absolutt alle bompengeproposisjoner som er lagt fram i denne salen. Det er etter min mening en fullstendig meningsløs diskusjon. Det er et stort, bredt flertall i denne salen for de prosjektene som gjennomføres og finansieringen av dem. Vi kan bruke tida på å diskutere mer meningsfulle ting.

Så vil jeg bare bruke de siste sekundene til å takke for debatten. Når vi begynner å nærme oss religiøse tilstander i samferdselsdebatten, som her i stad, er det kanskje på tide å ta jul snart.

Kari Henriksen (A) [15:55:01]: Jeg har lyst til å knytte noen kommentarer til den religiøse oppfatningen av samferdselssituasjonen på Sørlandet.

Det er fremdeles mange utfordringer knyttet til det å bygge vei på Sørlandet. Det gikk ikke så fort som det ble lovet i valgkampen. Samferdselsbudsjettet til Arbeiderpartiet er på over 1 mrd. kr mer enn det regjeringa legger på bordet.

Det er ikke bare på regjeringsnivå og statlig nivå vi ser at Arbeiderpartiet er opptatt av å få på plass samferdsel. Vi ser også at i fylkestinget er Arbeiderpartiet i front når det gjelder å finansiere og legge til rette for samferdsel lokalt. Når Arbeiderpartiet har mer penger til fylkesveier enn det Fremskrittspartiet og regjeringa har, blir det også mer til vei, bl.a. til Hidra Landfast, som Vest-Agder Arbeiderparti har stått knallhardt på i fylket.

Så er det spørsmål om Gartnerløkka og Ytre Ringvei i Kristiansand. Jeg hørte at representanten Meininger Saudland nevnte Ytre Ringvei, men ikke Gartnerløkka. Gartnerløkka er det prosjektet som haster mest i Kristiansand, og jeg håper samferdselsministeren tar imot forespørselen fra lokalpolitikere i Kristiansand om å få et møte med ham.

Så har vi én ting til som er et resultat av det vi ser fra denne regjeringa, og det er den oppsplittingen og privatiseringen som også skjer innenfor samferdselsområdet. Nede hos oss har vi en fin museumsjernbane, Setesdalsbanen, som går fra Vennesla og opp i landet. Det som har skjedd nå, med denne regjeringa, er at disse museumsbanenes framtid er usikker. Det bekymrer oss i Vest-Agder. Det er en turistmagnet, det er et veldig godt tiltak for barn og unge, og det er idealistiske drivere som på frivillig basis sørger for at disse banene blir ivaretatt. Det er mye usikkerhet for ansatte som jobber i det som før var NSB – jeg vet nesten ikke hva det heter, for nå er det så veldig mange forskjellig firmaer inne i bildet. Før var det i hvert fall sånn at de hadde en trygg arbeidsplass. Alt det har denne regjeringa kastet på båten. Nå er det hele veien blitt usikkerhet om virksomhetsoverdragelser, og så jubler de fordi Vy nå har fått tilsagn på Bergensbanen. Det skulle bare mangle. Vi hadde ikke trengt å ha andre tilbydere enn NSB hvis vi hadde brukt pengene riktig.

Presidenten: Representanten Sigbjørn Gjelsvik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [15:58:10]: Representanten Orten var overrasket over at debatten i Stortinget nok en gang utviklet seg til en debatt om bompenger. Det er ikke Senterpartiet som har gått til valg på store løfter om å fjerne bompengene i Norge, men det er jo grunn til å påpeke, når representanter fra Fremskrittspartiet skryter av å ha fjernet noen bomstasjoner, at det partiet som sitter med samferdselsministeren og finansministeren – og har gjort det de siste seks årene – gikk til valg på å fjerne bompengene i Norge, og fasiten er at de aldri har vært høyere.

Så merker jeg meg også at stadig flere representanter fra regjeringspartiene snakker om at en har en nasjonal transportplan på 1 000 mrd. kr – og sammenligner dette med den forrige transportplanen. For det første tar en seg ikke bryet med å regne om den prisstigningen som har vært, og heller ikke at man har utvidet planperioden fra ti til tolv år. I tillegg til det er det grunn til å stille kontrollspørsmålet: Er det sånn at Senterpartiet var imot at en skulle bruke 1 000 mrd. kr i den nye transportplanen? Nei, Senterpartiet var for det, men vi ønsker å bruke pengene på en annen måte, sånn at vi utvikler hele Norge.

Statsråd Trine Skei Grande [15:59:29]: Jeg vet at dette budsjettet er langt unna mitt konstitusjonelle ansvarsområde, men det ble likevel tatt opp noe i debatten som er mitt konstitusjonelle ansvarsområde, nemlig museumsdrift og museumsbanene våre. Jeg skal bare betrygge med at samferdselsministeren nå har konkurranseutsatt deler av norsk jernbane, noe som vil gi oss mange milliarder mer å rutte med i årene som kommer. Da kommer vi også til å kunne ta vare på museumsbanene.

Regjeringa har sagt at den skal komme tilbake med organiseringen i den museumsmeldinga vi snart kommer med. Vi skal ta vare på de industrielle minnene våre, og vi skal også sørge for en litt bedre opprydding når det gjelder departementsansvaret. Utfordringen med museumssektoren i dag er at veldig mange deler av den tilhører ulike deler av offentlig sektor. Noe ligger under samferdselsministeren, noe ligger under forsvarsministeren – ja, de aller fleste ministrene har en del i museumsverdenen. Med museumsmeldinga ønsker vi å foreta en opprydding på dette området. Det var regjeringa som grep inn og sørget for at det ble skapt trygghet også rundt museumsbanene våre. Den frivilligheten og det engasjementet som ligger der, skal vi ta vare på. Det kommer vi tilbake til i den nye museumsmeldinga.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [16:00:58]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i folketrygdloven og enkelte andre lover (samleproposisjon høsten 2019) (Innst. 80 L (2019–2020), jf. Prop. 10 L (2019–2020))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten ordne debatten på følgende måte: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil det – innenfor den fordelte taletid – bli gitt anledning til inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og de som måtte tegne seg utover den fordelte taletiden, får en taletid på inntil 3 minutter.

Heidi Nordby Lunde (H) [16:01:39] (ordfører for saken): Dette er hovedsakelig en samleproposisjon for lovendringsforslag knyttet til endringer foreslått i statsbudsjettet. Der partiene var uenige om budsjett, er vi også uenige om nødvendige lovendringsforslag. Unntaket er retten til pleiepenger ved barnets død, som falt bort ved utvidelsen av pleiepenger i 2017, men som er ønsket gjeninnført av både regjering og storting. Depar-

tementet har sendt ut en lovtekst på høring for å sørge for dette, men hele komiteen – med litt ulik innretning – mener ordningen kan gjeninnføres raskere. Regjeringens forslag ikke bare gjeninnfører retten til pleiepenger ved barnets død for dem som har mottatt pleiepenger i mer enn tre år, men utvider også ordningen, slik at de som har hatt pleiepenger i mindre enn tre år, også får rett til pleiepenger, men da i seks uker. Med flertallets innstilling vil dette tre i kraft fra 1. januar 2020.

Høyre mener at å sikre velferdsstatens bærekraft for framtiden er en av våre viktigste oppgaver. Derfor er det nødvendig å justere, endre eller fjerne ytelser og ordninger når det viser seg at disse enten ikke fungerer etter intensjonen, over tid har blitt erstattet av andre tjenester eller mistet sin funksjon. Dette øker velferdsstatens evne til å ta vare på dem som trenger den mest. Det er usosialt å opprettholde eller utvide ordninger som ikke fungerer, da dette ikke bare svekker velferdsstatens økonomiske fundament, men også kvaliteten og innholdet i hjelpen velferdsstaten er ment å gi.

I budsjettdebatten ble vår formulering om ordninger som har mistet sin funksjon, brukt som stråmann for å argumentere mot andre endringer generelt. Når vi i dag fjerner støtten til teksttelefon, er det nettopp en ordning som har mistet sin funksjon. Og før noen nevner usosiale kutt, minner jeg om at dette er et apparat som ikke lenger er i produksjon.

Når en av våre fremste arbeidslivsforskere kaller arbeidsavklaringspenger for et rullebånd ut av arbeidslivet og inn i utenforskap, slik Simen Markussen ved Frischsenteret gjorde i Dagsavisen, synes vi det er verdt å lytte, særlig fordi både statistikk og evalueringer viste at ordningen ikke fungerte etter hensikten. Lite er så usosialt som å opprettholde ordninger som ikke fungerer. Det er både en bjørnetjeneste overfor brukerne og feil bruk av fellesskapets ressurser.

Regjeringen har gjort endringer i ordninger generelt og følger nå også opp Navs egne anbefalinger om å endre ytelsen for unge under 25 til å bli omtrent samme beløp som for jevnaldrende på kvalifiseringsprogrammet. Dette gjøres uten å redusere budsjettet, slik at årets innsparing tilbakeføres Nav for raskere og tettere oppfølging av målgruppen.

Jeg synes det er bra at opposisjonen er så tydelig imot endringene i AAP. Det viser en skillelinje i norsk politikk mellom dem som svekker vår felles velferd og dens bæreevne for framtiden gjennom å utvide og uthule ordninger til de ikke lenger når verken målgruppene eller målsettingene, og oss som ønsker en velfungerende, bærekraftig velferdsstat der fellesskapet løfter den enkelte.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Lise Christoffersen (A) [16:04:49]: Denne saken er jo egentlig en reprise på budsjettdebatten fra forrige uke, så vi vet jo hva resultatet blir, dessverre: Noen av dem som har lite, skal få enda mindre.

I Granavolden-erklæringen – hvis Google kan telle – nevner regjeringa ordet «fattigdom» 21 ganger. Ett av stedene står det:

«For å bygge sterke fellesskap må vi redusere fattigdom, gjennomføre et integreringsløft og skape et samfunn der folk kan leve frie og selvstendige liv.»

Fattigdom er ikke noe som bare angår den enkelte. Økende fattigdom og økende sosiale forskjeller er et samfunnsproblem som angår oss alle. Når regjeringa i Granavolden-erklæringen sier at lav arbeidsledighet og høy sysselsetting er avgjørende for å sikre velferdssamfunnets bærekraft, har de helt rett i det, og også når de sier i erklæringen at Norge i framtida vil ha behov for å bruke en større andel av arbeidskraften i befolkningen. Mange av dem er innvandrere og flyktninger.

Samtidig vet vi at regjeringa er relativt langt unna målet om redusert fattigdom. De sosiale forskjellene øker. Antall barn i fattige familier øker. Hver gang dette temaet reises, er representanter for regjeringspartiene raskt ute med å forklare at jo da, men det skyldes innvandring. Det etterlatte inntrykket er at da er det liksom ikke så farlig. Ja, det er riktig at over halvparten av barn i fattige familier tilhører familier med innvandrerbakgrunn, og at barn av flyktninger er mest utsatt, men det gjør ikke saken noe bedre. Tvert imot burde det kalle på en ekstra innsats, men regjeringa gjør det motsatte.

Da Stortinget i forrige periode behandlet det såkalte flyktningeforliket, var et av punktene at regjeringa skulle komme tilbake med en vurdering av om det var trekk ved det norske velferdssamfunnet som gjorde det ekstra attraktivt å komme til Norge. Da regjeringa kom tilbake med Prop. 85 L for 2016–2017, der de foreslo å skyve flyktningene ut av folketrygden og over på sosialhjelp og supplerende stønad, var det ingen dokumentasjon på at folketrygdens ytelser har ført til et uforholdsmessig høyt antall asylankomster til Norge, eller at ytelsene i seg selv har vært til hinder for aktivitet og egenopptjening. Det var ikke så rart, for det finnes ikke forskning som understøtter dette, heller ikke internasjonalt. Tvert imot advarte tunge høringsinstanser, som Nav selv, KS, LO og NHO, mot å vedta forslagene, nettopp fordi de kunne hemme integrering og føre til økt fattigdom. Forslagene ble da også nedstemt den gangen av alle andre partier. Kun Høyre og Fremskrittspartiet var for. Nå ligger forslagene på bordet igjen. Det eneste som har endret seg siden sist, er at Venstre og Kristelig Folkeparti har gått i

regjering. Forslagene blir ikke noe bedre av den grunn. Dessverre blir de likevel vedtatt, og det hviler et tungt ansvar på Venstre og Kristelig Folkeparti i denne saken.

Så skulle jeg gi en stemmeforklaring, men det rekker jeg ikke, så jeg tegner meg igjen og kommer tilbake til det.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [16:08:03]: Senterpartiet står for jambyrdighet – jambyrdighet mellom de fullt ut arbeidsføre, de delvis arbeidsføre, og de som ikke er arbeidsføre. Senterpartiets linje er å endre og forbedre velferdsytelsene, og vi legger merke til at regjeringspartiene sier «justere, endre og fjerne ytelser». Det ligger en holdningsendring her.

Senterpartiet har et dynamisk forhold til velferdsytelsene, men vi skal gjøre det økonomisk tryggere, samtidig som folk får bedre hjelp fra Nav til å delta med sin arbeidsevne.

Regjeringa sier at bevilgningene over budsjettet har økt til 444 mrd. kr. Ja, det er korrekt. Arbeids- og sosialdepartementets budsjett utgjør 33,8 pst. av statsbudsjettet. Det er en enorm økning som følge av at det har blitt flere eldre som har et høyere inntektsgrunnlag.

Senterpartiet står bunnfast på å ivareta de svakeste gruppene. Derfor er vi imot at minsteytelsene til arbeidsavklaringspenger for ungdom mellom 18 og 24 år reduseres med 70 000 kr, noe som for mange vil innebære at de fortsatt må bo hjemme hos foreldrene sine eller blir mer avhengig av sosialstøtte.

Vi går inn for at en ikke avviker folketrygdens særskilte bestemmelser for flyktninger, som er noen av de mest sårbare. Det er ikke klokt at de i større grad lever på sosialstøtte.

Vi er imot en generell heving av botidskravet fra tre til fem år for ulike trygdeytelser. Det er viktig å slå ring om disse ordningene.

Vi er enig i at retten til pleiepenger i tre måneder etter at barnet døde, skal gjeninnføres for foreldre som har hatt pleiepenger i over tre år. Vi er også enig i at en skal innføre rett til pleiepenger i seks uker for foreldre som har mottatt pleiepenger i mindre enn tre år.

Det går fram av Senterpartiets merknader at vi går imot lovforslaget om endringer av folketrygdloven §§ 11-20 og 11-21.

Det går også fram av våre merknader at vi går imot IV og lovforslaget om endringer i folketrygdloven som følge av heving av botidskravet for rett til alderspensjon, ytelser til gjenlevende ektefelle, barnepensjon, uføretrygd, arbeidsavklaringspenger og stønad til enslig mor eller far fra til tre til fem år.

Vi vil ikke stemme imot den tilrådingen som er feil, for det vil komplisere avstemningen her veldig mye, men det går fram av merknadene hva som er Senterpartiets holdning til de ulike lovforslagene.

Solfrid Lerbrekk (SV) [16:10:58]: Mesteparten av dei endringane som vert behandla i denne samleproposisjonen, er SV imot. Det er i hovudsak endringar som vert gjennomførte viss ein ønskjer å skapa meir fattigdom og spara pengar på kostnad av folk i ein vanskeleg situasjon.

Å auka butidskravet for visse rettar i folketrygda er berre urettferdig. Det forslaget vil ikkje føra til meir arbeidsdeltaking eller ein betre situasjon for folk som alle-reie har det vanskeleg. Det vil berre føra til eit fattigdomsskapande venterom for desse menneska.

I dag vert det vedteke alvorlege og urettferdige kutt for ungdom på arbeidsavklaringspengar og i retten til alderspensjon for flyktningar. Dette vil utvilsamt føra til eit betydeleg kaldare samfunn, og eg er svært overraska over at Kristeleg Folkeparti no har lagt seg på denne linja.

Vidare er det i utgangspunktet bra at regjeringa vil gjeninnføra rett til pleiepengar etter barnets død, men det ligg noko urettferdig i det som vert vedteke i dag, og det gjeld forskjellsbehandlinga knytt til om ein har motteke pleiepengar i over eller under tre år. Å mista sitt eige barn er noko av det verste ein kan oppleve, og at det då skal vera forskjellar i rettane og tida ein får bruka på å omstilla seg i etterkant, er uforståeleg for SV. Det er like vondt og vanskeleg uansett. Pleiepengemødrene rapporterer sjølve til oss at dette vert opplevd som sorgdiskriminerande.

Med den ordninga som ligg føre, er det noko som skurrar. Nav ønskjer i dag at ein for eigen sjukdom skal gå ut av pleiepengeordninga og heller få sjukepengar. Det er ein del av desse familiare som periodevis opplever at situasjonen rundt sjukdomen til barnet vert lettare, og som dermed prøver seg i jobb for kortare periodar. Denne typen opphald trur eg vil kunne føra til at færre får den retten som me i dag stemmer over, enn det som er intensjonen.

Eg har stilt spørsmål til statsråden om kva det vil kosta å ha ei lik ordning for alle. Svaret kom i dag: 5,3 mill. kr. Det er ikkje mykje pengar for å sikra likebehandling og unngå sorgdiskriminering blant foreldre som har mista sitt eige, alvorleg sjuke barn. Eg hadde håpt at me i dag, ein gong for alle, kunne ha vedteke ei rettferdig og god pleiepengeordning som alle i Stortinget var einige om.

Viss eg får tid til ei kort stemmeforklaring no, slepp eg å gjera det sidan:

Me er imot mesteparten i denne innstillinga, difor stemmer me imot heile innstillinga for å gjera det enkelt i voteringa seinare i dag. Men eg vil gjerne poengtera at me er for endringane om anke til trygderetten og diverse tekniske justeringar, sjølv om me stemmer imot i dag.

Geir Sigbjørn Toskedal (KrF) [16:14:34]: Budsjettdebatten er avsluttet. I dag er det lovendringene, men det er på sin plass, synes jeg, å nevne spesielt et par ting. Jeg kan starte med at jeg setter pris på at årets budsjett ikke er preget av skattelette, som det ofte blir hevdet.

Jeg vil nevne to forhold. Etter år 2000 har det vært en økning på over 50 pst. av unge mellom 18 og 29 år som mottar arbeidsavklaringspenger eller uføretrygd. Det er altfor mange, og noe må gjøres. Gruppen er sammensatt, og årsakene kan være mange. Kristelig Folkeparti arbeider for at tiltakene i avklaringsperioden skal være effektive, og at ungdommene selv bidrar aktivt for å skape sin egen hverdag og framtid ut fra sine forutsetninger. De som er alvorlig syke, må få avklart sin uføregrad så fort som mulig.

Men svært mange kan sannsynligvis få en bedre livssituasjon på både kort og lang sikt hvis de kommer i en jobb eller utdanning de kan mestre. Her ligger vår tids utfordring for både skole, næringsliv og den enkelte ungdom. De fleste unge på arbeidsavklaringspenger kan ha liten eller ingen arbeidserfaring og trenger tilpasset inngang, motivasjon og støtte. I den forbindelse er et av tiltakene å redusere minstesatsen til to tredjedeler i forhold til dagens nivå. Jeg mener det må være rett å sammenligne den ordningen med inntekter jevnaldrende som ikke går på trygd, har. Da viser det seg at støtten har vært romslig, og det kan ikke være sånn at det på kort sikt skal være mer lønnsomt å gå på trygd enn å arbeide eller ta utdanning.

Den andre saken jeg vil nevne, er gjeninnføringen av rett til pleiepengar etter barnets død. Når foreldre mister et barn, er det viktig at rammene rundt familien er så forutsigbare og gode som mulig. Foreldre som har motatt pleiepengar, har innrettet seg etter dette og kan ha en svakere tilknytning til arbeidslivet enn foreldre som ikke har vært ute i arbeidslivet med pleiepengar, f.eks. i tilfeller med dødsfall som følge av plutselige hendelser. Noen kan være i langvarig permisjon, og noen vil ikke ha et løpende arbeidsforhold å gå tilbake til, men må søke nytt arbeid når pleiesituasjonen opphører. Denne gruppens mulighet til å tilpasse seg den nye situasjonen og inntektsbortfallet kan derfor være begrenset.

Det vil være individuelle variasjoner i hvor lang tid den enkelte trenger før man er i stand til å arbeide etter å ha mistet sitt barn. Det er derfor lite hensiktsmessig å regulere overgangsperioden på bakgrunn av en skjønnsmessig vurdering av når man anser den enkelte i stand til å begynne igjen. Derfor mener Kristelig Folkeparti at en todelt løsning som den som nå blir resultatet, er langt bedre. I tillegg er det kommet inn et gode ved at pleiepengene ved eventuell arbeidsinntekt i denne perioden graderes mot arbeidsinntekten. Kristelig Folke-

parti er veldig glad for at regjeringen sørger for at denne ordningen fungerer allerede fra første nyttårsdag.

Presidenten: Representanten Solfrid Lerbrekk har bedt om ordet for å ta opp eit forslag.

Solfrid Lerbrekk (SV) [16:17:51]: Eg tek opp forslaget frå SV.

Presidenten: Representanten Solfrid Lerbrekk har teke opp forslaget ho viste til.

Statsråd Anniken Hauglie [16:18:08]: Forslagene vi behandler her i dag, gjelder i hovedsak nødvendige lovendringer som følge av forslag Stortinget har vedtatt i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2020, som vi debatterte forrige uke. I tillegg foreslås det noen mindre endringer i trygderettsloven og enkelte mindre regelendringer.

Dagens minstesatser gir unge under 25 år som mottar arbeidsavklaringspenger, en klart høyere inntekt enn gjennomsnittet for dem i samme aldersgruppe som ikke mottar trygd, eller som er i sammenlignbare ordninger. Det er uheldig at det på kort sikt er mer lønnsomt å motta AAP enn å jobbe eller ta utdanning, når det på lang sikt kan føre til økt risiko for varig utenfor-skap. Forslag til endringer er også i tråd med sysselsettingsutvalgets anbefalinger.

Ung ufør-tillegget forbeholdes nå mottakere av uføretrygd. Fokus på oppfølgingen skal være på overgang til jobb og utdanning. Tett, god og treffsikker oppfølging er særlig viktig for å kunne bedre de unges arbeidsevne og hjelpe dem inn i arbeid eller utdanning. I 2020 er det vedtatt å styrke oppfølgingen av unge AAP-mottakere med 119 mill. kr.

Regjeringen har foreslått og fått vedtatt at flyktninger skal likebehandles med andre som har kort botid i Norge, som f.eks. nordmenn med lange utenlandsopphold og personer som har fått kollektiv beskyttelse i Norge. Samtidig utvides ordningen med supplerende stønad til også å gjelde uføre flyktninger, slik at uføre og eldre flyktninger fortsatt sikres en minsteytelse på nivå med minste pensjonsnivå i folketrygden.

Regjeringen foreslår å heve botidskravene i folketrygden fra tre til fem år for rett til pensjoner, uføretrygd, AAP og stønad til enslig mor eller far. Etter EØS-reglene vil det fortsatt være mulig å få regnet med trygdetid fra andre EØS-land.

Jeg er glad for at en samlet komité gir sin tilslutning til regjeringens forslag. Jeg er også glad for at det er bred tverrpolitisk enighet om å bedre pleiepengeordningen for foreldre som har hatt syke barn, og som mister barnet. Ved en inkurie falt den ordningen bort tidligere. Vi gjeninnfører nå pleiepenger for dem som mister barn.

Vi gjeninnfører det for dem som før hadde det, men vi utvider også ordningen slik at enda flere kan få ytelsen dersom de mister et barn i sykdom. Jeg er glad for tverrpolitisk støtte og bred enighet om det.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Lise Christoffersen (A) [16:21:16]: Jeg har et spørsmål til statsråden: Hvordan tenker hun seg at fem års ventetid på rett til arbeidsavklaringspenger for flyktninger som faktisk har behov for arbeidsavklaring, vil bidra til raskere integrering i arbeidslivet?

Statsråd Anniken Hauglie [16:21:42]: Arbeidsavklaringspenger er noe man får når man har nedsatt arbeidsevne. Det er en helserelatert ytelse. Hvis man ikke har rett til AAP, vil det være andre ytelser man vil kunne ha rett til. Man har selvfølgelig rett til hjelp, bistand og oppfølging fra Nav uansett – man kan få tiltakspenger og annet.

Vi mener likevel at det er riktig å sidestille flyktninger med andre med kort botid i Norge. Vi vet at det er mange nordmenn med lange utenlandsopphold som ikke har de samme rettighetene, og vi vet at det er personer med kollektiv beskyttelse, asylsøkere, familie-gjenforente og andre. Så vi mener det er riktig at man side-stiller og likebehandler dem med kort botid i Norge, uavhengig av hvilken status man har, også for å stimulere til arbeid og aktivitet.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [16:22:43]: Retten til pleiepenger i en overgangsperiode ble, som statsråden sa i sitt innlegg, fjernet ved en inkurie i 2017 da regjeringen fremmet en proposisjon for Stortinget. Det har snart gått tre år siden denne proposisjonen ble fremmet. Tre år er lang tid. Hvis dette er en inkurie som har tatt så lang tid å få rettet opp i, og som angår mennesker i en svært sårbar situasjon, lurer jeg på: Hvilke grep er det statsråden har gjort for å forsikre seg om at slike inkurier aldri skal skje igjen?

Statsråd Anniken Hauglie [16:23:20]: Jeg tror det er vanskelig å skulle garantere at inkurier aldri skal skje igjen – det tror jeg verken undertegnede eller andre i denne salen kan garantere. Men det er riktig at det var en inkurie at den retten bortfalt. Vi ble gjort oppmerksom på det av familier som selv tok kontakt. Derfor var det viktig for oss å gjeninnføre det som var, for de ganske få familiene som fikk tidligere – før var det veldig strenge inngangsvilkår for å kunne få pleiepenger dersom et barn døde – og vi har også utvidet dette betydelig, til også å gjelde alle dem som før ikke fikk, nettopp fordi den gamle ordningen ikke var bra nok for disse familiene heller.

Så er det slik at man ville også kunne ha rett til sykepenger, slik at de familiene ville kunne ha muligheten til å få inntektssikring også før. Men jeg er veldig glad for at vi nå både får gjeninnført det som var, og bedret ordningen betydelig for dem som før ikke fikk.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [16:24:15]: Jeg hører at statsråden sier at man aldri kan forsikre seg mot inkurier. Men tre år er ganske lang tid fra man har fremmet en endring som ved en såkalt inkurie fjernet en rettighet, til at man nå får rettet det opp. Da lurar jeg på: Mener statsråden at tre år for å få på plass den rettigheten som ble fjernet, er akseptabel tidsbruk?

Statsråd Anniken Hauglie [16:24:38]: Det er ikke tre år siden man ble gjort oppmerksom på inkurien. Da man ble gjort oppmerksom på at denne retten hadde bortfalt, startet vi umiddelbart arbeidet med å gå igjen om dette på nytt og ikke minst se på hvordan man skulle innrette dette igjen. Tidligere var det slik at det var veldig få som fikk pleiepenger dersom man kom i den ulykksalige situasjonen å miste sitt barn, det gjaldt kun hvis man hadde hatt pleiepenger i mer enn tre år. Hadde man hatt det i to år og ni måneder, fikk man ikke. Vi kunne selvfølgelig ha gjeninnført det som var, men det mente vi var en altfor dårlig ordning. Og når vi da ønsket å bedre ordningen, var det viktig å se på hvordan man skulle innrette dette.

Vi mener at vi vil få en god ordning nå. Jeg er også glad for at det er tverrpolitisk enighet om den ordningen vi nå innfører, for det betyr at veldig mange av de familiene som før aldri fikk, nå vil kunne få pleiepenger i den vanskelige situasjonen man er i etter at man har mistet et barn.

Presidenten: Replikkordskiftet er avslutta.

Dei talarane som heretter får ordet, har òg ei taletid på inntil 3 minutt.

Elise Bjørnebekk-Waagen (A) [16:25:47]: Proposisjonen omhandler en rekke lovendringer, bl.a. kutt i minsteytelsen til unge under 25 år som går på arbeidsavklaringspenger. Det har flere ganger blitt hevdet fra talerstolen den siste tiden at endringene er i tråd med sysselsettingsutvalgets anbefalinger. Det stemmer ikke fullt og helt. Sysselsettingsutvalget problematiserer om man bor borte, om man bor hjemme, og ikke minst dem i den øverste alderskategorien opp til 25 år, så her mener jeg regjeringen har skaltet og valt litt ut fra hva den selv mener passer.

Mye av dette har vært debattert i denne salen tidligere, så jeg vil rette oppmerksomheten mot endringene som gjelder pleiepenger. Stortinget har de siste årene behandlet flere saker som omhandler pleiepenger, men

som det har blitt nevnt på denne talerstolen, ble det gjort en feil i 2017, og det var en alvorlig feil. Det at man fjernet endringen med at man kan ha pleiepenger etter barnets død som en overgangsordning, ble ikke tatt opp i høringen, og det ble heller ikke tatt opp i proposisjonen. Det er kritikkverdig at dette ikke ble fanget opp og ikke har blitt rettet opp i tidligere, men når situasjonen nå er sånn, er jeg glad for at vi får ryddet opp, og at vi får på plass en ordning raskt. Arbeiderpartiet støtter forslaget om at alle som mottar pleiepenger på det tidspunktet barnet dør, skal ha rett til pleiepenger i en overgangsperiode.

De fleste av oss kan bare forestille seg den forferdelige situasjonen det må være å miste et barn. Jeg vil understreke at vi i denne salen aldri vil kunne stille oss til doms over hvor lang tid foreldre eventuelt skal kunne bruke til å komme tilbake i arbeid, og når man er klar for det. Det er derfor viktig at overgangsperioden er en inntektssikring, en mulighet for å få noe tid til å starte en dialog med en arbeidsgiver eller eventuelt lege for å vurdere sykepenger. Her er det store individuelle forskjeller, men det er viktig at den økonomiske inntektssikringen er på plass i en slik situasjon.

Lovendringen omhandler foreldre i en ekstremt sårbar situasjon, og da er det viktig at systemet rundt er forutsigbart, og at vi i fellesskap stiller opp. Det har ikke vært tilfellet i denne saken. Da er det på tide at det nå ryddes opp, og det er jeg glad for.

Lise Christoffersen (A) [16:28:37]: Jeg skal ikke bruke mye tid, bare gi den stemmeforklaringen som jeg ikke rakk i stad.

Som mange har understreket, inneholder samleproposisjonen en lang rekke forslag. Noen er av teknisk art. Noen regler oppheves, regler som er gått ut på dato. Noen fornuftige forslag til endringer ligger der, f.eks. når det gjelder Trygderetten. Arbeiderpartiet støtter mange av disse, men vi går altså, som vi har sagt, imot forslagene om heving av botidskravet i folketrygden fra tre til fem år, opphevelse av unntaket for flyktninger når det gjelder botidskrav, og 40 års botid for å oppnå fulle rettigheter i folketrygden. Det samme gjelder innstramminger i arbeidsavklaringspengene til unge.

Men for å hindre en veldig komplisert votering har vi blitt enige i komiteen om at vi derfor stemmer imot alt, siden forslagene uansett har flertall i salen. Det eneste unntaket er de nye bestemmelsene om pleiepenger, som vi står sammen med regjeringspartiene og Senterpartiet om. Der stemmer vi for.

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

Sak nr. 3 [16:29:48]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Wold, Hans Andreas Limi, Per-Willy Amundsen, Solveig Horne, Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Erlend Wiborg om å vedta at «Ja, vi elsker dette landet» skal anerkjennes av Stortinget som Norges offisielle nasjonalsang (Innst. 47 S (2019–2020), jf. Dokument 8:161 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ynske frå familie- og kulturkomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vert det ikkje gjeve høve til replikkar, og dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [16:30:30] (ordfører for saken): Jeg vil takke representantene Bård Hoksrud, Erlend Wiborg, Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Morten Wold, Per-Willy Amundsen og Solveig Horne for å ha fremmet en glad og hyggelig sak som dette – et litt friskt pust blant alle de store og alvorlige sakene som Stortinget ellers behandler. Jeg vil også takke komiteen for rask og smidig behandling av representantforslaget. Det er en enstemmig komité som i dag stiller seg bak representantforslaget.

Jeg viser til komiteens merknader om at de fleste land i verden har nasjonalforsamlingsvedtatte nasjonalsanger, noe som også påpekes i kulturministerens svar til komiteen av 1. oktober.

Komiteen kan ikke se noen spesielt gode grunner for at så ikke skal være tilfellet i Norge. I det nevnte brevet fra kulturministeren drøfter for så vidt ministeren forskjellige problemstillinger knyttet til en offisiell anerkjennelse og vedtak om at «Ja, vi elsker dette landet» i vedtaks form fastslås å være Norges nasjonalsang. Hun slår fast at hun anser ikke et formelt vedtak som nødvendig, men hun avviser heller ikke forslaget.

Alle er enig i at uansett står «Ja, vi elsker dette landet» stødig gjennom sedvane og folkelig engasjement, men når Stortinget nå vedtar dette forslaget vi har til behandling, vil det være hevet over enhver tvil at «Ja, vi elsker dette landet» er Norges offisielle nasjonalsang.

Michael Tetzschner (H) [16:32:08]: «Ja, vi elsker dette landet» hadde fra første øyeblikk et offisielt anstrøk. Sang og melodi ble brukt offentlig i forbindelse med markeringen av 50-årsjubileet for Grunnloven den 17. mai 1864. «Ja vi elsker» har de facto vært vår nasjonalsang etter hvert som den vant innpass og folkelig tilslutning fra 1860-årene. Den inngår i den kulturelle fellesarv og felles opprinnelsesfortelling som alle nasjo-

nalstater i en eller annen form har. Den har gjennom sedvane blitt så offisiell som det er mulig å få en nasjonalsang. Men etter 155 års bruk uten problemer har altså nasjonalsangens uomtvistelige posisjon også påkalt seg Stortingets oppmerksomhet, eller for å være mer presis, familie- og kulturkomiteens – en komité som med beste velvilje vil at Stortinget skal gi nasjonalsangen den status den allerede har i folket.

Når komiteen påpeker at folk flest tar for gitt at «Ja, vi elsker dette landet», skrevet av Bjørnstjerne Bjørnson og tonesatt av Rikard Nordraak, er Norges offisielle nasjonalsang, har de mer rett enn de aner. Det er ikke lett å forstå hvilken posisjon kulturkomiteens forslag til Stortingets ytring om nasjonalsangen skal tjene til. Skal den da spilles oftere, synges høyere og spilles kraftigere? Sann sett kunne man latt det hele passere uten en kommentar. Men jeg vil peke på de resonnementer som kulturministeren er inne på i sin kommentar til forslaget.

Man kan reflektere over hva Stortingets befatning med sangen etter 155 år vil si for det videre forløp. For det første underkjenner man at lang og konsekvent bruk har skapt en sedvane så sterk som noen uttalelse fra Stortinget. For det andre gjøres nasjonalsangen til en politisk gjenstand. Man anerkjenner Stortingets rett til å fikle med et nasjonalsymbol, og man har ingen garanti for hvilke andre forslag som kan komme opp senere. Eksemplene i statsrådets brev er i så måte ganske tankevekkende.

Essensen av dette er at en sedvaneforankret nasjonalsang som springer ut fra det Norge som ikke er politikerstyrt, nå blir gjort til en politisk gjenstand. Tanken bygger opp under forestillingen om at Norge er staten og ikke så veldig mye mer. Men Norge er jo menneskene, familiene, organisasjonene og alle dem som på 17. mai og andre dager har sunget nasjonalsangen uten tanke for om den nå også er forstått og anerkjent av politikerne som offisiell.

Jeg kan betro presidenten at jeg har andre avtaler i kveld som gjør at jeg er sikret utbytting og dermed slipper å forklare en eventuell stemmegivning, for det vil heller ikke være lett å få frem det pedagogiske poeng i å gå mot forslaget fordi det er og blir en nullitet.

Morten Wold (FrP) [16:35:28]: For mange er det en stor dag i dag. Landets nasjonalforsamling skal endelig anerkjenne «Ja, vi elsker dette landet» som Norges offisielle nasjonalsang.

Representanten Michael Tetzschners problematisering av saken var for så vidt forventet og ikke overraskende. Jeg skal komme litt tilbake til den senere i mitt innlegg.

Ved en tilfeldighet ble jeg klar over at nasjonalsangen aldri er blitt offisielt anerkjent av Stortinget. Jeg

fremmet derfor – sammen med seks av mine partikolleger – forslag om at så må skje. Det gledelige er, som sakens ordfører påpekte i sitt innlegg, at det foreligger en enstemmig innstilling fra familie- og kulturkomiteen om at dette nå skal gjøres.

Noen, som representanten Tetzschner, har forsøkt å problematisere det at Stortinget anerkjenner nasjonalsangen ved at det da vil kunne fremsettes forslag om oppdatering til hva som ville være politisk korrekt i vår tid. Det er etter min oppfatning et forsøk på å skape en problemstilling som ikke finnes. Det slår også en enstemmig familie- og kulturkomité fast i sine merknader, der det heter:

«Komiteen ser det ikke som naturlig at det skal åpnes for endring eller tilpasning av tekst og/eller melodi da dette er å anse som åndsverk og må sees i sammenheng med hvilken tid det er skrevet.»

Ofte synger vi bare første vers av nasjonalsangen. Noen ganger også nest siste og siste. Jeg lover på tro og ære at jeg ikke skal forsøke meg på en fremføring fra denne talerstol, men nøye meg med å si at de aller, aller fleste nordmenn har et nært og kjært forhold til Bjørnstjerne Bjørnsons tekst og Rikard Nordraaks melodi – enten den fremføres på nasjonaldagen, når nordmenn står øverst på seierspallen i internasjonale idrettskonkurranser, eller ved andre høytidelige anledninger.

«Ja, vi elsker dette landet» har vært viktig for nordmenn gjennom fremveksten av nasjonalstaten, unionsoppløsningen og i de tunge okkupasjonsårene. Sangen er en del av vår felles kulturarv og er en kulturell samlingsbauta. Derfor kjennes det helt riktig at Stortinget, som veldig mange andre parlament verden over, nå anerkjenner landets nasjonalsang gjennom et enkelt vedtak her i dag.

Jeg opplever stolthet, kjærlighet og ekte nasjonalfølelse når jeg hører nasjonalsangen. I dag inviteres Stortinget – landets 169 fremste folkevalgte – til å være med på å anerkjenne en tekst og melodi som har betydd så mye for så mange så lenge. Det vil sikre og fastslå dens plass i all fremtid, som et symbol som bygger opp under norske verdier og norsk kulturarv.

Kristian Tonning Riise (H) [16:38:30]: Jeg er veldig glad i nasjonalsangen – jeg tar det vel egentlig for gitt at det gjelder samtlige i salen her. «Ja, vi elsker dette landet» har hatt en helt spesiell plass hos det norske folk siden den ble framført for første gang for 155 år siden. Den har i tiltakende grad blitt sett på som Norges nasjonalsang siden slutten av 1800-tallet. Den har fungert som frihetssymbol under okkupasjonstiden, og den er i dag en obligatorisk bestanddel ved nær sagt alle høytidelige anledninger i Norge. Denne posisjonen har «Ja, vi elsker» fått uten at den noen gang er formelt aner-

kjent som nasjonalsang av noe politisk forum. Vår nasjonalsang er ikke skjenket folket av politikerne. Den har vokst fram fra folkedypet og nærmest krevd sin posisjon i den norske folkesjelen – ja, siden før Norge i det hele tatt ble en selvstendig nasjon.

Derfor synes jeg det egentlig er både trist og unødvendig at denne saken er gjenstand for politisk behandling i dag. Nasjonalsangens posisjon er nemlig en viktig påminnelse om at politikk ikke er alt, og at alt ikke er politikk. Jeg er ikke blant dem som synes at den vakreste anerkjennelse noe kan få, er et vedtak i nasjonalforsamlingen. Med all respekt for Stortinget som det fremste instrument for folkets vilje er det noe med den norske folkesjelen som likevel står over Stortinget. Når vi hvert år synger «Ja, vi elsker» ved slutten av Stortingets høytidelige åpning, er det nettopp parlamentet som ydmykt bøyer seg for folket.

Jeg vil derfor hevde at det vedtaket som vi gjør i dag, i beste fall er overflødig. Stortinget tar en 155 år lang tradisjon til orientering. For selv om representanten Moxnes på et tidspunkt hadde fått flertall i salen for å anerkjenne «Internasjonalen» som Norges nasjonalsang, ville folket fortsatt, tror jeg, sunget «Ja, vi elsker», antakelig med enda større kraft. «Ja, vi elsker» symboliserer nemlig den norske folkesjelen, og den står over Stortinget, over Kongen og over noe politisk vedtak.

Stefan Heggelund (H) [16:41:01]: La det ikke være noen som helst tvil: Jeg elsker dette landet. Men som konservativ mener jeg det er viktig at vi har noe som står over politikken. Jeg mener det er et adelsmerke for Norge som nasjon at det er gjennom tradisjon vi har funnet ut hva som skal være vår nasjonalsang – ikke ved et politisk vedtak. Jeg vet vi lever i en tid i dag der det mest saliggjørende som kan skje, er enten å få et politisk vedtak i stortingssalen eller å bli en post på statsbudsjetten. Det er altså ikke det jeg synes er mest verdifullt. Det jeg synes er verdifullt, er de normene vi har sammen i Norge, de verdiene vi er enige om er et grunnlag for vår nasjon, og at vi gjennom dette, gjennom tradisjon, har fått en nasjonalsang som ingen politiker har bestemt skal være vår nasjonalsang. Det kommer fra folket.

Jeg ser det står i merknadene at man ikke ser det som naturlig å gjøre endringer i teksten. Men vi vet at i land der man har vedtatt hva som er landets nasjonalsang, er det diskusjoner om hvordan teksten skal være. Det kommer til å skje også i Norge. Jeg sier ikke dette fordi jeg ikke har tillit til dem som har vært med på å skrive merknadene, for jeg stoler på at de skriver det de mener i merknadene. Men om ti år, femten år, vil diskusjonen komme – en politisk vedtatt nasjonalsang kan også endres politisk. Da rokker vi ved noe av det vi gjennom tra-

disjonen vår er blitt enige om skal være teksten til vår nasjonalsang. Den bør fortsatt stå over politikken.

Morten Wold (FrP) [16:43:59]: Det ser ikke ut til å bli noen stor diskusjon, og det hadde vi for så vidt heller ikke forventet. Jeg registrerer at det er tre konservative Høyre-representanter som snakker mot det vi skal vedta litt senere i kveld.

Representanten Heggelund sier det er sangens styrke at den ikke er vedtatt av politikerne, men blitt en tradisjon gjennom folket. Det er for så vidt riktig at det er sånn det er, men det er ikke sånn at Stortinget i dag inviteres til å vedta nasjonalsangen som sådan. Vi bare anerkjenner den. Det er det som ligger i innstillingen. For dem som er redde for at det skal komme tanker om endringer i teksten, er denne teksten et åndsverk. Åndsverk er beskyttet, så også denne teksten. Sånn sett, gitt det også Høyre-representantene sier om sangens sterke posisjon ute i folket, vil jeg tro det er lite trolig at det vil komme sterke diskusjoner om dens posisjon fremover, selv om vi i dag anerkjenner den som det flotte kunstverk og åndsverk den er, og den flotte nasjonalsangen «Ja, vi elsker» er.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 3

Sak nr. 4 [16:45:34]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Marian Hussein og Solveig Skaugvoll Foss om en egen handlingsplan mot islamofobi og muslimfiendtlighet (Innst. 88 S (2019–2020), jf. Dokument 8:164 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ynske frå familie- og kulturkomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innafor den fordelte taletida – verta gjeve høve til inntil fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt

Kristin Ørmen Johnsen (H) [16:46:30] (komiteens leder og ordfører for saken): Jeg skal ha litt mindre patos i denne saken enn mine ærede medrepresentanter hadde i den forrige saken.

Det er en viktig sak vi debatterer. Det handler om muslimfiendtlige holdninger i det norske samfunnet. Vi ser en økende hets mot muslimer, og vi i Høyre, sammen med resten av komiteen, mener at det er viktig

å forhindre diskriminering på grunn av etnisitet og religion, og det må få økt oppmerksomhet.

Vi mener at tiden er inne for en egen handlingsplan mot muslimhat og er glad for at statsråden 16. september informerte om at hun vil utarbeide en egen handlingsplan for å forebygge rasisme og hindre diskriminering av muslimer. Den tragiske hendelsen i Al-Noor-moskeen i Bærum i høst er en brutal påminnelse om hvor viktig det er at denne formen for hat bekjempes.

Gjennom politireformen har beredskapen til politiet blitt styrket og kompetansen på denne typen kriminalitet bedret. Men det er ikke mulig at politiet til enhver tid vil ha oversikt over hva som skjer i lukkede nettforum, og hva som skjer blant ensomme ulver i samfunnet.

Flere hendelser har også vist oss at det er viktig å ha denne typen fokus. Vi ser netthets, falske nyheter og nettstedet som spyr ut fordommer – hat og myter forsterkes i egne ekkokamre. Disse holdningene reproduseres og spres videre i samfunnet, og det er ganske vanskelig å stoppe.

I dag har regjeringen lagt fram en ny nasjonal handlingsplan mot rasisme og diskriminering basert på etnisitet og religion, men allikevel vil vi nå få en egen mot muslimhets. Veldig ofte er det akkurat de samme uttrykkene og mekanismene det er snakk om, uavhengig av hvilken gruppe som nå opplever trakasseringen. Det er fordommer, det er mangel på kunnskap, falske nyheter og konspirasjonstanker som er fellesnevneren for dette. Mange av tiltakene for å bekjempe rasisme og diskriminering er derfor de samme: Vi må ha økt kunnskap, mer forskning, mye mer holdningsarbeid ute i skolen, i helsevesenet og i politiet. Denne handlingsplanen som kommer, vil derfor være viktig for arbeidet mot rasisme og diskriminering generelt, men også mot muslimhat spesielt.

Kari Henriksen (A) [16:49:38]: Å tilhøre et land er en stor verdi. Å ha gode ledere er stort for et folk. Vi har nettopp overvært utdelingen av Nobels fredspris, og da ser vi hvor stolte folk blir av en leder eller en person som får sånn positiv oppmerksomhet. Statsledere er rollemodeller for folket.

Vår regjering er rollemodell når det gjelder å så splittelse eller å samle folket. Når det nærmer seg jul, har jeg lyst til å henlede oppmerksomheten mot en sak som sto på Høyres hjemmeside for noen uker siden angående julefeiring i Seljord. Det var den mest delte artikkelen på Resett, Document.no og Human Rights Service de kommende dagene. Telemarksavisa måtte stenge innlegget sitt fra Facebook, og kommentarfelt ble stengt også andre steder.

Den type hendelser er ikke enestående fra denne regjeringa. Vi har sett det før. Vi har sett statsråder som

svømmer i Middelhavet. Vi har sett kommende statsråder som kler seg i T-skjorter på landsmøter. Vi har sett facebookoppdateringer med den samme oppfordringen til lik og del. Det er synd å si det, men vi har en regjering som ikke samler folket om viktige verdier.

Jeg har en venninne som er født i et annet land. Nå er hun 40–45 år, og for noen år siden da den verste hetsingen sto på som verst, da innvandringspolitikken var på dagsordenen og både regjeringsmedlemmer og innvandringsfiendtlige folk flommet over på nett, sa hun til meg: Kari, vet du, for første gang i mitt liv føler jeg at jeg ikke er norsk. Jeg føler meg annerledes når jeg går i byen.

Det er veldig bra at regjeringa nå kommer med en handlingsplan. Den skal vi lese, og det er viktig at vi får dette på plass. Men det aller viktigste – og dette er en oppfordring til alle regjeringsmedlemmer – er at regjeringsmedlemmene oppfører seg anstendig i det offentlige rom og sørger for en kommunikasjon som er mer samlende enn splittende.

Jeg tar opp det forslaget Arbeiderpartiet har sammen med Senterpartiet og SV.

Presidenten: Representanten Kari Henriksen har teke opp det forslaget ho refererte til.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [16:52:54]: SV fremmet dette forslaget om en egen handlingsplan mot islamofobi og muslimfiendtlighet i juni. Kort tid etter terrorforsøkene på Al-Noor-moskeen i august kom regjeringen med en uttalelse om at de ville utarbeide en nasjonal handlingsplan mot diskriminering av og hat mot muslimer.

Jeg vet ikke om regjeringen ville ha vært like ivrige på det om angrepet ikke hadde funnet sted, men angrepet var jo en vekker for oss alle, og jeg er veldig glad for at regjeringen reagerte som den gjorde, sammen med hvordan resten av storsamfunnet vårt reagerte – med forferdelse og avsky. Det er bare ren flaks at den terrorhandlingen ikke fikk fatale konsekvenser. Det var dagen før id, og vi kan bare forestille oss hva som hadde skjedd hvis det hadde vært på selve id-dagen. At vi i Norge derfor trenger en egen handlingsplan for å beskytte muslimer bedre, er derfor hevet over enhver tvil.

I 2018 fremmet vi i Senterpartiet et representantforslag om en nasjonal handlingsplan mot rasisme og diskriminering – en mer generell handlingsplan som gjaldt flere grupper enn muslimer. Selv om ikke hele vårt opprinnelige forslag ble vedtatt, er jeg stolt av at et enstemmig storting da endte med å vedta en handlingsplan mot rasisme og etnisk og religiøs diskriminering. Som komitélederen påpekte, lanseres den handlingsplanen i dag, og det er veldig bra at den kommer. Det er også veldig bra at regjeringen vil lage en egen plan mot muslimhetsen. Jeg

forventer at tiltakene er mange, forpliktende og operasjonelle, og at de handlingsplanene derfor vil fungere.

Et samfunn hvor mennesker blir kategorisert, forskjellsbehandlet, mobbet, trakassert og utsatt for trusler og hat i kraft av bare å være den de er, er totalt uakseptabelt. Å endre holdninger krever kontinuitet og fokus. Det florerer av fordommer, falske nyheter og konspirasjonsteorier på nettet, sist sett i saken om julefeiringen på Seljord skole. Disse overføres uunngåelig videre til andre arenaer i samfunnet, og de rammer ikke minst muslimer veldig hardt.

Vi vet at undersøkelser og rapporter viser negative holdninger og skepsis til muslimer. Holocaustsenterets rapport fra 2017 viser at negative holdninger til muslimer er utbredt i det norske samfunnet. En av tre i befolkningen viser utpregede fordommer mot akkurat den gruppen. Andre rapporter igjen viser at etnisitet og religion er de vanligste grunnlagene for hatefulle ytringer.

I tillegg oppgraderte Politiets sikkerhetstjeneste i september trusselnivået fra høyreekstreme miljøer, miljøer som vi vet – og bittert har erfart – har muslimer som en stor del av fiendebildet sitt. Dette er bekymringsfullt.

Muslimer er utvilsomt en svært utsatt gruppe i samfunnet vårt, og utviklingen har gått raskt nedover. Det er noe vi må erkjenne og jobbe aktivt for å forebygge og motvirke, og det haster. Derfor er Senterpartiet i dag med på dette forslaget.

Freddy André Øvstegård (SV) [16:56:13]: Det er viktig at vi står opp for alles rett til å få utøve sin tro i fred, og at vi tar kampen for at ingen skal rammes av diskriminering på bakgrunn av religion, bakgrunn eller på noe annet vis.

Rapporten «Muslimfiendtlige holdninger i Norge – en kunnskapsjennomgang» fra Minotenk viste at det forsvaret og den kampen fortsatt har en lang vei å gå. Der kan vi lese at nesten 20 pst. ville ha mislikt å ha muslimer som naboer eller i vennekretsen. Omtrent halvparten mener at muslimer selv er skyld i økt hets, og det er faktisk en av ti som mener at trakassering og til og med vold mot muslimer kan rettferdiggjøres, i lys av senere tids terrorangrep.

Dette er en av mange rapporter som viser hvor alvorlig dette er. Senere har HL-senteret levert en, og for ikke så lenge siden kom det en Fafo-rapport som bekrefter alt i dette bildet. Men det er en rapport som jeg synes taler ekstra, og det er en undersøkelse fra TNS Gallup tilbake i 2016. Den sier at 36 pst. av Norges muslimer synes det er blitt vanskeligere å være muslim i Norge i løpet av de siste ti årene, altså at det går feil vei. Det mener jeg er ekstra urovekkende. Vi vet jo hva dette kan føre til – det vet vi altfor godt i Norge. Jeg er fortsatt sjokkert over at det kan skje nye hendelser med høyreekstrem terror i

dette landet – attpåtil rettet særlig mot muslimer, slik det var i Bærum. Det skulle jeg tro at ikke lenger var mulig, men det er altså en del av et internasjonalt bilde med stadig flere angrep rettet mot nettopp muslimer.

Derfor har muslimer, antirasister og de som jobber med dette, bedt om en handlingsplan lenge, og derfor fremmet SV dette forslaget før sommeren – før terrorangrepet kom, og før regjeringen varslet sin handlingsplan. Jeg er veldig glad for at regjeringen har varslet den planen, det var virkelig på tide. Vi trenger en egen plan, for dette er en særskilt form for diskriminering, ut fra hva slags fenomen det er, men også i omfang.

SV opprettholder likevel sitt forslag som vi har fremmet, fordi planen må bli god og riktig. Da viser vi særlig til planen mot antisemittisme som et viktig forbilde, som vi har prøvd å hente ut essensen fra i det vi foreslår her i dag.

Statsråd Trine Skei Grande [16:59:36]: Undersøkelser viser at muslimfiendtlighet og negative fordommer og holdninger til muslimer er et problem i Norge.

I august i år ble hat mot muslimer ytterligere aktualisert, i forbindelse med angrepet på moskeen Al-Noor Islamic Centre i Bærum.

Jeg har tidligere i dag lagt fram regjeringas handlingsplan mot rasisme og diskriminering på grunn av etnisitet og religion. Det er en bred handlingsplan som også tar opp utfordringer muslimer opplever i Norge. Det trengs flere kraftfulle tiltak mot muslimfiendtlighet. Vi må sørge for at folk føler seg trygge på gata, føler seg trygge i moskeen sin. Regjeringa besluttet derfor i august i år å lage en egen handlingsplan mot diskriminering av og hat mot muslimer, og vi er i gang med arbeidet. Jeg har invitert til et stort møte førstkommende mandag, 16. desember, hvor jeg har bedt om å få bidrag til denne handlingsplanen. Invitasjonen gikk bredt ut, og jeg håper på mange gode innspill. Så skal vi følge opp med regionale møter i 2020.

Fra før av har jeg sammen med kunnskaps- og integreringsministeren, justis- og innvandringsministeren og barne- og familieministeren hatt et møte med Muslimske Dialognettverk og Islamsk Råd Norge i september i år. Den 9. november i år deltok jeg også på et møte i Bergen, hvor bl.a. flere moskeer fra Vestlandet var representert, og hvor formålet var å få innspill til både regjeringas handlingsplan mot diskriminering og hat mot muslimer og en tilsvarende plan som det nye byrådet i Bergen skal lage for sin by.

I forbindelse med arbeidet med handlingsplanen mot rasisme og diskriminering, som jeg la fram i dag, har vi fått mange innspill om hvordan jobbe mot diskriminering og hat mot muslimer.

Alle de innspillene vi allerede har fått fra sivilsamfunnet, har gitt oss et solid grunnlag for arbeidet videre, og vi vil fortsette med god dialog som vi har etablert med mange ulike miljøer. Vi vil også legge vekt på dialogarbeid, møteplasser, ny kunnskap om utbredelse og fenomenforståelse samt økt kompetanse blant sentrale aktører. Barn og unges stemme kommer også til å være viktig for oss i dette arbeidet. Og vi tar selvfølgelig med oss alle innspillene fra merknader og forslag i Stortinget.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Kari Henriksen (A) [17:02:12]: Jeg synes det er veldig bra at det kommer en handlingsplan som den som er lagt fram i dag, og jeg gleder meg til å lese den, for jeg tror den er god. Så har jeg lyst til å gi statsråd Skei Grande ros, for hun er en av dem i regjeringa som står fast på verdiprinsipper – også utad. Det synes jeg er bra. Det som er utfordringen, er at det spriker.

Jeg har et spørsmål knyttet til den handlingsplanen som kommer nå. Vi vet at hat mot religiøse minoriteter har mange fellestrekk med hat mot folk med seksuell orientering som ikke tilhører flertallet, og med kjønn, og at radikaliserings på begge politiske sider henger sammen med dette. Så jeg lurer på: Synes statsråden at denne planen er tilstrekkelig når det gjelder finansiering og tidsangivelser for når ting skal være på plass?

Statsråd Trine Skei Grande [17:03:15]: Takk for hyggelige ord.

Ja, den har blitt ganske godt mottatt i løpet av dagen fra de organisasjonene som har lest den. Vi sier ikke at vi er ferdig med å jobbe med planen, ferdig med å lage de målsettingene vi trenger framover, for dette er et felt der vi ikke har så mye forskning og kompetanse. Vi setter derfor i gang en del forskningsprosjekt for å få mer fakta på bordet.

Nå har flere av debattantene redegjort for de ulike forskningsprosjektene vi har hatt fram til nå, men det er fortsatt litt upløyd mark med hensyn til hvilke faktorer det er som trigger nettopp det representanten snakker om, at de ulike scenarioene knyttet til hat mot ulike grupper henger sammen, både det hatet man finner mot kvinner, det hatet man finner mot muslimer, og hvilke faktorer det er som trigger at dette utløses også i handlinger. Dette trenger vi mer kunnskap om. Jeg sier at vi nå har laget en treårsplan, men den kommer til å utvikle seg videre også i løpet av de tre årene.

Kari Henriksen (A) [17:04:21]: Statsråden svarte litt om innhold og forskning, og det er viktig at vi får på plass ny forskning, og at vi får god kunnskap om hva som trigger disse trendene, hvis vi kan kalle det det. Dette er jo noe som også skjer internasjonalt.

Siden jeg ikke har lest planen, tenkte jeg det er anledning til å stille noen spørsmål om dette i dag. Da lurer jeg på når det gjelder finansiering: Er det sann at man kommer tilbake til årlig finansiering, eller ligger det inne finansieringsplaner for de tiltakene som man kan sette i gang nå, og som man ikke trenger å vente på?

Statsråd Trine Skei Grande [17:05:03]: Det varierer litt. Det er ni departementer som er inne, og vi har laget en styringsstruktur på oppfølging av alle de ni departementene. Noe av det, f.eks. «Stopp hatprat»-kampanjen, vil noen si at vi skal øke støtten til, mens vi også sier at vi nå skal ta utgangspunkt i hatkriminalgruppen som vi har på Manglerud, for å få det også i de andre politidistriktene. Vi kommer tilbake til i de videre budsjettene hvordan vi skal bygge det opp, men i planen ligger det nå en beskjed til Politidirektoratet om at de skal lage en plan for hvordan vi skal bygge opp lignende hatkriminalgrupper i de andre politidistriktene også. Så må vi følge opp med penger ut fra de kravene som Politidirektoratet har, for å nå de målsettingene som vi har satt i planen.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [17:06:06]: Jeg vil også rose regjeringen og ministeren for at vi nå har fått denne handlingsplanen. Jeg gleder meg også til å se den. Jeg forsto at det var i hvert fall 50 tiltak, og jeg vet at hele denne salen har lyst til å få på plass gode tiltak mot hets, både mot muslimer og andre grupper.

Statsråden nevnte «Stopp hatprat»-kampanjen. En av de aller største utfordringene vi har, er hvordan dette spres i sosiale medier, og også hvordan noen alternative medier bygger opp under det. Det er ikke så mange tiltak vi som politikere kan gjøre, men jeg er veldig ivrig på at vi finner noen allikevel, og det tipper jeg ministeren også er. Hva kan vi gjøre?

Statsråd Trine Skei Grande [17:06:56]: Det er nettopp derfor vi har lyst til å ha en ytringsfrihetskommisjon i Norge. Hvor går grensa mellom det å legge til rette for den offentlige, gode debatten, der en også skal kunne ha tøffe tak og være skikkelig uenig, men likevel gi rom for at folk ikke skygger unna debatten, og at folk ikke føler seg presset ut av det offentlige ordskiftet?

Nettopp digitaliseringen er en av grunnene til at jeg tror det nå er en riktig tid for å ha en ny ytringsfrihetskommisjon. Den trenger ikke å se på det lovverket vi har når det gjelder Grunnlovens formuleringer, som jeg tror er gode, og som står seg i dag, men kan se på hvilke virkemidler vi trenger for å klare å beholde anstendigheten i den offentlige samtalen, og hvilke grensesettinger vi skal gjøre for å sørge for at alle tør å delta på lik linje i den offentlige samtalen.

Freddy André Øvstegård (SV) [17:08:01]: Jeg vil gjenta at vi i SV er veldig glade for at planen endelig kommer. Vi ser veldig fram til det arbeidet, og at det blir delt med oss etter hvert.

Jeg vil stille et spørsmål til statsråden om hva hun tenker er viktig i det arbeidet som departementet og flere andre departementer nå skal gjøre med en slik handlingsplan. Blant dem som jobber med dette, fagekspertisen, framholdes planen mot antisemittisme som et veldig godt utgangspunkt og som en inspirasjon. Det som kanskje skiller den planen fra andre handlingsplaner, er et par ting. Den har ganske konkrete og målbare nye tiltak, som ikke er veldig mange, men som er prioritert. De er også finansiert opp.

Vil statsråden tenke likt i arbeidet med denne handlingsplanen?

Statsråd Trine Skei Grande [17:09:06]: Ja, vi skal prøve på det. Stortinget har understreket det som et ideal, og vi skal prøve å strekke oss mot det. Vi trenger flere fora for møter mellom den muslimske tro og det norske samfunnet. I dag har vi veldig svake strukturer som representerer de muslimske menighetene, og det har svekket den offentlige samtalen, den offentlige forklaringen og forståelsen av hverandre. Det tror jeg er viktig.

Jeg håper vi også får god dialog med organisasjonene på denne sida. Jeg er veldig opptatt av at vi også skal høre hva muslimsk ungdom, som står i dette i sin hverdag, opplever, og hva vi kan gjøre for å øke forståelsen oss imellom, som vi trenger for ikke å lage skremmebilder av hverandre.

Freddy André Øvstegård (SV) [17:10:05]: Takk til statsråden for et godt svar, som jeg er enig i. Man kan også bruke de jødiske veiviserne som et godt eksempel på akkurat de formene for møter mellom minoritetsbefolkning og majoritetsbefolkning gjennom skolene, f.eks. Jeg har også registrert at de muslimske trossamfunnene har vist til det som en mulig modell.

Jeg er også nødt til å spørre om konspirasjonsteorier, som også komitélederen nevnte. Det er kanskje noe særlig ved antimuslimske holdninger. De dreier seg rundt en konspirasjonsteori om at muslimer skal ta over Vesten, Europa og Norge, dessverre. Da er også jeg nødt til å spørre om det vil være reflektert i planen, og hva tenker statsråden om at også maktpersoner i denne regjeringen bruker begreper som «snikislamisering»? Er ikke det problematisk?

Statsråd Trine Skei Grande [17:11:11]: Jo, det mener jeg er problematisk. Derfor var både jeg og statsministeren veldig klare, da dette var oppe, på at dette var ord som vi tar sterkt avstand fra.

Til det første representanten sa: Jeg syns det som Bergen nå gjør, er veldig positivt. De jobber med en lokal plan sammen med oss, der vi kan holde høringer sammen for å få dialog med flere.

Konspirasjonsteorier er i ferd med å bli en like stor sikkerhetsutfordring som de systemene som ulike terrororganisasjoner bygger. Måten man bygger opp dialog på nettet på mellom mennesker med ekstreme holdninger til dette, og at de gir energi til hverandres konspirasjonsteorier og lar dem spre seg uten stopp, er en av de store sikkerhetsutfordringene for Norge som nasjon. Det er også veldig skummelt at nettet har bidratt til å løfte fram konspirasjonsteorier på denne måten.

Presidenten: Replikordskiftet er avslutta. Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [17:12:22]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Ingvild Kjerkol, Lene Vågslid, Jonas Gahr Støre, Kari Henriksen, Trond Giske, Hadia Tajik og Tuva Moflag om styrking av LHBTI-politikken og Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om en aktiv regnbuepolitikk for å styrke kjønns- og seksualitetsmangfold (Innst. 87 S (2019–2020), jf. Dokument 8:166 S (2018–2019) og Dokument 8:174 S (2018–2019))

Presidenten: Etter ynske frå familie- og kulturkomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 5 minutt til kvar partigruppe og 5 minutt til medlemmer av regjeringa.

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

Freddy André Øvstegård (SV) [17:13:22] (ordfører for saken): Det har føltas ekstra viktig å være ordfører for akkurat denne saken om to representantforslag for å styrke LHBTI-politikken. Forslagene består av en rekke anmodningsvedtak, så jeg skal ikke gå inn i alle dem nå. Men det saken handler om, har engasjert mange, og det har engasjert sterkt, for forsvaret av retten til å elske den man vil og være den man er, står heldigvis sterkt hos de aller, aller fleste i landet vårt.

Da jeg selv kom ut av det berømte skapet for ganske så lenge siden, var jeg optimist. Jeg følte at min rett til å være den jeg er, bare ble sterkere, at jeg en gang ville kunne gå hånd i hånd med min kjæreste uten å være redd, at jeg etter hvert ville kunne bli akseptert for den jeg er, også i den menigheten jeg brukte ganske mye av min ungdomstid i. Men det blir stadig mer åpenbart,

både internasjonalt og i Norge, at det er en motreaksjon på gang. På samme dag som Pride-paraden her i Oslo ble en mann slått ned fordi han var skeiv, rett på utsiden av Stortinget. Hjemme i Østfold har høyreekstreme organisert seg og vokst på et budskap om homohat, mens de kartlegger medlemmer av skeive organisasjoner. Foreningen FRI og Skeiv Ungdom melder om at de må bruke stadig mer tid og ressurser på å imøtegå hatske meldinger og desinformasjon. Ikke minst er det blitt avdekket det jeg vil kalle omfattende, grov, organisert sosial kontroll og overgrep mot skeive i enkelte trossamfunn – såkalt homoterapi, konverteringsterapi eller reorienteringsterapi.

Men det vi vet – og det hele komiteen også er enige om, heldigvis – er at dette ikke er terapi, at vitenskapen er helt tydelig på at man ikke kan forandre noens seksuelle orientering, og at det tvert imot er svært, svært skadelig. Forskning viser bl.a. at risikoen for selvmordstanker og selvmordsforsøk øker drastisk for dem som er blitt utsatt for slike overgrep, og det merker også hele komiteen seg. Så jeg vil som saksordfører takke komiteen for samarbeidet om denne saken.

Vi har hatt en høring med mange organisasjoner inne, og det var nok den sterkeste høringen i hvert fall jeg har deltatt på i denne perioden. Derfor vil jeg også på vegne av hele komiteen takke dem som kom til denne høringen, og som ellers har engasjert seg i saken, dem som har stått opp for kjærligheten og avdekket overgrep, og ikke minst dem som har fortalt sine historier – tusen takk til dere spesielt. Dere skal vite at dere er i ferd med å forandre Norge. Det har lenge vært snakk om konverteringsterapi, men det var først da dere sto fram, at alvoret virkelig ble avslørt – at hele Norge virkelig forsto hva som skjer i lukkede rom rundt om i landet. Det virker også som at det kan føre til handling. Jeg er glad for at nesten samtlige partier i komiteen støtter opp om en utredning av forbud mot konverteringsterapi. Det er et viktig første skritt – takket være dere som har fortalt historiene deres.

Som saksordfører har jeg også behov for en oppklaring. Representanter fra regjeringspartiene, som Grande Almeland og Kristin Ørmen Johnsen, har – gledelig for oss – vært ganske tydelige utad på at dette skal være en utredning med sikte på å forby konverteringsterapi, men det har ikke statsråden, altså likestillingsminister Skei Grande, villet svare på om stemmer – eller om utredningen skal lede til ingenting, for alt vi vet. Så for komiteens, Stortingets og sakens skyld er det viktig at det blir avklart i denne debatten om utredningen faktisk, som regjeringspartiene i Stortinget sier, skal føre til et forbud. Det vil jeg be statsråden om å svare på i sitt innlegg.

Så kan jeg legge til – og da taler jeg på vegne av SV fra nå av – at det er avgjørende viktig. Kun en utredning fører oss ingen vei. Trosfriheten, som enkelte gjemmer seg bak i denne saken, unnskylder ikke brudd på grunnleggende menneskerettigheter, som retten til å være seg selv og frihet fra psykisk vold. Derfor mener også SV det er uforståelig at Stortinget ikke kan vedta det i dag, på samme måte som man gjør i mange andre saker, og sende et kraftig signal til dem som har stått fram og fortalt sine historier, om at vi ser dere, vi tror på dere, og vi gjør noe med det.

Jeg tar opp de forslagene SV er en del av.

Presidenten: Representanten Freddy André Øvstegård har teke opp dei forslaga han refererte til.

Anette Trettebergstuen (A) [17:18:41]: Kampen for LHBTI-personers rettigheter og levekår er for oss i Arbeiderpartiet en helt sentral del av likestillings- og derfor frihetskampen. Selv om vi i Norge formelt sett har kommet lenger enn de fleste andre land, har vi fortsatt store uløste utfordringer. Fortsatt møter LHBTI-personer både formell og uformell diskriminering i Norge. Folk som bryter med normen for kjønnsidentitet og seksualitet, opplever å få krenket sine rettigheter, og de opplever ofte dårligere levekår enn andre. De ti forslagene Arbeiderpartiet har fremmet som behandles i dag, er alle forslag som har til hensikt å bedre levekårene og rettighetene til LHBTI-personer.

På ILGAs «Rainbow Map&Index» for 2019 faller Norge for tredje år på rad. Vi er gått fra å ha en andreplass til nå å stå på en femteplass. Det er flere årsaker til akkurat det. Manglende beskyttelse mot tidlige irreversible medisinske inngrep for barn født med interkjønn er én faktor. Mangelfull beskyttelse mot hatkriminalitet er en annen. I hatkriminalitetsparagrafen i straffeloven er ikke kjønnsuttrykk inkludert, til tross for at Stortinget har bedt regjeringen gjennomføre dette. Hvorfor kommer ikke dette på plass? Det må statsråden svare på i dag. I tillegg har vi i Norge forholdsmessig høye og alvorlige tall på omfanget av hatkriminaliteten, og ressursene politiet har til dette i dag, er ikke i samsvar med behovet. En tredje faktor er at vi har behov for å styrke kompetansen om kjønnsdysfori i de regionale helsefagmiljøene, og vi må sørge for at denne gruppen folk får et likeverdig behandlingstilbud.

«Rainbow Map&Index» tar bare for seg formelt lovverk og regler, ting vi politikere kan vedta og enkelt gjøre noe med. Men vi vet at vi også har store utfordringer når det kommer til holdninger i befolkningen. Vi vet gjennom undersøkelser at her kommer også Norge dårligere ut enn sammenlignbare skandinaviske land.

Vi må styrke LHBTI-politikken, og noe av det aller viktigste vi må gjøre, er å anerkjenne og styrke det vik-

tigste arbeidet som gjøres for å bedre folks holdninger, for å bedre hverdagen for LHBTI-personer. Det arbeidet gjøres av organisasjonene. Det arbeidet gjøres av frivillige i FRI, Skeiv verden, Skeiv Ungdom, Salam, PKI, osv. De må få mer penger for å kunne gjøre mer av sitt viktige arbeid.

De jobber i motvind. Som saksordføreren nevnte, har vi i forbindelse med de representantforslagene vi behandler i dag, sett en jevn strøm av propaganda, feilinformasjon og de drøyeste beskyldninger som til-litsvalgte og disse organisasjonene møter. Det sier oss noe om hva vi alle sammen må vise at vi står opp imot.

Den siste faktoren som man peker på at mangler i Norge, er forbud mot konverteringsterapi. Det å skulle bli forsøkt endret, konvertert, fordi man har den kjønnsidentiteten eller den legningen man har, er et grovt brudd på menneskerettighetene. Det er skadelig, det ødelegger, og det tar liv.

Jeg vil takke dem som har vært så tøffe og stått fram med sine historier. Mange av dem er her i dag. Jeg vil si takk til dem. Motet deres betyr enormt mye for de mange som skal komme etter oss og forhåpentligvis slippe å oppleve dette.

Historiene deres er også eksempelet på hvorfor et forbud er helt nødvendig. Det er holdningsskapende med forbud, det setter en standard for et anstendig samfunn, og det har selvfølgelig også praktiske konsekvenser for dem som i dag driver med konverteringsterapi. Samtidig sier vi klart og tydelig fra til dem som blir utsatt for det, at dette er ikke greit, man må si fra, dette skal kreve en reaksjon.

Vi har de siste månedene hatt en ganske rar debatt, først med en statsminister som mente at et forbud ikke er nødvendig, så et Kristelig Folkeparti som er imot et forbud, og nå en regjering – minus Kristelig Folkeparti – som vil utrede, men ikke er helt klar på om det skal lede til et forbud. Jeg håper vi også får avklart dette i dag.

Konverteringsterapi skal være forbudt, så får regjeringen oppdraget med å utrede det, utforme det og legge det fram for Stortinget. Det er akkurat sånn vi lager alle andre lover. Det er ingen grunn til ikke å si ja til et forbud i dag. Det er et klart og tydelig og livsviktig signal.

Kristin Ørmen Johnsen (H) [17:24:01] (komiteens leder): Retten til å være seg selv og elske den man vil, er en grunnleggende menneskerett. I land nær oss ser vi at denne retten blir satt spørsmålsteget ved, faktisk demonstrert mot, og homofile, lesbiske og transpersoner blir truet. I noen land er det å være skeiv ensbetydende med forfølgelse, fengsling og tortur. Selv så jeg min første antihomomarsj i Krakow i Polen for et år siden. Det var ganske skremmende å se en taktfast, marsjerende,

militant og godt organisert gruppe som bar bannere mot homofile, lesbiske og transpersoner.

Lovforslagene som vi diskuterer i dag, tar opp skeiv politikk og arbeid mot hatkriminalitet samt kompetanse om seksualitetsmangfold i skole, helsevesen og politi. Den saken som har fått mest oppmerksomhet, er konverteringsterapi, og det er takket være VGTV, får jeg vel si, som har satt denne saken på dagsordenen.

Konverteringsterapi, konvensjonsterapi, homoterapi eller seksuell reorientering har som mål å endre adferd – konkret å endre seksuell orientering. Det eneste sikre vi vet at konverteringsterapi bidrar til, er depresjon, skam og i verste fall selvmord. Det er en praksis som sannsynligvis bryter med og kan bryte med flere ulike lovverk – alt fra diskrimineringsloven til lov om helsepersonell.

For meg handler konverteringsterapi ene og alene om psykiske overgrep. Det er overgrep fra maktpersoner i miljøer hvor skam og kontroll er fremtredende. Det er overgrep som først og fremst rammer unge mennesker i en tid i livet hvor det å finne seg selv – hvem er man – er vanskelig nok.

Høyre er helt enig i nødvendigheten av en utredning av lovforbud mot konverteringsterapi. Jeg vil rose kulturministeren for å bestille en utredning for å finne ut om slik praksis allerede er i strid med gjeldende lovverk. Statsråden har lovet å komme tilbake til Stortinget med en nødvendig lovendring dersom ikke eksisterende lovverk allerede hindrer konverteringsterapi. For Høyre er dette godt nytt.

I noen religiøse grupper eller i noen miljøer er det en motstand mot et lovforbud. Man er engstelig for at det skal legge begrensninger på hva et trossamfunn og enkeltmennesker skal få lov til å utøve, tro og mene. Trosfriheten står sterkt i Norge, det hører demokratiet til. Samtidig vil jeg understreke at Church of England i 2017 vedtok å støtte et forbud mot konverteringsterapi i Storbritannia. De mener det ikke hører hjemme i et moderne samfunn – det er uetisk og skadelig, heter det i uttalelsen.

Styrking av arbeidet mot hatkriminalitet er en viktig oppgave. Hatefulle ytringer ses særlig i sosiale medier, gjerne skjult bak falske profiler, der det står en enkeltperson eller gruppe bak som vi ikke vet hvem er. De finnes også i skolegården, ute på byen eller på idrettsarenaen. Stortinget har bedt regjeringen fremme forslag om å utvide straffelovens bestemmelser om hatefulle ytringer, hatkriminalitet og diskriminering, slik at de også omfatter diskriminering på grunn av en persons kjønnsuttrykk eller kjønnsidentitet. Jeg er informert om at siste høringsuttalelse i saken kom i vår. Det skal også nå etableres et kompetansesenter mot hatkriminalitet på Manglerud.

Dessverre er jeg ikke sikker på om et lovforbud vil hjelpe oss hele veien til målet. Når en praksis foregår i lukkede miljøer, er det vårt felles ansvar å si fra når vi hører om ting som ikke er bra, eller som i fremtiden vil være i strid med loven. Det er religiøse lederes ansvar. Det er fastlegers ansvar. Det er læreres ansvar. Det er ditt og mitt ansvar.

Silje Hjemdal (FrP) [17:29:12]: Jeg vil først og fremst takke saksordfører Freddy André Øvstegård for et godt innlegg, og det samme gjelder komitélederen. Dette er et veldig viktig tema, og jeg er veldig glad for at vi har debatten.

For et par uker siden var jeg på The Nairobi Summit i Kenya. Der var LHBTI-rettigheter blant de temaene som gikk igjen. En av de tingene som kanskje gjorde sterkest inntrykk på meg, var en førpremiere på filmen *Kunsten å synde*. Den handler om den første åpent homofile personen fra Sudan, et land der man faktisk kan få dødsstraff for å være homofil. Det viser igjen at utfordringene er store når det gjelder holdningene, selvfølgelig også internasjonalt – det så vi også tidligere av debatten om bistandskutt til f.eks. Tanzania, som jeg har tatt initiativ til. Men jeg er veldig enig i at selv om at de store utfordringene internasjonalt er ufattelige, har vi også utfordringer i dette landet.

I år har vi fått flere smertelige påminnelser om at kampen mot diskriminering har en lang vei å gå, også i Norge – på bygda som i byer. Da regnbueflagget ble heist på en bygård på Grønland i Oslo, kom noen og rev det ned samtidig som de kom med svært homofiendtlige tilrop. Og bare noen dager tidligere meldte nyhetene om at leiligheten til et lesbisk par i Sandnes var blitt rampovert. Dette er uholdbart. Det er rett og slett ufattelig at noe sånt kan skje, og i hvert fall når kalenderen viser år 2019. I Norge skal alle føle seg trygge i sitt nabolag og i sitt nærmiljø, og et selvutnevnt moralpoliti vil jeg bare understreke at Fremskrittspartiet synes er sterkt uønsket. Pride-arrangementene og måten de arrangeres på rundt om i landet, belyser nettopp viktigheten av å stå opp for de verdiene og gå foran med gode eksempler.

Vi skal stå sammen for å løse disse samfunnsutfordringene, og det er viktig å stå opp for den frie kjærligheten – det er som nevnt ikke bare på bygda den møter motstand, men også rundt i bykommunene våre – og det må vi gjøre nasjonalt og internasjonalt. Hvis vi skal gjøre det, må vi gjøre det i visshet om at vi vil gå mot et mer inkluderende samfunn. Jeg synes i hvert fall det var et veldig godt tegn da politiet i år for første gang kom med en historisk og veldig viktig offentlig unnskyldning for måten de hadde behandlet homofile mennesker på i Norge. I min hjemby Bergen fulgte politiet opp med å

delta i Pride-paraden i anledning Regnbuedagene. Det syntes jeg var et veldig viktig og sterkt signal.

Forslagene som vi skal behandle i dag, har vært gjennomgått av flere på talerstolen her i dag, og de er gjennomgått ordentlig også av regjeringspartiene i innstillingen. Likevel er det veldig viktig for meg å understreke at homofili på ingen som helst måte er en sykdom. Man kan ikke konvertere noen bort fra sin seksuelle legning. Jeg er veldig glad for at VG har fokusert på dette, og jeg vil igjen fra denne talerstolen gi en stor takk til de menneskene som har delt sin historie med oss. Vi har sett bilder av det som kan minne om tortur av barn. Det er ubegripelig at man kan utsette barn for slikt. En slik behandling av mennesker henger rett og slett ikke på greip, det er rett og slett psykiske overgrep som gjør skade på andre mennesker, noen ganger med fatale konsekvenser.

Jeg vil berømme statsråd Trine Skei Grande for i sitt svar til komiteen å ha tatt et initiativ til å igangsette en utredning om dette. For Fremskrittspartiet framstår det som helt klart at dette er det som er forsvarlig, noe høringen også tydeliggjorde.

Igen vil jeg bare takke alle dem som har stått fram med sin historie.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [17:34:23]: Senterpartiet mener likestilling og likeverd er en viktig forutsetning for at alle skal ha et verdig liv uavhengig av kjønn, kjønnsidentitet, livssyn, seksuell legning eller kulturell og språklig bakgrunn. LHBTI-gruppene og kvinner og menn født i feil kropp har vunnet viktige kamper de siste tiårene. Likevel opplever mange fortsatt at de blir diskriminert og usynliggjort i dagligliv og samfunn, og de lider på annet vis fordi de selv eller andre ikke aksepterer hvem de er, eller hvem de elsker. Derfor er det for Senterpartiet en viktig offentlig oppgave å bidra til å skape et mer tolerant og inkluderende samfunn på dette området.

Det ønsker Miljøpartiet De Grønne og Arbeiderpartiet også, med sine omfattende forslag som vi behandler i dag. Jeg vil takke dem for det. Senterpartiet støtter intensjonen i Miljøpartiet De Grønnes forslag, men vi kommer ikke til å stemme for alle, for arbeidet er allerede igangsatt, de er litt for detaljert for oss, og de overstyrer kommunene. Når det gjelder Arbeiderpartiets forslag om å forby kjønnsnormaliserende kosmetiske inngrep før barnet selv er i stand til å samtykke, er vi enig med helseministeren i hans vurdering av ikke å støtte det. Senterpartiet støtter heller ikke forslaget om utredning av en tredje kjønnskategori eller de forslagene som har budsjettmessige konsekvenser, men vi støtter mange av de andre forslagene fra Arbeiderpartiet, som det å øke regionale fagmiljøers kompetanse om kjønnsdysfori og å styrke arbeidet med Rosa kompetanse på ulike

samfunnsarenaer. Vi vil også sikre gode vilkår for både Skeivt arkiv og magasinet Blikk framover.

Ja, Senterpartiet støtter forslaget om et forbud mot konverteringsterapi. Konverteringsterapi er en alvorlig form for negativ sosial kontroll. I dette ligger et premiss om at seksuell orientering og kjønnsidentitet er noe som både kan og bør endres. Det er et premiss som Senterpartiet tar sterk avstand fra. Homofili er ingen sykdom, og vi mener at man ikke trenger å behandle eller gå i terapi for noe som ikke er sykt. Vi mener også at praksisen konverteringsterapi på ulikt vis skader de som blir utsatt for den, og virkelig ikke kan støttes opp om. Det er et brudd med menneskerettighetene.

Mange av eksemplene på skadelig konverteringsterapi som bl.a. har forekommet i VGTVs dokumentarserie, er det faktisk lov å drive med i dag. Det synes vi i Senterpartiet er feil. Men i flere religiøse miljøer har man et annet syn på homofili og LHBTI-personer og hvordan de skal leve livet sitt, enn det både Senterpartiet og den store majoriteten her i landet har. For oss i Senterpartiet er det viktig at det er både lov og rom i samfunnet vårt for å ha det synet og ytre seg om det. Trosfrihet og ytringsfrihet er nemlig friheter vi hegner sterkt om, men vi er opptatt av at det fra nå av ikke skal være lov å handle ut fra det samme synet på et vis som krenker eller skader andre. Jeg er sikker på at et forbud mot konverteringsterapi vil sørge for at det blir færre historier og lavere tall på statistikkene om homofile og andre LHBTI-personer i religiøse miljøer som får psykiske problemer, blir utstøtt eller forsøker å ta selvmord, eller enda verre – lykkes med det.

Vi har som samfunn plikt på oss til å gjøre det vi kan for å få slutt på disse selvmordene eller selvmordsforsøkene og på alle tilfellene av psykiske problemer og krenkende og skadelige opplevelser som homofile og LHBTI-personer opplever på grunn av konverteringsterapi. Forbud er det sterkeste signalet vi kan sende til dem som aktivt bedriver skadelig konverteringsterapi, om at de må slutte med det. Da holder det nok ikke bare å utrede om vi skal ha et forbud. Utredninger blir det uansett alltid når Stortinget vedtar et forbud.

Det vil selvfølgelig være høyst nødvendig å finne de riktige grensegangene når lovteksten skal utformes. Vi i Senterpartiet har fått med oss at man i mange religiøse miljøer, eller i hvert fall noen, frykter at et forbud vil ramme det å bedrive sjelesorg. Jeg undrer meg litt over den frykten, for det kan jo forstås som et bevis for at det faktisk bedrives konverteringsterapi under sjelesorg, men jeg har tro på at det er fint mulig å dra opp en klar linje mellom hva som kan og ikke kan være skadelig og krenkende overfor mennesker som mer eller mindre frivillig ønsker å få råd og samtaler om sin legning. Det mener jeg også Kristelig Folkeparti burde hatt tro på – par-

tiet som ikke engang støtter en utredning av et slikt forbud. Det er ikke rart at store deler av landets befolkning reagerer.

Men i alle fall tre av regjeringspartiene sier de nå er i gang med å utrede et forbud, og det betyr forhåpentligvis at vi ender opp med det ønskede og nødvendige forbudet. For alle dem som har stått fram i denne saken, for alle dem som er berørt, og for alle som tidligere har blitt berørt av denne saken, håper jeg det.

Grunde Almeland (V) [17:39:39]: Et samfunn hvor hvert enkelt menneske opplever frihet, forutsetter at alle har mulighet til å ha makt over eget liv, uavhengig av kjønn, tro, livssyn, livssituasjon og bakgrunn. Alle skal kunne vokse opp og bli anerkjent for den de er, uten å frykte fordømmelse og hat, selv om man er homo, bi, trans, interkjønn, pan eller hvordan man nå selv ønsker å identifisere seg. Skal vi få til dette, trenger vi en aktiv politikk for å sikre skeives rettigheter. Kun da kan vi bedre levevilkår og sikre at alle reelt sett har like muligheter til å leve et fritt, godt og fullverdig liv.

Jeg vil starte med å takke opposisjonen for å bidra til å sette LHBTI-spørsmål på agendaen, også for Stortinget, i denne runden. Det er viktig, spesielt for en gruppe som mange har litt for lett for å glemme. I tillegg vil jeg takke alle de som har stått fram med sterke historier i denne saken. Det er viktig. Men jeg vil også rette en takk til alle de hverdagsheltene som står fram med sine historier, enten det er i klasserommet eller for familier eller for venner, fordi det også bidrar til å endre holdninger i samfunnet, noe vi trenger.

For Venstre er det tydelig at vi fortsatt har mange steg igjen å gå. Det viser også tall og statistikk vi har fått, bare de siste par årene. «Homo» er fortsatt blant de vanligste skjellsordene i norske skolegårder, og skeive ungdommer er mer utsatt for mobbing, depresjon, angst, rusproblemer og selvmord enn andre ungdommer. Alle fortjener å kunne delta i samfunnet på like vilkår, og da må vi sikre et åpent, inkluderende samfunn, uavhengig av hvilken seksuell orientering, kjønnsuttrykk eller kjønnsidentitet man har.

Den 8. november i fjor holdt jeg en interpellasjon i denne sal etter å ha fått flere henvendelser fra unge skeive som har blitt spyttet på, slått og overfalt på gaten. At vi må gjøre mer for å bekjempe hatkriminalitet, er ikke minst noe som også ILGA i sine årlige regnbuerangeringer har påpekt flere ganger, for hatkriminalitet rammer ikke bare offeret for den kriminelle handlingen, men det skaper usikkerhet for alle mennesker som tilhører gruppen. Det er en form for kriminalitet som rammer en for den man er, og som sender et signal til alle som tilhører en minoritet, om at den man er, gjør en til et potensielt offer. Hatkriminalitet motivert i offerets seksuelle leg-

ning oppleves av mange som et angrep på alle skeive. Det svekker forutsetningene for at absolutt alle borgere skal føle seg trygge her hjemme i Norge.

Etter at politiet her i Oslo fikk en dedikert hatkrimgruppe, har vi sett klare forbedringer, både gjennom at flere tør å anmelde og føler tillit til politiet, og også i hvordan politiet opptrer og behandler disse sakene. Det at vi i dag har en handlingsplan der vi faktisk sier at vi nå starter arbeidet med å få på plass et nasjonalt kompetansesenter, gjør meg utrolig glad, for det er også en konkret oppfølging av nettopp det jeg sto her for litt over et år siden og snakket så varmt om at vi trengte.

Så til den saken som har fått mest oppmerksomhet i media, nemlig homoterapiforslaget. Da vil jeg starte med å si at selve begrepet «homoterapi» er jeg ikke noe glad i, for det er et begrep som aktivt ekskluderer store deler av dem som også omfattes av denne praksisen, nemlig transpersoner. La meg være tydelig: Venstre er for et forbud. Det er vedtatt Venstre-politikk, nettopp fordi vi vet at denne praksisen er skadelig. Enhver behandling eller praksis som tar sikte på å endre en persons seksuelle orientering eller kjønnsidentitet, herunder praksis eller behandling som tar sikte på å endre individets handlings- eller uttrykksmønster, kjønnsuttrykk eller eliminere eller redusere tiltrekning til personer av samme kjønn, bør ikke finne sted. Oppdraget vårt nå er å finne en god måte å gjøre dette på, som treffer riktig, nettopp for den situasjonen vi står i her hjemme. Det er flere land som har innført forbud, men forbudene i disse landene ser svært ulike ut. Vi må finne en utforming som bygger på de erfaringene land vi kan sammenligne oss med, har gjort.

Jeg er glad for at statsråden gikk ut og var så tydelig på hva regjeringen faktisk vil gjøre. Arbeidet med å utrede med sikte på forbud er i gang. Det er et viktig arbeid. Jeg ser fram til at det gjøres skikkelig, og at det ender opp i konkrete forslag som vi her på Stortinget kan ta stilling til.

Så vil jeg avslutte med å si at ingen her lurer oss selv til å tro at et forbud er løsningen på alle utfordringer. Vi skal gjøre mer.

Jorunn Gleditsch Lossius (KrF) [17:45:01]: De representantforslagene vi debatterer her i dag, inneholder svært mange og alvorlige problemstillinger som berører spesielt sårbare grupper. Det er mange punkter i disse forslagene som jeg gjerne skulle hatt tid til å adressere enkeltvis og grundig, men på grunn av den siste tids spesielle oppmerksomhet rundt nettopp ett punkt, forslaget om å forby såkalt konverteringsterapi, velger jeg å bruke mine få minutter på nettopp dette.

Aller først: La det være helt klart at Kristelig Folkeparti tar sterkt avstand fra alle påtvungne, oppsøkende eller aggressive forsøk på å endre menneskers legning.

Det er galt. Det skal ikke skje. Vi vil også jobbe for at det ikke skal skje, for alle mennesker har rett til å være den de er.

Vi kan forby ting vi ikke liker. Men bør vi? Det er noen følelsesmessige, overveldende grunner til å forby konverteringsterapi, men det er også noen tungtveidde, saklige grunner til ikke å forby det. Når Kristelig Folkeparti velger ikke å gå inn for et forbud, handler det først og fremst om at de grenseoverskridende handlingene vi har sett i VGTV-dokumentaren, allerede er forbudt og regulert i en rekke lovverk. Per i dag er det heller ingen som vedkjenner seg at de driver med denne typen terapi, så sann sett vil det heller ikke være et målrettet virkemiddel. Det kan snarere tvert imot bli en hvilepute, at vi som samfunn og vi som lovgivere tenker at ja, nå har vi tatt tak i dette, men i realiteten har vi ikke utrettet noen ting som helst.

Ved å innføre et forbud mot konverteringsterapi står vi også i fare for å svekke noen verdier som er å anse som grunnpilarer i vårt demokratiske samfunn, nemlig trosfriheten og ytringsfriheten. Hvis staten skal gå inn og regulere sjelesorgen og forbønnen i trossamfunn ved å sette begrensninger for hva det er lov til å samtale om eller ikke, hva man kan søke forbønn for eller ikke, vil det bety en svekkelse av individets tros- og ytringsfrihet.

En utfordring er at når mennesker uten kjennskap til tros- og livssynssamfunn kommer inn i en sak utenfra, glemmer de at både sjelesorg og forbønn er enorme verdier i mange menneskers liv. I denne debatten har flere tatt til orde for at de ønsker å forby både forbønn og sjelesorg, og at de aller helst også vil gå inn og regulere hva som forkynnes. Ja, det er snublet så kraftig i verdifulle begreper at de som ønsker å forby, ikke vet hva de forbyr.

Jeg tror vi som politikere langt på vei deler samme intensjon i denne saken. Vi vil forhindre at mennesker skal bli utsatt for påtvungne forsøk på å endre deres legning. Vi vil beskytte disse menneskene fra skadelige maktovregrep vi har fått høre om i sterke og modige historier den siste tiden. Vi ønsker et samfunn med frihet og med mangfold. Men i desperasjon og ønsket om raske løsninger kan man risikere å oppnå det stikk motsatte, et smalere samfunn der demokratiske rettigheter er svekket. Ja, for vi må ta inn over oss at i et samfunn der tros- og ytringsfriheten er svekket, er heller ikke minoriteters kår særlig gode.

Her finnes det ingen lettvinne løsninger. Skal vi forebygge forsøk på seksuell reorientering under tvang eller sterk sosial kontroll, må vi se på hvordan vi bedre kan håndheve eksisterende lovverk. Vi må sørge for mer åpenhet og jobbe opp imot miljøer der det legges til rette for mye personlig samtale. Det handler om bevisstgjøring av ledere og eventuell ubalanse i maktforhold i

samtalesituasjoner, og at den voksne som oppsøker hjelp, til enhver tid får sitte i førersetet i sin egen prosess. Dette mener Kristelig Folkeparti er den beste og mest bærekraftige måten å forebygge på og forhindre at mennesker skal utsettes for påtvungne, aggressive og oppsøkende forsøk på å endre deres legning.

Det er ikke alt som kan reguleres helt spesifikt med lov, og selv om vi er opprørt over urett og vil forby ting vi ikke liker, må vi ta oss tid til å spørre oss: Bør vi?

Per Espen Stoknes (MDG) [17:49:35]: Debatten om konverteringsterapi, eller homoterapi, har vekket sterke følelser blant mange nordmenn og bidratt til en opphetet nasjonal debatt om behovet for å styrke kjønns- og seksualitetsmangfoldet i Norge. Selv om vi på mange måter er kommet langt i Norge med å utjevne sosiale forskjeller, er normene som gjelder kjønn og seksualitet, fremdeles trange. Normene skaper minoriteter, og minoriteter er spesielt utsatt for undertrykkelse. De fleste lesbiske, homofile og bifile opplever å ha god helse, men andelen med dårligere psykisk helse er betydelig større hos dem enn blant heterofile. Det burde ikke være slik i Norge i 2019 at ens seksuelle legning er en indikator på ens psykiske helse.

Rapporter viser at barn og unge som bryter med normene for kjønn og seksualitet, er ekstra sårbare under oppveksten. De er spesielt utsatt for psykisk uhelse og selvmordsforsøk. Mange unge opplever i dag press og utenforskap på grunn av sin seksuelle identitet. Vi har fortsatt ikke nok kunnskap om psykisk uhelse og levekår for unge transpersoner, ikke-binære og personer med kjønnsinkongruens i Norge. Skal vi redusere utfordringene for slike grupper, er det viktig faktisk å ta tak i dem.

I et likestilt samfunn kan alle åpent leve ut sin identitet, sin kjærlighet, sin seksualitet og sine kjønnsuttrykk. Vi er derfor glade for å støtte forslagene fra Arbeiderpartiet, fra Senterpartiet og fra SV, som vil bidra til dette. Men selv med dette er det fortsatt et stykke igjen. Derfor vil De Grønne ta opp ytterligere åtte forslag for å styrke skeiv politikk i Norge og bekjempe diskriminering på grunn av seksuell orientering, kjønnsidentitet eller kjønnsuttrykk.

Nordmenn som identifiserer seg i kjønns-, relasjons- og seksualitetskategorier som bryter med såkalt heteronormativitet, blir ikke tilstrekkelig anerkjent eller imøtekommet i dag. Derfor mener vi at et kompetanseløft om LHBT-tematikk i læreplaner og utdanningsløp, og innføring av en tredje juridisk kjønnskategori, kan bidra til at færre føler seg stigmatiserte, marginaliserte og utrygge.

Slik det er i dag, har homofile, men ikke transpersoner, et straffevern dersom de blir utsatt for diskriminering, hatefulle ytringer eller annen hatkriminalitet, også

vold. Regjeringen har også skapt usikkerhet om hvorvidt rettsvernet til transpersoner skal styrkes, gjennom det de skriver i årets forslag til statsbudsjett. Nå har regjeringspartiene og Stortinget ellers i dag muligheten til å rydde opp ved å stemme for å be regjeringen utarbeide disse nødvendige forslagene til lovendringer som styrker transpersoners rettsvern i straffeloven. Både svensk og norsk forskning tyder på at svært mange transpersoner har store helseutfordringer, og at så mange som en av fire har forsøkt å ta sitt liv.

Mennesker skal ikke diskrimineres på grunnlag av seksuell praksis mellom samtykkende voksne som ikke overskrider andres grenser. I 2013 ble det vedtatt en egen lov mot diskriminering på alle samfunnsområder for seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk. Denne loven ble i 2018 innlemmet i dagens likestillings- og diskrimineringslov, og i forarbeidet til loven står det at verken BDSM eller fetisjisme er omfattet av diskrimineringsvernet. Vi foreslår derfor at aseksualitet, BDSM og fetisjisme må innlemmes i likestillings- og diskrimineringsloven.

Men jeg er redd for at Stortinget i dag ikke gjør noen ting for å styrke kjønns- og seksualitetsmangfoldet i Norge, ikke engang et forbud mot konverteringsterapi – selv om det pågår i Norge i dag, selv om det er bred enighet om at det er uønsket og farlig, og selv om det er assosiert med høyere risiko for depresjoner, selvmordstanker og selvmordsforsøk. Ofrene for homoterapi har ikke tid til å vente på en lang utredning og eventuell lovendring, slik regjeringspartiene legger opp til. Homoterapi må forbys så raskt som mulig. Dette er et samvittighets spørsmål som hver og en av oss må ta stilling til.

Jeg håper derfor at alle i denne salen i dag stemmer i tråd med sin egen samvittighet, trosser regjeringen og forbyr konverteringsterapi. Og med det tar jeg opp våre forslag.

Presidenten: Representanten Per Espen Stoknes har teke opp dei forslaga han refererte til.

Bjørnar Moxnes (R) [17:54:57]: Vi lever i et samfunn der det fortsatt finnes strenge normer som begrenser menneskers frihet. Vi har gått i riktig retning takket være mange tiårs kamp, men vi har ennå ikke et samfunn der alle er frie til å leve ut hele seg.

Arbeidet mot seksuell trakassering, mot vold, mot hat og mot fordommer er avgjørende for å nå dette målet. Vi har en stor jobb å gjøre for økt kunnskap om både kjønn og kjønnsidentitet i befolkningen. Rødt støtter forslagene som handler om kunnskapsløft på flere områder, fra helsevesen til skole, asylmottak og myndigheter. Vi øker støtten både til LHBTI-organisasjoner og til Rosa kompetanse i vårt budsjettforslag, og vi er for

forslag som fremmes i Stortinget om tilsvarende her i dag.

Det er nå over 40 år siden homofili ble fjernet som psykiatrisk diagnose i Norge, men dessverre lever dette synet på homofile, lesbiske og andre skeive videre i noen miljøer. Såkalt konverteringsterapi går ut på å presse mennesker til å endre seksuell legning til heterofili. Vi har fått historier som viser at dette er lite annet enn psykiske overgrep mot og krenkelse av menneskers rett til å bestemme over egen kropp og over eget liv. Rødt vil i dagens stortingsmøte stemme for å forby konverteringsterapi.

Ingen skal måtte utsettes for diskriminering, trakassering eller vold fordi man bryter med rådende normer for kjønn og seksualitet. Til tross for framgangen vi har sett i rettighetskampen, møter personer som ikke følger det tradisjonelle kjønnsrollemønsteret, fordommer. Det gjør at noen skjuler sin seksualitet eller legning i frykt for å bli utstøtt, og det er et stort helseproblem for dem som opplever dette. Vi vet at skole og arbeidsliv er viktige arenaer for å spre informasjon og kunnskap, så alle kan leve trygt og åpent uavhengig av seksualitet og kjønnsuttrykk.

Så kommer det også en del flyktninger til Norge fra land hvor det å være homoseksuell fortsatt er straffbart. Mange som søker asyl ut fra seksuell orientering e.l., får sin søknad avvist av myndighetene. Det trengs økt kompetanse om seksualitet hos UDI og UNE ved intervju av flyktninger som søker om opphold i Norge på den bakgrunn.

Dessverre ser vi en del tilbakeslag for rettighetskampen. Et par uker før årets Pride ble arrangert, ble hjemmet til et lesbisk par i Sandnes utsatt for hærverk. I flere byer marsjerer nazister i gatene med paroler mot minoriteter og mot det de kaller homolobbyen. Hatet og volden som disse gruppene sprer, er et alvorlig problem. Når folk blir redde og frykter for at de ikke hører til, må vi slå ring rundt dem og si tydelig ifra. Da må storsamfunnet mobilisere i gatene og overalt ellers mot dem som sprer hat mot forskjellige minoriteter i samfunnet vårt. Minoritetene trenger at vi stiller opp og slår tilbake mot hatet og volden som disse gruppene står for. Vi må videreføre kampen for et samfunn hvor alle føler seg trygge, og hvor alle faktisk er trygge, uavhengig av kjønn, legning, kjønnsuttrykk, hudfarge eller funksjonsnedsettelse.

Historisk har både arbeiderbevegelsen og kvinnebevegelsen vært viktige – og er viktige – frigjøringsbevegelser som målbevisst har kjempet fram både felles velferd og et samfunn basert på likestilling. Det har gitt de fleste av oss mer frihet over eget liv, med kortere arbeidsdager, rett til ferie og mulighet til å leve av eget arbeid. Friheten til å bestemme over eget liv har også gitt større

rom for den homofile frigjøringskampen. Skeive folk organiserte seg, de krevde rettferdighet og skapte forandring. De som har gått foran, har altså forandret Norge i riktig retning. Vår historie viser at det nytter å stå sammen, og det nytter å slåss for forbedringer, for frihet og for rettigheter for alle, men vi må aldri ta framskrittene for gitt. Det finnes folk som vil reversere framskrittene. Kampen må fortsette til alle mennesker kan leve et fullt og fritt liv.

Statsråd Trine Skei Grande [18:00:15]: Det er mange frihetskamper som er viktige å kjempe. Kampen for å få lov til å være den man er, og elske den man vil – å ha et samfunn som er så mangfoldig at vi gir rom for det – er en viktig frihetskamp å kjempe, og det gir oss et bedre samfunn. Regjeringa har stor oppmerksomhet rundt rettighetene til skeive personer, både i Norge og internasjonalt. Innledningsvis vil jeg vise til mine to svarbrev til Stortinget, sendt 16. september og 19. november.

Vi har store utfordringer når det gjelder den delen av befolkningen vår som vi kan karakterisere som skeive. Hatkriminalitet var en av de første tingene jeg sa det var viktig å ta tak i. Et av de første store grepene vi gjør, er at vi nå sier at vi skal ha kompetanse i politiet i hele landet når det gjelder bekjempelse av hatkriminalitet. Vi skal kjempe for toleranse på alle områder. Sjøl om vi ser mange tilbakeslag – noe vi har vært vant til – kan jeg forsikre presidenten om at da regnbueflagget ble revet ned på Grønland, noen kvartaler bortenfor meg, ble det heist i min bakgård. Jeg var ute og sjekket kl. 00.30 i natt, det henger der fortsatt.

Det er mange aspekter vi må jobbe med hvis vi skal klare å lykkes på dette feltet. Norge skal gå foran internasjonalt for å fremme seksuelle rettigheter. Våren 2019 var Norge vertskap for å arrangere IDAHOT + Forum, i Oslo. I forbindelse med forumet tok Norge initiativ til en politisk erklæring for å stadfeste at det er politisk vilje til å fremme LHBTIQ-personers rettigheter i Europa. Erklæringen har til nå fått tilslutning fra 22 land i Europa. Norge ligger langt framme i arbeidet for å styrke skeive personers rettigheter og levekår, men ILGAs årlige regnbuekart viser at sjøl om vi har kommet langt, er det fortsatt en vei å gå for å nå topplasseringen, og det er en utfordring vi har tatt på oss. Norge har løftet fram skeives rettigheter i FN. I Norges innlegg i FNs kvinnekommisjon trakk vi fram arbeidet med det uformelle LHBTI-nettverket bestående av FN-land. I høst har Norge bidratt aktivt i forhandlingene om å opprette en ny ikke-diskrimineringskomité i Europarådet, og vi forventer at dette vil få betydning for arbeidet med å fremme skeives rettigheter på europeisk nivå.

Vi har fått ny kunnskap om skeive. Den inkluderer kunnskap om levekårene for grupper som vi ikke vet så mye om. Det gjelder f.eks. skeive med innvandrerbakgrunn, personer med variasjon i kroppslig kjønnsutvikling, skeive med funksjonsnedsettelse og skeive i møte med barnevernet. Gjennom denne kunnskapen vet vi at det å være skeiv i tillegg til å tilhøre en annen minoritetsgruppe gjør at folk utsettes for flere former for diskriminering og økt marginalisering. Derfor ønsker vi i 2020 å få til en ny levekårsundersøkelse som kan fortelle oss hvordan lesbiske, homofile, bifile, transpersoner og interkjønns personer har det i Norge. Ny kunnskap gjør at vi kan vurdere effekten av politikken vår og stake ut en ny kurs når det trengs. Vi har gjennom ny kunnskap et bedre utgangspunkt for å finne løsninger og tiltak som kan være med og møte utfordringer som skeive møter i Norge i dag.

I debatten om en styrket LBHTIQ-politikk har det kommet tydelige signaler om at det er behov for en samlet innsats videre på dette feltet. Vi vil se hvordan vi kan følge opp arbeidet framover, når vi nå evaluerer handlingsplanen som har vart fra 2017 til 2020. For å få til det må vi ha god kunnskapsstatus og oversikt over hvilke utfordringer som gjenstår. Vi må ha noen klare anbefalinger om hvordan det skal løses. Norge er et av verdens beste land å bo i for skeive. Retten til å elske den man vil, står sterkt i Norge, og det skal vi være stolte av. Men fremdeles er det store utfordringer å løse, og det arbeidet står høyt på agendaen til regjeringa.

Nå prøvde jeg å kutte i innlegget mitt for å få mulighet til å svare på alle spørsmålene jeg har fått, men jeg regner med at jeg kanskje også kan få noen av dem i spørreunden, så jeg får svart på alt på en ordentlig måte.

Tone Wilhelmsen Trøen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Anette Trettebergstuen (A) [18:04:59]: Det hersker ingen tvil om at likestillingsministeren selv og det partiet hun kommer fra, er hel ved når det kommer til LHBT i politikken – det skal statsråden ha. Det er derimot ikke så enkelt å være likestillingsminister i den blåeste regjeringen vi har hatt noensinne. Det viser også dagens debatt.

Vi har ti konkrete, nødvendige forslag for å styrke levekårene og rettighetene til LHBT-personer. Ikke ett av de forslagene støtter høyrepartiene.

Det forslaget som har blitt mest debattert, er forslaget om konverteringsterapi. Der er vi i en litt underlig situasjon: Statsministeren har sagt at hun ikke ser et forbud som nødvendig, Kristelig Folkeparti vil ikke engang ha en utredning, mens resten av regjeringspartiene nå

sier at man skal utrede det. Så garanterer representanter for Høyre og Venstre at det kommer et forbud, men kan statsråden klargjøre hvor lenge man skal utrede det, og hva man kommer til å legge fram etter at man har utredet det?

Statsråd Trine Skei Grande [18:06:00]: Jeg skal ærlig innrømme at da vi fikk de første spørsmålene fra VGTV om dette, trodde jeg at vi hadde et sterkere lovverk enn det har vist seg at vi har. Jeg mener soleklart at vi må gå igjennom lovverket for å se på hvordan vi skal klare å få til et forbud på dette området. Det ser jeg for meg at vi skal klare å gjøre i løpet av neste år.

Målet mitt er å kunne legge fram et lovvedtak for Stortinget våren 2021. Det er en ambisiøs plan, for dette er et lovverk som er krevende. Jeg håper vi kan lene oss på de andre vestlige demokratiene som vi ligner på som har klart å lage gode innramminger i lovverket på dette.

Det er ikke sånn at vi styrer etter anmodningsvedtak i dette landet, dette landet styrer vi ved lov. Og da skal jeg følge alle instruksene Stortinget har gitt meg for hvordan vi jobber med lov.

Så jeg håper at våren 2021 har representantene på Stortinget et lovforslag foran seg om hvordan vi kan bruke lovverket for å hindre denne typen behandling av folk.

Anette Trettebergstuen (A) [18:07:04]: Landet styres ikke av anmodningsvedtak, men det er faktisk Stortinget som vedtar lover. Alle lover blir laget på den måten når de kommer fra Stortinget. Stortinget sier at vi skal ha en lov for det eller imot det, og så er det opp til regjeringen å utrede det, finne grenseoppgangene og komme med lovteksten. Det er altså egentlig ingen grunn til ikke å si klart og tydelig her i dag at vi skal ha et forbud.

Jeg leser statsråden som at hun ønsker et forbud, men jeg blir litt usikker når hun på slutten av innlegget sitt sier at man skal gå igjennom lovverket for å se hvordan lovverket kan stoppe dette. Et lovforbud er viktig av flere grunner, ikke bare den praktiske konsekvensen konverteringsterapi skal få, altså reaksjonen, det er også viktig normativt, for å si fra om hva slags standarder vi har i det norske samfunnet; det er et viktig signal.

Hvorfor kan vi ikke, hvis vi er enige om at vi skal ha et forbud, bare vedta det i dag, og så får de som har stått fram, alle de som er opptatt av dette, den tryggheten med seg at det norske stortinget faktisk skal konverteringsterapi til livs?

Statsråd Trine Skei Grande [18:08:06]: Fordi jeg sier at det skal komme.

Jeg kan si videre at jeg har gått igjennom alle de årene de rød-grønne satt i regjering, og jeg klarte å finne én

gang der et opposisjonsparti stemte for et anmodningsvedtak, sjøl om man var enig i intensjonene veldig mange ganger.

Åslaug Sem-Jacobsen (Sp) [18:08:42]: Det blir som representanten fra Miljøpartiet De Grønne sa her i denne salen i dag: Etter alt som er blitt sagt, gjort, ment og pekt på, blir ingenting gjort. Én ting er å si noe, noe annet er å gjøre noe.

Jeg klarer ikke helt å få bekreftet at den utredningen som regjeringen har satt i gang, ender i et forbud. Kan ministeren si at den vil ende i et forbud? Og i tilfelle: Hvis ministeren og regjeringspartiene – utenom Kristelig Folkeparti – vil ha en utredning som skal ende i et forbud, hvorfor kunne de ikke fremmet det forslaget i dag, så vi kunne fått stemt for det, alle sammen, slik at vi kunne fått gjort det majoriteten vil? Det lurar jeg på.

Statsråd Trine Skei Grande [18:09:33]: Nå skal jeg prøve én gang til: Det er lover som styrer landet. Vi må vedta lover, som har vært på høring, der alle har fått ment noe, der vi har sjekket at dette holder i lovverket, og der vi legger loven fram for Stortinget. Det er ikke sånn at det hadde blitt forbudt med konverteringsterapi sjøl om man hadde vedtatt det her i dag. Det blir forbudt når loven kommer. Og den loven har vi sagt kommer.

Freddy André Øvstegård (SV) [18:10:13]: Jeg synes at arrogante svar ikke kler denne saken særlig godt. Jeg tror Stortinget er fullt klar over hva som er vanlig praksis ved lovvedtak og anmodningsvedtak. Jeg reagerer veldig på hvordan likestillingsministeren svarer på replikker i en så viktig sak.

La oss gå omtrent ett år tilbake. Da vedtar nesten hele Stortinget, med tre stemmer imot, å be regjeringen, i et anmodningsvedtak, om å utvide hatkriminalitetslovverket til også å gjelde transpersoner. Så utredes det av regjeringen, og nå får vi høre at det straks skal komme forslag til Stortinget. Sånn gjør vi det. Det sender kraftige signaler.

Hvorfor kunne ikke Stortinget også i denne saken si til dem som har stått fram, at ja, vi ser dere, vi ønsker et forbud, vi vedtar det her, på akkurat denne måten? Hvorfor er ikke den måten å gjøre det på, grei i denne saken når den var det når det gjaldt transpersoner og hatkriminalitet?

Statsråd Trine Skei Grande [18:11:19]: Det var på ingen måte et ønske om å være arrogant, det var et intenst ønske om å være klar. At et klarere svar enn ja og nei her blir oppfattet som arrogant, er jeg lei meg for. Det synes jeg ikke det er grunnlag for. Det er soleklart at vi har sagt som svar fra regjeringa, i et brev som representanten som saksordfører har valgt å legge ved saken,

at dette skal vi komme med. Et klarere svar enn det klarer jeg ikke å presentere her.

Per Espen Stoknes (MDG) [18:12:04]: Hvis regjeringen er enig med forskningen og mener at konverteringsterapi er skadelig, hvorfor trengs da nye, lange utredninger? Da kunne man stemt for i dag og så utredet eksakt hvordan den finere juridiske lovteksten skal fastsettes, i løpet av den perioden man jobber med loven.

Dette går inn i en trend. I Granavolden-erklæringen står «utrede» mange titalls ganger, og tilsvarende med ordet «vurdere».

Mitt spørsmål er: Hva hindrer regjeringen, hvis vi er enige, i å gi en garanti for dette her i dag ved å stemme for?

Statsråd Trine Skei Grande [18:12:49]: Ingenting. Det er derfor vi har sagt i brevet at vi skal komme med et forslag. Vi trenger ikke å stemme for at vi skal komme med et forslag når vi har sagt at vi kommer med et forslag.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Vetle Langedahl (H) [18:13:17]: Man kan mene mye om forslagene som ligger til behandling i Stortinget i dag. Politikk om kjønn og identitet er ofte også knyttet til verdispørsmål, og jeg har stor respekt for at det er ulike meninger der ute om de tingene.

Problemet oppstår når debatten fostrer det jeg vil kalle troll, troll som ødelegger for alle dem som vil bidra med saklige og relevante argumenter. Det har jeg selv sett en del av i sosiale medier de siste dagene. Det har vært tilfeller av at enkelte rundt om på internett, også i min egen hjemkommune, Hammerfest, har brukt denne debatten til å stemple LHBTI-organisasjoner som FRI og Skeiv Ungdom med fullstendig usaklige påstander. Jeg har lest kommentarer der disse trollene påstår at hensikten til FRI og Skeiv Ungdom er å få lett tilgang på barn, med ulike baktanker. Da har det gått for langt, og da må noen sette ned foten. Det gjør jeg nå.

Tidligere stortingspresident Jo Benkow sa en gang: «Jeg velger Høyre, fordi det er det partiet som best sikrer meg retten til å være annerledes.»

Mitt parti har i sin ideologiske grunnmur en respekt for enkeltmennesket og dets autonomi, og den respekten mener jeg alle bør kunne utvise overfor hverandre, uansett hvilken bakgrunn man har, uansett hvilken etnisitet man har, uansett hvilken religion man har, uansett hvilken legning man har, og uansett om personer anser seg selv som mann, kvinne eller noe annet.

Det skal ikke være sånn at når man velger å delta i en debatt om kjønn og identitet, så skal man bli løftet fram som onde mennesker med skumle hensikter, bare fordi man representerer en gruppe mennesker som ikke passer inn i båsene vi som storsamfunn har laget. Det er helt feil. I stedet bør vi som storsamfunn respektere dem som er annerledes, uansett hva slags type annerledeshet man har. Det er i alle fall den typen samfunn jeg vil ha.

Det skal selvfølgelig være lov å være uenig. Det skal være lov å mene at det ikke skal innføres et tredje kjønn, akkurat som det skal være lov å mene at det skal innføres et tredje kjønn. Det skal være lov å diskutere verdispørsmål med samfunnet rundt en, men det er faktisk ikke greit å anklage andre for de tingene som FRI og Skeiv Ungdom nå opplever å bli anklaget for. Da blir den nødvendige verdidebatten plutselig til en verdiløs debatt.

Tage Pettersen (H) [18:16:14]: Jeg tror på kjærligheten og har ikke minst vist det i sommer ved å være med på Pride-festivaler fra Voss i vest til Fredrikstad i øst. Jeg skal i dette innlegget konsentrere meg om debatten om konverteringsterapien, og jeg skal snakke litt om debatten om selve debatten.

Med all mulig respekt for mine politiske motstandere vil jeg si at de siste ukene ikke bør være den stolteste tiden i den politiske historien. Men la meg innledningsvis være veldig tydelig på at jeg i denne saken står trygt plantet på det samme standpunktet som det store flertallet i den norske befolkningen, og det standpunktet flagget jeg så raskt temaet sto på dagsordenen, den gang VGTV utfordret oss med sine sterke historier. Partiet mitt har også gjort det samme. Jeg tror de færreste har tvilt på hvor de har oss i dette spørsmålet.

Enkelte har i de siste ukers debatt vært mer opptatt av å forsøke å så tvil om andre partiers ståsteder eller å bidra til å senke debatten om et stort og vanskelig tema ned på laveste nivå. Debatten på NRK satte temaet på sendeskjemaet. Der uttalte en av tilhengerne av å forby konverteringsterapi at det er rart hvis en hvit, heterofil mann vet mer om homofile enn homofile selv, og satte med det en motdebattant sjakk matt. Med det som utgangspunkt eller argument setter vi vel kanskje store deler av Stortinget på sidelinjen i denne debatten.

Fra Arbeiderpartiet og SV har det handlet om enten å si ja til et forbud eller å være for konverteringsterapi, men så enkel er heldigvis ikke virkeligheten. Vi har hele veien vært imot handlingen vi snakker om, men sagt at vi både må se på dagens lovverk og utrede en rekke momenter før vi konkluderer med hvordan dette skal håndheves.

Det er helt riktig at flere land har gått foran oss i dette arbeidet, men det som er felles, er at mange av disse har valgt ulike løsninger, aldersgrenser, tiltak og unntak. Det

er derfor vi har sagt at det må gjøres en jobb før vi kommer til formuleringen av en lovtekst, som statsråden igjen har vært veldig tydelig på i kveld skal komme.

Under komiteens høring var Skeivt kristent nettverk tydelig på at kunnskap og holdninger er en viktig vei til endring, og at de ønsker en utredning som første steg. Da vil jeg også, som flere før meg i kveld, få legge til at en ny lov alene trolig ikke vil hjelpe mange. Vi trenger også holdningsendringer. Da må vi i denne salen stå sammen for å vise at dette er noe vi alle sammen står bak. Da er det bare nedrig når hovedfokus i stedet blir å rakke ned på hverandres vei fram mot dette viktige målet, nemlig å bidra til at disse fryktelige overgrepene ikke lenger kan skje.

Sivert Bjørnstad (FrP) [18:19:24]: Som liberalist prøver jeg å leve etter å styre politikken inn mot to budskap, eller to mottoer. Det ene er at min frihet slutter der din begynner. Det andre er kardemommeløven. Man skal ikke plage andre, man skal være grei og snill, og for øvrig kan man gjøre som man vil.

Med disse to levereglene i mente er det kanskje ikke så mye tvil om hva jeg mener om såkalt konverteringsterapi eller homoterapi. Det har rystet meg dypt å følge med på VGTV i høst og debatten som har eskalert i ettertid. At voksne mennesker får seg til å mene at dette er et gode, og at noen sågar mener det er en rettighet å drive med dette, gjør at man sitter tilbake med en følelse av maktesløshet og oppgitthet. I alle fall gjør jeg det.

Noen spørsmål handler til sjuende og sist om hvilken side man ønsker å stå på, og hvem sin side man ønsker å stå på. Jeg innrømmer at mitt parti ikke alltid har vært det som har gått fremst i toget og i kampen for skeive og deres rettigheter. Det tror jeg mange i mitt parti, også de som har hatt ledende verv, angrer på i dag. Når vi i dag sier klart og tydelig ifra og tar avstand fra denne typen terapi, er det nettopp fordi vi klart og tydelig ønsker å markere hvem sin side vi står på.

For å ta avstand fra konverteringsterapi handler ikke om å ta avstand fra religionsfrihet og ytringsfrihet, slik noen forsøker å framstille det som. Å ta avstand fra konverteringsterapi handler om å beskytte mennesker, og i stor grad unge mennesker, mot trakassering. Det handler ikke om å forby ytringer. Det handler om å si nei til en praksis som ikke bare er irrasjonell, men som også er potensielt farlig, særlig for barn og unge. Vi vet at unge skeive har større risiko enn andre på samme alder for å oppleve depresjon og angst, og det er flere tilfeller av selvskadning og selvmord blant dem enn i befolkningen ellers. Mange av disse ungdommene tenker at det er noe galt med dem. Det er det ikke.

Vi skal ikke forby alt vi ikke liker. Men vi skal og må ta avstand fra en praksis som skader unge mennesker

som kanskje framfor alt trenger en bekreftelse på at det er greit å være seg selv, istedenfor å bli utsatt for en praksis som går ut på det stikk motsatte. Noen hevder at dette handler om religionsfrihet. Jeg mener det ikke stemmer. Dersom det er religionsfrihet som legitimerer en praksis som er skadelig for unge mennesker, er det noe alvorlig galt med måten vi praktiserer religionsfrihet på.

Steinar Reiten (KrF) [18:22:36]: Kristelig Folkeparti har i sine særmerknader i komitéinnstillingen gjort grundig rede for vår bekymring for at et lovforbud mot det som med et samlebegrep blir kalt konverteringsterapi, vil legge begrensninger for hva trossamfunn og enkeltmennesker skal få lov til å utøve, tro og mene.

Når begrepet «konverteringsterapi» defineres så vidt at det også kan omfatte sjelesorgssamtaler der voksne på eget initiativ ønsker samtale og veiledning om en opplevd samvittighetskonflikt, ja, da ønsker ikke Kristelig Folkeparti et forbud. Vi synes også at det er ganske skremmende at de partiene som vil lovfeste et forbud, ikke ser ut til å vektlegge dette samvittighetsaspektet i det hele tatt.

Er det en søkt problemstilling? La meg da få løfte fram noen meget interessante sider ved FNs menneskerettighetserklæring, som Norge har ratifisert, og som dermed gjelder som norsk lov. Ja, mer enn det: Hvis norsk lovverk kommer i konflikt med menneskerettighetserklæringen, er det sistnevnte som gjelder.

Artikkel 1 i menneskerettighetserklæringen skiller seg vesentlig fra de andre 29 artiklene der menneskets universelle rettigheter blir beskrevet. Artikkel 1 skiller seg ut fordi den beskriver noen helt fundamentale trekk ved den menneskelige natur som nettopp definerer oss alle som mennesker. Jeg vil derfor sitere artikkel 1 i sin helhet:

«Alle mennesker er født frie og med samme menneskeverd og menneskerettigheter. De er utstyrt med fornuft og samvittighet og bør handle mot hverandre i brorskapets ånd.»

Menneskerettighetserklæringen slår altså fast at vi alle har to iboende egenskaper som definerer vårt verd som mennesker: evnen til å tenke fornuftig og handle deretter, og evnen til å lytte til samvittighetens stemme og handle deretter. Så er det ikke slik at samvittigheten er et kompass som leder oss alle i samme retning. Det som føles riktig og uproblematisk for noen, kan for andre komme i konflikt med egen samvittighet, og vice versa. Uansett hvilken vei samvittighetens kompass måtte lede hver enkelt av oss, forplikter menneskerettighetserklæringen oss likevel til å ha en absolutt respekt for samvittighetens indre stemme – fordi den gjør mennesket unikt i forhold til resten av naturen.

Så sier artikkel 12 i menneskerettighetserklæringen noe som ser ut til å ha gått fullstendig under radaren for de fleste i denne saken, men som like fullt er uhyre viktig:

«Ingen må utsettes for vilkårlig innblanding i privatliv, familie, hjem og korrespondanse, eller for angrep på ære og anseelse. Enhver har rett til lovens beskyttelse mot slik innblanding eller slike angrep.»

Jeg håper og tror at de fleste vil være enig i at det knapt finnes noe mer privat i et menneskes liv enn egen seksualitet, enten det gjelder legning eller praksisutførelse. Seksualitet er en del av privatlivets innerste sfære. Hvis et menneske skulle oppleve en samvittighetskonflikt rundt egen seksualitet og ønske å samtale med noen om det, skal da lovgivers, altså Stortingets, svar være at man må gjerne ha sin samvittighetskonflikt i fred, men i det øyeblikket man snakker med noen om dette, vil samtalepartneren bli utsatt for rettslig forfølgelse og risikere bot eller fengsel? Skulle det skje, er min konklusjon klar. Da er vi raskt på vei inn i totalitær tenkning, der viktige prinsipper i menneskerettighetserklæringen blir satt til side – evnen og retten som menneske til å lytte til samvittighetens stemme og retten til vern mot innblanding fra det offentlige i privatlivets fred.

Hans Fredrik Grovan (KrF) [18:25:55]: Opposisjonen har bidratt til en debatt som har vært viktig både for norsk politikk og for en prinsipiell samfunnsdebatt. Vi har fått ta den politiske og samfunnsmessige temperaturen på noen helt grunnleggende prinsipper. Forslagene vi diskuterer i dag, har reist prinsipielle spørsmål med et sterkt mediefokus på hva slags samfunn vi vil ha, og hvordan enkeltpersoners rettigheter ivaretas, sammen med et engasjement omkring trosfriheten. Dette er vi i Kristelig Folkeparti glade for. Men vi synes det er synd at det ikke ble en bredere debatt rundt helheten av forslagene.

Etter min oppfatning har denne høsten også vist oss viktigheten av et politisk Norge som kjemper for trosfriheten, også for dem som tror helt annerledes enn oss, og der vi tar avstand fra religionens innhold. Dialog, opplysning, debatt og kritikk – ja, det er legitime virkemidler som er helt i tråd med det å respektere menneskers individuelle rettigheter og frihet. Men det er ingen som har rett til å frata hvert enkelt individ retten til å gjøre sine egne valg så lenge man ikke skader andre eller bryter norsk lov. Å hegne om religionsfrihet og toleranse som prinsipp betyr å bevare muligheten for at andre velger annerledes enn det vi mener de burde. Derfor må vi ta avstand fra forsøk på å begrense andres handlingsfrihet ut fra den enkeltes overbevisning fordi man er uenig og selv mener noe helt annet.

I forsvaret av trosfriheten og hvert enkelt individs rett til å være suveren i eget liv er det også verd å påpeke hva religionsfriheten ikke dreier seg om. Som de fleste andre rettigheter er ikke trosfriheten grenseløs og uten betingelser. I praksis gis det helt klare begrensninger på hva det enkelte individ kan gjøre. Det er legitimt og nødvendig at ingen skal utsette andre for tvang eller press eller forsøker å begrense at mennesker dreper og skader hverandre, for trosfrihet betyr ikke å påføre andre noe mot deres vilje eller at vi ikke skal bry oss. Derfor har vi godt grunnlag for å si at tro aldri skal rettferdiggjøre vold mot andre eller at andres rettigheter krenkes ut fra et rettighetsperspektiv på trosfriheten.

Jeg trodde at den bebudede utredningen skulle avklare om det er hull i dagens lovverk som gjør at man ikke kan si nei til tvang eller sterkt sosialt press når det gjelder konverteringsterapi, med loven i hånd. Svarene vi har fått i replikkutvekslingen i dag, som styrker det synet at utredningen skal føre til påbud uansett, har styrket Kristelig Folkepartis tro på at det var riktig å markere uenighet omkring spørsmålet om utredning eller ikke.

Kari Henriksen (A) [18:28:55]: Dette er en litt underlig debatt. Jeg sitter selv og kjenner på både sinne, fortvilelse og litt oppgitthet, men jeg skal prøve å samle meg om noe jeg tror er en viktig forutsetning for at vi skal komme videre i denne debatten.

Jeg mener regjeringens håndtering av saken har åpnet et rom for en offentlig debatt som også har vekket til live netttroll og et vell av «fake news». Våre mailbokser fylles av konspirasjonsteorier om at organisasjonen FRI ødelegger ungdom, at de som er for LHBTI-politikk, er for pedofili, og at de som mener at en riktig, riktig familie består av to kjønn – han og hun, og at denne riktige familien er under press og vil bli ødelagt hvis det blir et homoterapiforbud, eller hvis disse forslagene blir vedtatt.

Alle disse teoriene og ytringene rammer skeive, transpersoner og andre med en annen seksuell orientering og kjønnsidentitet hardt. De lar være å poste statusser på Facebook fordi de vet hva som kommer, og de orker ikke å lese det.

Enkelte tillitsvalgte føler at grensen er nådd fordi de driver med et opplysningsarbeid som blir anklaget for å være ødeleggende og ulovlig, jr. Kristelig Folkepartis ordfører kandidat, som har anmeldt Hammerfest kommune fordi de har benyttet Rosa kompetanse-kurs i skolen til å formidle kunnskap om kjønn og kjønnsmangfold. Den formidlingen er finansiert av Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Politidirektoratet og er en del av regjeringens politikk, noe likestillingsministeren heldigvis slo fast i går. Dette er altså også Kriste-

lig Folkeparti-politikk så lenge Kristelig Folkeparti er i regjering.

Ja, vi trenger mer kunnskap, mer forskning og mer formidling.

Brian og Arne Christian var modige. De ga et ansikt til det å være utsatt for maktpersoners overgrep, og det handler ikke om trosfrihet. Modige er også f.eks. lederen av Skeiv Ungdom, FRI, Skeiv verden, Salam, Skeivt kristent nettverk samt Pasientorganisasjonen for kjønnsinkongruens, som opplever å bli nærmest bombardert med feilinformasjon og feil fakta.

Det er mer enn to kjønn. Homofili er ikke synd. Trosfriheten er ikke rammet.

Mona Fagerås (SV) [18:32:09]: Den 11. januar 1973 sto min onkel Nils fram på forsiden av VG sammen med sin forlovede, Waldemar.

«– Vi er glade i hverandre og har forlovet oss.

For første gang i historien står to norske homofile menn (...) fram for offentligheten på denne måten.»

Det fineste med denne historien er ikke at disse to mennene var utrolig modige i en tid da dette var svært kontroversielt, på tross av det de måtte gjennomgå for å være forbilder for andre. Og det fineste med denne historien er ikke at jeg 50 år etter er utrolig stolt av min onkel, som sto fram, viste ansikt og turte å vise sin kjærlighet. Det fineste med denne historien er hvordan farmor reagerte på denne forsiden. Hun var naturligvis klar over sin sønns legning, men dette var ikke noe de pratet mye om. Dermed var det et stort sjokk for henne å se denne forsiden. Det hører med til historien at hun var svært religiøs og medlem av pinsemenigheten. Da hun gikk til pinsemenighetens forstander og fortalte om sin sønn, som hadde stått fram offentlig med sin legning, fikk hun beskjed om å slå hånden av ham. – Men det kan jeg jo ikke gjøre, sa hun. – Han er mitt hjerte barn.

Dermed var den saken klar. Hun skjønnte at hun ikke kunne omvende sin homofile sønn, og hun skjønnte at hun heller ikke kunne slutte å elske ham. Dette er nesten 50 år siden, og jeg skulle ønske at vi når vi diskuterer saken om homoterapi, kunne møtt mennesker med den samme kjærligheten. For det er ikke sånn at det er for mye kjærlighet i verden, tvert imot. Og størst av alt er kjærligheten. Uansett om den ofte oppstår på forunderlig vis.

Seksuell legning er ikke noe man kan kurere, og i Norge skal vi ivareta minoriteter. Konverteringsterapi er rett og slett å underkjenne seksuelle minoriteter. Vi har fått mange beretninger om hva konverteringsterapi gjør med folk, etter at Morten Hegseth i VG reiste debatten om hvorvidt konverteringsterapi bør forbys i Norge. Det er sterke historier som involverer depresjon, selvskaa-

ding og selvmord. Vi vet nok nå. Vi vet mer enn nok. Vi bør forby konverteringsterapi, og i 2019 har vi noe å lære av min farmor, som ble født i 1913. Størst av alt er kjærligheten.

Cecilie Myrseth (A) [18:35:22]: Vi har hørt mange historier, det er mange som har vist et stort mot for å ta denne kampen. Det skal vi som politikere si en stor takk for. Nå er det mange som har tillit til at vi skal gjøre de riktige valgene.

I 2019 i Norges nasjonalforsamling diskuterer vi om vi skal forby konverteringsterapi eller ikke. Det er ganske bakstrevsk, og det er ganske utrolig at vi er der. Vi ønsker ikke at tillitspersoner, voksenpersoner, ledere, forbilder kan misbruke sin makt for å undertrykke dem som er mest sårbare, de som kommer og ber om hjelp og råd og er fortvilet og føler at det er noe som er galt – og som så får som svar at det er det. For det er det man gjør når man holder på med dette. Det er misbruk.

Det er kun én ting å gjøre om man mener at dette ikke er greit, og det er selvfølgelig å stemme for at man skal forby det, stemme for prinsippet om at man er imot konverteringsterapi. Det nytter ikke å male med bred pensel i debatten, for det som teller for dem som trenger det, det kan vi faktisk gjøre: trykke på den knappen når vi kommer til votering. Er man for, eller er man imot?

Utenom å være politikere har vi alle en annen bakgrunn. Min bakgrunn er å være psykolog, og jeg har også sjekket ut hva min fagforening mener om dette. De sier:

«I stedet for å støtte opp under naturlig legning skaper konverteringsterapi svært ofte større indre strev og indre konflikt. For mange blir disse konfliktenes umulig å leve med og i ytterste fall kan det resultere i selvmord.

Utfra et psykologfaglig standpunkt mener Norsk psykologforening at konverteringsterapi må forhindres, og anses som et overgrep dersom det utføres. Overgrep kan ikke begrunnes i fri religionsutøvelse eller med ytringsfrihet.»

Her burde Kristelig Folkeparti spesielt høre etter. Myndighetene kan ikke sitte stille og se på en praksis som går ut over liv og helse. Dette er altså fagforeningens ord, fagfolkene sier dette, så hvis man ønsker å si imot det, sier man imot bedre viten.

Hva man stemmer og ikke, har betydning, i hvert fall i en sak som dette. Arbeiderpartiet vil alltid stå opp for mangfold, for rettferdighet, for fellesskap og for dem som trenger det aller mest – og de trenger oss nå.

Så håper jeg at ministeren følger med også på hva representanten Grøvan sier. Han synes det er merkelig at man nå sier at det skal bunne ut i et forbud. Jeg håper ministeren tenker å oppklare denne usikkerheten som åpenbart er mellom regjeringspartiene.

Åsmund Aukrust (A) [18:38:36]: Vi lever i en verden hvor LHBTI-personer angripes og forfølges. I mange land ser vi at myndighetene nå strammer inn grepet. Da er det bra at Norge engasjerer seg ute i verden. Jeg vil bruke denne debatten til også å gi støtte og ros til alle de ambassadene som hever stemmen, bl.a. ved å delta i Pride-markeringer i andre land. Det er et paradoks at samtidig som vi engasjerer oss der ute, har vi fått den første familieministeren på årevis som selv ikke ønsker å delta. Pride-markeringen klarer seg nok fint uten at Kristelig Folkepartis leder deltar, men han som har et av de øverste vervene i Norge, skal være klar over hvilke signaler han sender når han sier det han sier, enten til alle dem som lurar på hvem de er, eller til alle de barna som vokser opp i en familie som Norges familieminister mener ikke er grunn til feire.

I Arbeiderpartiet har vi en stolt homohistorie – fra Trygve Bratteli var statsministeren som opphevet forbudet mot homofili, til partnerskapsloven ble kjempet fram av Gro Harlem Brundtland og Grete Berget, til vi fikk felles ekteskapslov under ledelse av Karita Bekkemellem og Anniken Huitfeldt. Men i Arbeiderpartiet er vi ikke i mål. Derfor har vi i dag fremmet ti forslag, men absolutt alle sammen blir stemt ned av de fire borgerlige partiene. Igjen er det venstresiden som tar tak, mens når høyrepartiene styrer, står det stille.

Høyre har brukt denne debatten til å si at de synes debatten har vært vanskelig. Statsråden refererer i sitt svar til hvor mange anmodningsvedtak de rød-grønne skulle stemme for. Men i dag er det revnende likegyldig, for alle de menneskene som har hevet sin stemme, fortjener å få klare svar. Det får de dessverre ikke i dag. Det eneste de får, er en utredning. Heller ikke her har regjeringens partiene klart å samle seg. Da blir jeg ekstra bekymret når jeg hører intensiteten i Kristelig Folkepartis innlegg. De snakker om samvittighetsspørsmål. Vi har friskt i minne hva statsministeren har vært villig til å gi Kristelig Folkeparti i samvittighetsspørsmål – friskt i minne har vi abortsaken, reservasjonsretten og andre saker.

Til slutt: Vi hørte fra ministeren at vi kunne få klar en utredning i 2021. For dem som venter på et svar, er to år lenge. Det som er fint, er at det er lys i tunnelen, for i 2021 er det også valg, og et nytt flertall i denne sal vil ikke etterlate noen tvil. Dette vil for oss aldri være et forhandlingskort, dette vil aldri igjen bli møtt med nye utsettelse. Denne praksisen skal bort én gang for alle. Om vi ikke får det til i dag, får vi det til med et nytt flertall om to år.

Martin Henriksen (A) [18:41:32]: Konverteringsterapi er åpenbart en praksis som påfører skam og aldri burde vært tillatt. Det forundrer meg at regjeringen ikke kan ta tydelig stilling i dag. Når representanten Reiten viser til en lovtekst om utilbørlig innblanding i

eget privatliv, og representanten Grøvan uttaler at det er viktig å ikke frata andre retten til å foreta egne valg, er det ironisk at de ikke ser at logikken i de utsagnene også leder rett til et forbud mot konverteringsterapi.

Selv om vi forbyr den praksisen, er det mye som må gjøres for å skape et inkluderende samfunn der alle har frihet og trygghet til å være den de er. Hvordan man møter elever i skolen, er f.eks. av stor betydning for om elever føler seg akseptert og lærer å akseptere andre. Unge LHBTI-personer i skolen rapporterer om mer mobbing og dårligere psykisk helse enn den generelle befolkningen. Mange rapporterer at det ville ha hjulpet dersom undervisningen på skolen var mer inkluderende, og om det ble undervist om seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk i flere fag.

Like før de nye læreplanene for skolen nylig ble presentert, var flere bekymret for at det ikke var tydelige kompetansemål om dette. Selv om Kunnskapsdepartementet sa de ville ta ansvar, ble resultatet ikke sånn som verken Arbeiderpartiet eller organisasjonene ønsket. Riktignok nevnes ordene kjønn og seksualitet, og det er tatt med et bredere kompetansemål der også kjønn og seksualitet er med, men der kjønn nevnes, vil mange tolke det til å handle om kjønnsroller og likestilling mellom menn og kvinner. Seksualitet har i undervisningen over lang tid blitt begrenset til å handle om heterofile.

På mandag behandler utdanningskomiteen i denne sal en sak om læreplanene. Der vil debatten om kompetansemål i læreplanene bli tatt, selv om det også blir fremmet forslag i denne saken. Der vil Arbeiderpartiet og SV fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre kompetansemål som sikrer at elevene lærer om og reflekterer rundt ulike seksuelle orienteringer og variasjoner i kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk.»

Arbeiderpartiet er bekymret for at man i stor grad fjerner ord som omhandler minoritetstematikk. For å sikre at det faktisk undervises om seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk, burde disse begrepene omhandles spesifikt i læreplanen. Dersom det hadde blitt vedtatt, hadde man sikret at undervisningen både gir aksept for alle og skaper inkludering. Dessverre får det forslaget sannsynligvis samme skjebne som alle forslagene som fremmes her i dag: De får støtte fra opposisjonen, men de får ikke flertall.

Kirsti Leirtrø (A) [18:44:44]: Menneskers likeverd er overordnet for oss i Arbeiderpartiet. Derfor er kampen for likestilling, kampen for likelønn og kampen mot økende forskjeller viktig for oss. Da jeg vokste opp – og det er ganske lenge siden – kom Åge Aleksandersen med spesielt én sang som ble uhyre populær og betyd-

de mye for mange. Jeg skal ikke synge sangen, men to av versene gikk sånn:

«Han va den flinkaste guten i klassen
En ener i skole og sport
Ein svigermors drøm koinn du kall 'n
Han va lagga te å bli no stort
Men så starta rabalderet når guten kom hjem
Og fortælt at no hadd'n fått sæ en venn
Og at dem hadd så smått tenkt å levva i lag
Ja faren vart rasan og mora fikk slag»

Åge har alltid vært en god samfunnsdebattant, og sangen han skrev, ga oss en større forståelse for menneskeverdet, retten til å elske den man vil, og at mangfold i seg selv har en egenverdi. Homofili var ikke et tema i klasserommet den gang – for over 40 år siden. I dag har vi kanskje fått mer kunnskap og toleranse, men det er også langt igjen når det gjelder holdninger og respekt for alle, uansett legning.

Denne debatten og åpenheten enkeltmennesker har vist de siste ukene, har åpnet manges øyne for hvor mange som fortsatt blir krenket og har det vanskelig. Jeg synes derfor det er viktig at Stortinget sender en klar ordre om at konverteringsterapi er forbudt, og at vi gjør det vi kan i arbeidet mot hatkriminalitet. Debatten i dag viser at vi fortsatt har langt igjen, og det synes jeg er trist.

Jeg er utrolig glad for å representere et parti som setter menneskeverd, toleranse og respekt høyest.

Trond Giske (A) [18:47:21]: Ord og fine vendinger er viktig, men vedtak er viktigst. Det var det som skjedde den 21. mars 1991, da dette huset vedtok partnerskapsloven. Arbeiderpartiets forslag fikk et knapt flertall, takket være tre utbrytere fra høyresiden. Det var det som var viktig den 13. juli 2000, da jeg selv, som kirkeminister, fikk anledning til å oppnevne den første åpne homofile presten i Norge, Jens Torstein Olsen, hvis sak hadde blitt liggende på den forrige regjeringens bord. Det var det som var viktig den 11. juni 2008, da Stortinget igjen, mot Kristelig Folkeparti og Framskrittspartiets stemmer, vedtok en ny og felles ekteskapslov.

Vedtaket som skal gjøres i Stortinget 11. desember 2019, er at forslaget «vedtas ikke». Det er det som skal stå igjen når folk skal snakke om dagens debatt.

Statsråden sier at hun i brev til Stortinget har varslet at det skal komme et forbud mot konverteringsterapi. Det må sies å være å feilinformere Stortinget. Statsråden har skrevet tre brev til komiteen om denne saken. Først skrev hun den 16. september om det ene representantforslaget, et svar som overhodet ikke inneholdt noe om verken utredning eller et nytt forslag. Det samme gjaldt det andre brevet som kom 16. september, hvor hun også har en helt intetsigende formulering om dette spørsmålet.

Så, etter at media har tatt opp saken – og ære være VGTV – kommer det et brev den 19. november 2019. Der står det:

«I mine svar tok jeg ikke stilling til om det bør innføres et forbud mot konverteringsterapi/konversjonsterapi, eller om slik praksis er i strid med gjeldende lovverk. Som ansvarlig statsråd for likestillings- og diskrimineringsloven (...) ønsker jeg allerede nå å signalisere at jeg vil igangsette en utredning om hvordan praksis som har til formål å endre personers seksuelle orientering eller kjønnsidentitet forholder seg til nasjonal lovgivning (...).»
Og så står det:

«Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte med oppfølging av disse spørsmålene og eventuell ytterligere lovendring for å forhindre denne type praksis (...).»

Jeg skjønner veldig godt at Kristelig Folkeparti er overrasket over det svaret statsråden ga i replikkvekslingen, for det er jo stikk i strid med det som står i brevet. Hvis hun hadde skrevet i brevet at hun skulle komme tilbake med en ny lov, hadde vi ikke trengt å fremme dette forslaget. Det er vanlig praksis når det blir varslet at anmodningsvedtak skal gjennomføres.

Nå må statsråden avklare: Er det det som står i brevet fra november eller det hun sier fra talerstolen, som gjelder, og hvorfor er de to tingene forskjellige?

Statsråd Trine Skei Grande [18:50:42]: Jeg er litt forundret over at en tidligere statsråd ikke mener at det som sies på talerstolen i Stortinget av en statsråd, forplikter. Det var i så fall nytt for meg.

Det jeg har sagt i dag, forplikter, men ut fra både media og innstillinga er det klart at Kristelig Folkeparti ikke stiller seg bak det brevet og bak den planen som ligger der. Men det er regjeringas plan som ligger der.

Jeg har lyst til å komme tilbake til noe av det som det ikke ble spurt om i replikkvekslingen, men som jeg ble utfordret til i innlegget mitt. Det gjaldt Stortingets anmodningsvedtak av 7. mai 2018 om å utvide det straffettslige diskrimineringsvernet. Vedtaket ble fattet her 7. mai 2018. Regjeringa sendte et forslag på høring sammen med en del andre endringer man ønsket, 4. juli 2018. De siste høringene om lovforslaget kom inn i april i år. Nå jobber regjeringa med å få fram den loven, og den innbefatter både de temaene det har vært hørt om på dette området, og noen andre lover.

Formuleringer i budsjettprosessen i Justis- og beredskapsdepartementet om at departementet tar sikte på å vurdere behovet for lovendring før utløpet av nåværende stortingsperiode, må ikke tas som uttrykk for at regjeringa ikke akter å følge opp anmodningsvedtaket. Formuleringene er ikke uttrykk for noe annet enn at det på-

går en prosess der man følger opp forslaget, som nå blir sendt på høring. Det har alltid vært sånn at regjeringer omtaler dette i offisielle brev til Stortinget, og det vil også gjelde her. Ja, det er vedtak som er viktig, men det er lovvedtakene som betyr noe. Det er de som er med på å endre i praksis, ikke anmodningsvedtakene.

Så har jeg lyst til å kommentere det som ble sagt om læreplaner, og som også ble sagt i budsjettdebatten, at det har vært debatt om innholdet i læreplanene. Der har vi gått inn og endret, sånn at de innvendingene som kom fra organisasjonene på dette feltet, også er blitt tatt høyde for i de endelige læreplanene som er der.

Jeg blir alltid litt ekstra glad når man siterer trønderrockens store konger herfra, og også i denne saken. Det var ikke bare Åge Aleksandersen som var i front her. Terje Tysland har også det i sangen sin «Klokker'n». Jeg tror kanskje ikke hele teksten til Terje Tysland passer fra Stortingets talerstol, men jeg har lyst til å sitere de siste setningene:

«Ja, Kjærligheita e' jo så mangfoldig
Klokker'n han hadd de' jo så nydelig
og dæm som kalle de' for lidelig
e' kanskje litt misunnelig»

Freddy André Øvstegård (SV) [18:54:01]: Dette er en tøff sak som berører mange skjebner – skjebner vi endelig har blitt fortalt om. Jeg er veldig glad for at de historiene har kommet ut. Jeg vil også understreke én ting, og det er at jeg er også glad for at det virker som om Stortinget i hvert fall kan gå ett skritt videre i dag, og det mener jeg at de som har fortalt sine historier, også kan tenke at de har bidratt til. Det har de virkelig.

Jeg vil også understreke at jeg ser veldig godt intensjonene til Venstre og den jobben de har gjort i denne saken. Det er jeg veldig klar over. Det har vi sett, og jeg er glad for at vi har et parti i regjering som har stått opp for akkurat det. Det setter jeg stor pris på.

Det blir en debatt i dag, og jeg mener det er en viktig debatt, om hva slags signal Stortinget sender ut når vi likevel ikke stemmer for forslaget, og det er uklarerhet rundt hva som blir resultatet av en utredning av et lovforbud.

Men jeg registrerer det statsråden sier på talerstolen, og at statsråden understreker det hun sier på talerstolen. Da håper jeg at det er det som blir sagt her, som står til slutt, og ikke det som er skrevet i brev til komiteen.

Jeg skulle likevel ønske at vi kunne ha gjort slik jeg nevnte i replikkvekslingen, at Stortinget kunne ha samlet seg om et tydelig signal hvor vi sier: Vi ser dere, og vi ønsker å vise at vi gjør noe med det. Jeg synes det var veldig vakkert da Stortinget vedtok utvidelsen av hatkriminalloven nesten helt enstemmig. Det mener jeg at denne

saken også hadde hatt godt av for dem som har stått fram. Det er det som også provoserer mange av oss at vi ikke kan gjøre i dag.

Til slutt må jeg bare svare på noe annet som provoserer meg veldig mye i denne saken, og det er de innleggene som kommer om trosfriheten. For hva med min trosfrihet som kristen og skeiv? Hva med min trosfrihet – at jeg kan gå til min menighet og være meg selv uten å få beskjed om at jeg må endre meg? Den trosfriheten skulle jeg ønske at Kristelig Folkepartis representanter også ville forsvare, og ikke bare folks frihet til å gjøre alvorlige inngrep som har fatale konsekvenser.

Siri Gåsemyr Staalesen (A) [18:57:14]: Regjeringen endret abortloven med et pennestrøk. Å frata kristen-konservative retten til å ødelegge livet til homofile ved bruk av homoterapi må regjeringen bruke tid på å utrede. Begge deler er uakseptabelt. Begge deler er utdatert. I begge sakene er regjeringen på gyngende grunn.

De siste månedene har debatten om konverteringsterapi vært brennhet. Arbeiderpartiet fremmet i Stortinget i juni i år et forslag om forbud. I dag stemmer regjeringspartiene på Stortinget ned forslaget. Hvorfor? Fordi det må utredes.

Utredningsargumentet holder ikke. Det går fint an for Stortinget å slå fast at det skal være forbud mot homoterapi, samtidig som det er åpenbart at departementet deretter må jobbe med de ulike avgrensningene.

Flertallet på Stortinget vedtok for halvannet år siden at regjeringen må inkludere kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk i straffelovens hatparagraf. Siden da har ingenting skjedd. Hvor lenge skal vi vente? Regjeringen jobber nå med en vurdering av, om og på hvilken måte kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk kan inngå i straffelovens beskyttelse mot ulike former for hatkriminalitet. Vedtaket i Stortinget var ikke til å misforstå eller oppe til tolkning, og det hadde vært fint om regjeringen snart kan begynne å behandle flertallsvedtak fra Stortinget som noe annet enn valgfag som de ser litt lett på, eller som de rett og slett gir blaffen i.

Samtidig som regjeringen somler med sine teoretiske øvelser, blir LHBT-personer slått ned i gatene våre. Hvor vanskelig kan det være å lage et regelverk for å sikre et bedre vern for også denne gruppen? Jeg er mer enn bekymret for hvor lang tid regjeringen skal bruke på å utrede konverteringsterapi. Hvor mange skal få livet sitt ødelagt før regjeringen har utredningen ferdig?

Kari Henriksen (A) [18:59:21]: Først har jeg lyst til å gi noen kommentarer. Vi må ikke nå se oss så blinde på de mørke feltene i menigheter og trossamfunn at vi glemmer at det faktisk også kan skje den type overgrep i deler av helsetjenesten – i offentlig sektor og i privat sektor. Transpersoner har f.eks. fortalt at de blir henvist

til DPS-er eller til behandling fordi de sliter med sin kjønnsidentitet og sin aksept og blir fortalt at det ikke er noe å legge vekt på, at de i utgangspunktet ikke har det problemet, og at de bare skal være trygge på at de er heterofile som alle andre. Så dette dreier seg ikke bare om trosfrihet og religion. Det dreier seg om holdninger og handlinger, og det dreier seg om det å formidle kunnskap – og riktig kunnskap.

Jeg har lyst til å lese forslaget som vi har fremmet:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å forby konverteringsterapi.»

Enhver i denne salen vet at når Stortinget ber regjeringa fremme et forslag om en lov, skal det en utredning til. Det har regjeringa satt i spill og skapt usikkerhet og uro i miljøene og hos oss som virkelig ønsker å få dette slått fast en gang for alle.

Et argument som er brukt, er samvittighet. Da har jeg lyst til å si at samvittighet ble brukt som argument da vi skulle innføre likestilling, seksuell og reproduktiv helse for kvinner, abort for kvinner og prevensjon. Samvittighet blir brukt i veldig mange sammenhenger som innskrenker menneskers likeverd.

Trosfrihet er brukt. Det er ingen som har foreslått at noen ikke skal mene at homofili er synd. Det vi foreslår, og det vi ber om, er et lovforslag som rammer inn en praksis fra maktmennesker som ødelegger folk. Det er det denne saken dreier seg om. Det argumenteres med privatlivets fred, og at det er en grunnleggende privat ting å ha en seksuell orientering. Ja, det er det. Men privatlivets fred er også brukt som argument tidligere om vold mot kvinner og det å slå barn. Da den loven skulle innføres, var det også et vesentlig argument.

Så til tidsperspektivet. Da vi foreslo dette og regjeringa kom med sitt brev, hastet det sånn, for da skulle de sette i gang utredningen straks. Nå må vi altså vente til 2021 før de kommer tilbake med et lovforslag. I hele den tida vil vi få en vekst av «fake news» og flere statusoppdateringer som er svært ubehagelige.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Elin Tvette (Sp) [19:02:47]: I dag har det vært holdt mange veldig gode innlegg fra denne talerstolen fra representanter fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre. Det har på glimrende vis blitt argumentert for akkurat det samme som Senterpartiet mener, at såkalt konverteringsterapi er uakseptabelt og skadelig. Derfor er det fascinerende å registrere at representanter fra de nevnte partiene, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, ikke vil stemme for et forslag de uttrykker stor støtte til gjennom meget gode innlegg. Men det vil de vel kanskje ikke fordi Kristelig Folkeparti ikke støtter forslaget. Det må jo være det, for ellers kunne de gjort sånn som Kris-

telig Folkeparti gjør: stemme for sin egen politikk. Så til tross for at det er Venstre som har likestillingsministeren, kan det se ut som om det er Kristelig Folkeparti som styrer likestillingspolitikken. Det registrerer jeg og finner det intet mindre enn underlig.

Åshild Bruun-Gundersen (FrP) [19:04:17]: Jeg har lyst til å starte med å berømme alle de som har løftet dette problemet. Med «dette problemet» mener jeg folk som synes at homofili er noe som krever terapi. Det er ikke homofile som trenger terapi, det er de folkene som tilbyr konverteringsterapi. Det er noe alvorlig sykt med hele konseptet, og derfor mener Fremskrittspartiet at dette er viktig å rette opp i.

En seksuell legning er noe man blir født med. I Norge skal vi akseptere og respektere folk som de er. Man skal få lov til å elske hvem man vil. Jeg synes det er trist at det finnes folk som tilbyr konverteringsterapi, og jeg synes det er like trist at det finnes noen som aksepterer det og kaller det religionsfrihet. Jeg har fått mail av noen av de folkene der, som kaller FRI-bevegelsen og de som vil forby konverteringsterapi, for en gjennomsyring av en helt ny lære som vil få enorme konsekvenser, og de advarer samtidig mot en masseproduksjon av kjønnsforvirring for kommende generasjoner. Jeg er skremt over de holdningene som finnes der ute mot homofile, ikke bare i kristne miljøer, men i muslimske miljøer og i ikke-religiøse miljøer. Jeg er glad for at et nesten samlet storting tar et oppgjør med konverteringsterapi.

Alle skadelige former for terapi når det gjelder seksuelle legninger, bør opphøre, og vi i Fremskrittspartiet ser fram til en utredning om hvordan vi kan få det til. Jeg registrerer at noen av diskusjonene her handler om hvorvidt man på forhånd skal utrede et lovforslag. Jeg er innforstått med at alle partier på Stortinget vet at for at et lovforslag skal gå igjennom, må det utredes, og jeg ser derfor ikke problemet til forrige taler, fra Senterpartiet. En utredning må på plass.

La meg avslutte med å si: Homofile trenger ikke konverteringsterapi, det gjør derimot de som tilbyr det. De som fordømmer homofile, trenger åpenbart masse hjelp, og jeg håper de får det.

Jorunn Gleditsch Lossius (KrF) [19:06:19]: Jeg hører ingen representanter i denne salen konkretisere nettopp hva de vil forby. Noen tar til orde for at vi må få på plass et lovforbud for å sende et signal. Det hender jo at Stortinget gjør nettopp det, at vi vedtar en lov i håp om at den vil ha normgivende effekt, og i noen tilfeller kan det være et veldig godt grep å ta. Men som lovgivere må vi også tenke helhet og tenke etter om det vi nå vedtar, faktisk kan ramme noen andre helt fundamentale rettigheter.

Derfor var jeg så glad da vår egen statsminister allerede i første spørsmål om hvordan hun stilte seg til et forbud mot konverteringsterapi, trakk opp det faktum at et sånt forbud kunne være utfordrende i forhold til tros- og ytringsfriheten, og at statsministeren skrev på sin blogg at hun var skeptisk til å forby alt hun ikke likte så lenge det ikke var snakk om tvang eller maktmisbruk. For vi må tåle at minoriteter, enten de er kristne, muslimske eller sekulære, har meninger og teologiske standpunkt som strider imot de rådende samfunnsnormer, og som går på tvers av våre likestillingsidealer.

Så er vi der at likestillingsministeren på eget initiativ har bedt om en utredning, og vi hørte nettopp Skei Grande love å få på plass en lov, love å få på plass et forbud. Ja, da skjønner jeg faktisk opposisjonens spørsmål. Hva er vitsen med en utredning når man allikevel skal få på plass et forbud?

Jeg er veldig spent på hvordan statsministeren vil følge opp når et forslag er på bordet. Når statsministeren helt åpenbart ser de samme utfordringene som Kristelig Folkeparti gjør, vil hun da sørge for at individets rett til å søke samtale og bønn for absolutt hva de vil, fortsatt blir ivaretatt?

Avslutningsvis vil jeg si at denne konverteringsterapi-debatten har blitt en veldig tabloid og veldig lite nyansert debatt. Det framstilles som om det bare er for eller imot et forbud, at et forbud er den eneste løsningen, og, sånn jeg selv har opplevd denne høsten, at de som er imot et forbud, også er imot homofile. Selv har jeg opplevd å bli kalt mørkedame på podcaster, i sosiale medier, ja overalt. Sønnen min har fått høre på skolen at moren hans er en skikkelig homohater.

Det eneste jeg har gjort i debatt etter debatt, i innlegg etter innlegg, er å si at vi er imot alle påtvungne forsøk på å endre menneskers legning. Folk skal få være som de er. Homofili er ikke en sykdom som vi skal forsøke å lege på noen som helst måte. Gjør det meg til en mørkedame?

Vi har alle et ansvar for å skape en nyansert debatt som fremmer toleranse, og jeg kan ikke få sagt det nok, at et samfunn med mangfold og plass til alle skaper vi først og fremst gjennom åpenhet, gjennom holdningsarbeid og ved å håndheve eksisterende lover de ganger noe grenseoverskridende skjer.

Grunde Almeland (V) [19:09:31]: Når det fortsatt er litt igjen på talerlisten, vil jeg benytte anledningen til å takke komiteen for det jeg opplever i hvert fall internt har vært en veldig god diskusjon og behandling av denne saken. Denne saken krever respekt, og dette temaet krever respekt.

I Venstre tar vi dette på største alvor, og derfor gjøres det også mye på dette området. Regjeringen kommer

med flere nye initiativ fortløpende. Det er også grunnen til at vi ikke stemmer for opposisjonens forslag i dag, ikke fordi vi nødvendigvis er uenige om sak, men fordi vi har egne prosesser på en rekke områder innenfor dette. Handlingsplanen «Trygghet, mangfold, åpenhet» er et eksempel på det. Det går mot slutten av planperioden for den, og selv ser jeg fram til å se resultater fra den samt til at man raskt kan komme i gang med evalueringen og arbeidet med en ny plan, der også flere av disse spørsmålene bør tas opp.

Så noen kommentarer til mye av det som har blitt sagt i debatten i dag. Først en litt sånn teknisk kommentar til noe av det Trettebergstuen sier om ILGA-rankingen, for det er helt riktig at vi har falt plassmessig, men det hyggelige med det er at vi ikke er blitt verre. Det positive er nemlig at det er flere land som har kommet opp i vår divisjon, og derfor har vi flere land vi konkurrerer med om å være best. Det er ikke en hvilepute for at vi ikke skal gjøre enda mer, for det skal vi, og det har også regjeringen forpliktet seg til.

Så vil jeg kort si at det er flere representanter, bl.a. representanten Fagerås, som når de snakker om homoterapi, bruker nettopp begrepet homoterapi. Som jeg sa i mitt første innlegg, er det utrolig viktig at vi ikke også glemmer transpersoner og derfor sørger for at vi når vi snakker om dette, bruker mer inkluderende begrep. Jeg tror på ingen måte det var representanten Fagerås' intensjon å ekskludere transpersoner.

Representanten Myrseth sier at det er utrolig at vi diskuterer dette her i dag, i 2019, men det er ikke så utrolig, for skeive har snakket om dette i en årrekke uten at en eneste politiker har løftet en finger noensinne. Heller ikke da representanten Giske selv var minister, ble det løftet en finger for nettopp dette med konverteringsterapi. Jeg skylder ikke på noen enkeltpolitikere i dette, for det er ingen av oss som har gjort nok, men når vi nå her sier at vi skal gjøre noe, ber jeg i hvert fall om at også opposisjonen tror oss på det.

Til Kristelig Folkeparti, som kommenterer om seksualiteten, vil jeg bare si at seksualitet er ikke en privat-sak om den brukes av andre til å diskriminere deg. Man har rett til å leve ut sin seksualitet og være tro mot den i offentligheten uten at det skal være gjenstand for hat. Det er riktig at ingen vedkjenner seg å drive med konverteringsterapi, men det er ikke vedkjennelsen vi skal bedømme, det er praksisen.

Solfrid Lerbrekk (SV) [19:12:49]: Dette temaet og vissa om at konverteringsterapi i dag er lov, må eg seia eg opplever som svært inngripande for meg som person og legninga mi. Eg klarar ikkje å godta at ungdommar som er i den vanskelegaste og mest usikre alderen i livet sitt, skal verta utsette for personlegdomsvridande og

sjølvtilittsknusede terapi. Det skjer i dag. Me har sett kor skadeleg det kan vera, i Morten Hegseths gode dokumentarar.

Det seier berre litt om kor verdiane til enkelte kristelege og religiøse miljø ligg, når dei sender fleire titals e-postar til oss som stortingsrepresentantar. Dei påstår at me av mange ulike omsyn og grunnar ikkje kan stemma for dette. Med andre ord: Dei ber på sine kne om å få lov til å fortsetja denne skadelege praksisen. Kor er dei same kristelege folka når det er snakk om fattigdomsdrivande vedtak i Stortinget? Kor er dei same kristelege folka når bistandspolitikken vert debattert? Og kor er desse folka når me debatterer andre viktige kristelege verdiar i Stortinget? Eg har ikkje fått nokon e-postar frå desse utpeikte kyrkjelydsfolka om dette.

Det ser for meg ut som at det er retten til å driva konverteringsterapi som er det aller viktigaste for diverse pinsekyrkjelydar og Filadelfia-folk. Eg vert skremt, og ikkje minst vert eg lei meg på vegner av alle dei ungdommane som i framtida skal veksa opp blant slike haldningar, for så å verta utsette for konverteringsterapi.

Konverteringsterapi er eit overgrep – la det ikkje vera nokon tvil om det. Ein skal vera usedvanleg sterk i psyken dersom ein skal klara å koma seg skadefri frå eit miljø som har forsøkt å endra deg som person. Dei færaste er det. Dei siste vekene har me fått høyra om kor utruleg store konsekvensar dette kan ha for enkeltpersonar som vert utsette for dette. Det øydelegg liv. Og det er synd å seia det, men det var desse haldningane som gjorde at eg melde meg ut av kyrkja. Det byr meg imot at dette skjer i dag.

Det er heilt nødvendig å forby konverteringsterapi. Det vil kunna redda mange unge, vakre og fargerike sjeler som ikkje har fått velja sjølve kva kyrkjelyd foreldra deira er knytte til.

Torleif Hamre (SV) [19:15:57]: Når jeg leser innstillingen og hører på debatten i dag, blir jeg optimist på mellomlang eller halvkort sikt. Mye bra har vært sagt i debatten, fra Freddy André Øvstegårds sterke, personlige og prinsipielle åpningsinnlegg og videre framover, fra mange partier. På bakgrunn av uttalelsene også fra representanter for tre av regjeringspartiene her i dag, kan jeg ikke skjønne annet enn at det må komme et lovforslag som vil forby konverteringsterapi. Også i de andre temaene som ligger som forslag i dag, er det bevegelse og vilje til endring. Endringer kommer, det er det ikke noe tvil om.

Det jeg ikke skjønner, er hvorfor vi må være så tålmodige. Særlig: Hvorfor skal vi som ikke blir utsatt for den type krenkelser og overgrep som det er snakk om her – majoritetsrepresentanter – være så inderlig tålmodige på vegne av dem som er i den utsatte minoritetspo-

sisjonen? Vi kunne gjort et vedtak nå mens vi venter på et lovforslag, som hadde sendt et viktig signal. For det er en kamp som pågår i verden i dag, som flere har sagt. Etter flere år med liberalisering av lovverk og mer toleranse i mange land i ulike deler av verden har det kommet en angstbitersk motreaksjon i svært mange land i form av reaksjonære, intolerante og voldsomt aggressive framstøt. Da må Norge vise – med all mulig tydelighet – hvilken side vi står på i denne kampen. Den sjansen ser det dessverre ut til at flertallet lar gå fra seg i dag.

Til Kristelig Folkepartis bekymring for tros- og ytringsfriheten: Ingen har foreslått å forby tanker, tro, meninger, ytringer eller bønn. Å foreslå forbud mot konverteringsterapi handler om å forby skadelige og krenkende handlinger. Derfor er eksempelvis både den anglikanske kirken i England og norske biskoper for et forbud.

Mathilde Tybring-Gjedde (H) [19:18:27]: Det jeg liker aller minst i et samfunn, er når grupper utnytter sårbare menneskers situasjon og skaper depresjon, skam og i verste fall ønske om å ta sitt eget liv. Konverteringsterapi er et konkret eksempel på dette. Derfor er jeg veldig glad for at statsråd Skei Grande har vært krysstallklar i denne sal på at regjeringen har satt i gang en utredning, og at et forslag kommer. I likhet med i nesten alle andre saker i denne sal stemmer ikke regjeringspartiene for et forslag om en utredning og et forslag som regjeringen allerede er i gang med. Det gjorde heller ikke Arbeiderpartiet, SV eller Senterpartiet i sine åtte år i regjering.

Det bringer meg egentlig over til det jeg liker minst med politikken, og det er når partier forsøker å konstruere stråmenn og tolker sine politiske motstandere i aller verste mening, vel vitende om at det ikke stemmer, vel vitende om at vi ønsker akkurat det samme, og med forhåndsskrevne innlegg der man bare overser det statsråden forpliktende sa i denne salen for bare noen minutter siden.

Det som er oppsiktsvekkende, er at ingen partier i denne salen klarer å tegne en klar grense for hva som anses som konverteringsterapi, og hva som er religionsutøvelse, hva som er innenfor våre menneskerettslige forpliktelser, og hvor stort handlingsrom vi har. Det er jo det en utredning skal gi svar på – det er derfor regjeringen har satt i gang en utredning.

Jeg må si at når representanten Aukrust sier at Arbeiderpartiet ikke vil bruke saken som et forhandlingskort, er det jo merkelig at de i samme sal ikke har noe problem med å bruke det i et politisk spill. Det er jo nettopp de som sprer enda mer uro hos de miljøene og de menneskene som kjenner dette på kroppen. Jeg må

være ærlig på at det faktisk gjør meg litt forbanna – og jeg vet at det ikke er et ord jeg får lov til å bruke.

Jeg vil bare avklare to ting til. Det ene er at det var denne regjeringen som fikk på plass at man kan endre juridisk kjønn uten tvunget sterilisering, etter at Arbeiderpartiet la forslaget i en skuff. Det er vi som har lagt fram nye læreplaner der seksuell orientering og kjønnsuttrykk er uttrykkelig nevnt i samfunnsfag. Vi har forsterket kunnskap om dette i naturfag. Allerede etter 2. trinn skal elever snakke om seksualitet, følelser, kjønn og kropp.

Min kollega Astrid Nøklebye Heiberg var en av de som satte spørsmålsteget ved faglitteraturen knyttet til homofili på 1960-tallet. Hun var en av de som sto i kampen for at homofili ikke skulle være diagnostisert som en sykdom. Det skjedde først i 1990.

Mye har endret seg siden 1990, men den debatten vi har i salen i dag, viser at det helt åpenbart ikke har endret seg nok, og det er fremdeles en lang vei å gå før alles kjærlighet blir respektert og tolerert, før alle mennesker opplever friheten til å være seg selv.

Jeg er glad for at representanten Almeland sa at denne saken har blitt behandlet med respekt i komiteen. Jeg skulle så gjerne ønske at den kunne blitt behandlet med respekt i denne salen også.

Presidenten: Presidenten setter pris på representantens åpenbare engasjement, men når hun selv er klar over at det ikke er språklig akseptabelt å bruke ordet «forbanna», bør hun avstå fra det i senere innlegg.

Anette Trettebergstuen (A) [19:21:48]: Jeg synes debatten i dag viser veldig tydelig hvorfor vi fra opposisjonen har vært aktiv i mediene for å få skikkelig svar de siste ukene. Det var en representant fra Høyre her som var så lei av debatten om debatten, men dette kaoset som utspiller seg i salen i dag mellom regjeringspartiene, viser hvorfor vi har vært bekymret. Som representanten Giske leste opp, var det ikke slik at komiteen fikk svar fra statsråden om at det skulle komme et forbud. Man skulle gå gjennom lovverket. Det er ikke det samme som å ende opp i et forbud.

Statsråden sier her i dag at utredningen skal lede til et forbud. Det er jeg glad for. Som jeg sa tidligere: Jeg tviler ikke på at likestillingsministeren og Venstre mener det. Men vi har den blåeste, mest likestillingsfiendtlige regjeringen vi har hatt på lang tid. Slik Kristelig Folkeparti argumenterer i salen i dag, som et likeverdige regjeringsparti som Venstre, vet jeg ikke helt hva denne utredningen kommer til å ende opp i. Statsministeren har sagt at hun ikke vil ha et forbud, og det er hun som til syvende og sist avgjør.

Det blir også sagt at den utredningen skal komme på plass først om et og et halvt år. Det forstår jeg ikke,

hvorfor det er behov for å bruke så lang tid på noe som så mange land har innført. Men fortvil ikke: Lander ikke den utredningen på et forbud våren 2021, kommer det til å bli et forbud høsten 2021. Da er det forhåpentligvis blitt regjeringsskifte.

Kristelig Folkeparti argumenterer mot et forbud mot konverteringsterapi fordi man ikke kan forby alt man ikke liker. Men Kristelig Folkeparti hadde ikke noe problem for to år siden i denne sal med å foreslå et forbud mot røyking i private hjem – ikke noe problem å forby det. Man bruker den argumentasjonen bare når det passer seg. Røyking – helt greit. Menneskerettighetsbrudd overfor skeive – ikke greit.

De som tror at et forbud mot konverteringsterapi truer religionsfriheten – det er det villeste jeg har hørt. Religionsfriheten handler om at en har rett til å tro og tilbe hvem en vil. En har rett til å skifte religion, men en har ikke rett til å bryte andres menneskerettigheter. Hvis man er redd for at et forbud kommer til å gå ut over religiøse aktiviteter som sjelesorg, vil det bare gjøre det dersom man driver med konverteringsterapi i sjelesorgen sin. Gjør man ikke det, har man ingen ting å frykte – ferdig snakka! Jeg håper de som ser på denne debatten, legger merke til at det som i alle andre likestillingsspørsmål er forskjell på venstresiden og høyresiden også her. Vi på venstresiden, Arbeiderpartiet, SV, Rødt, MDG og Senterpartiet er kompromissløse på at alle skal kunne leve et fritt og helt liv. Høyresiden vingler etter.

Kristin Ørmen Johnsen (H) [19:25:08]: Dette er ikke en underlig debatt, som representanten Henriksen sa. Jeg synes det er en veldig god debatt, og det er en utrolig viktig debatt om skeives rettigheter og om diskriminering av skeive i samfunnet. Så har vi fått satt på spissen debatten om konverteringsterapi. Jeg synes vel Trettebergstuen trekker statsministerens uttalelser noe langt, da det ble hevdet at statsministeren er imot et forbud. Det har iallfall ikke jeg opplevd at statsministeren har sagt.

Jeg har respekt for Kristelig Folkepartis syn, men jeg er ikke enig. Det er greit at Kristelig Folkeparti ikke er enig. Jeg har lyst til å si at det er ikke forbudt å be for noen. Det er ikke det dette handler om. Det er heller ikke forbudt å være i en samtale med noen. Det jeg ikke ønsker, er en aktiv handling og å bruke teknikker for å omvende personer. Det er det denne konverteringsterapien til syvende og sist handler om. Jeg tror ikke det er mulig – og det er bare skuffende å være i denne type terapi og se at dette virker ikke. Det er destruktivt, og det fører til skam.

Jeg er derfor veldig glad for at Trine Skei Grande er så tydelig på at hun vil komme med et lovforslag til Stortinget. Så skulle det bare mangle at et lovforslag ikke skal

utredes. En lov skal stå seg fremover. Det kan være at vi allerede har et lovforbud i dag, at det er hjemlet i diskrimineringsloven og i helsepersonelloven. Der er det vel egentlig forbudt.

Så er jeg opptatt av at vi må stå imot ytterliggående krefter. Europarådet har vært opptatt av de skeives rettigheter, og Europarådet har fått midler fra denne regjeringen – 1 mill. kr fikk de i 2019 – til å jobbe med de skeives rettigheter i medlemslandene. Det er på grunn av dette bedt om en rapportering fra medlemslandene inn til Europarådet som jobber med skeives rettigheter, om hvordan status er, og hvordan det jobbes. Én ting er England, som jeg nevnte i min første tale her, hvor Church of England har gått imot konverteringsterapi, men det er andre land i Europarådet som er et helt annet sted.

Silje Hjemdal (FrP) [19:28:19]: I denne salen skal vi ha respekt for våre motdebattanter. Jeg synes representanten fra Høyre, Mathilde Tybring-Gjedde, kom med noen gode påpekninger, men det er veldig viktig også å understreke i debatten at det er mange kristne som har tatt sterkt avstand fra konverteringsterapi. Og jeg vil advare på det aller sterkeste mot å tro at dette bare skjer i kristne samfunn. Vi vet at mange muslimer i dagens Norge lever i frykt og med trusler mot seg selv og sin egen personlighet.

I Norge aksepterer vi ikke noen form for diskriminering eller trakassering basert på grumsete holdninger til homofile. Det nytter rett og slett ikke i min verden å skylde på kulturell bakgrunn. Imidlertid må jeg si at debatten har vært noe unyansert, og at det er viktig å ha respekt for at andre kan tro og mene noe annet enn det vi selv gjør. Som FrP-er har jeg stått i mange debatter og vært alene om mine synspunkt, og jeg vet hvordan det kan være, så jeg må si at jeg har stor respekt for min kollega i familie- og kulturkomiteen som i dag har stått opp for sin overbevisning. Det er faktisk lov å være uenig i denne salen, men samtidig behandle hverandre med respekt. Jeg vet at jeg ikke kan bruke ord som «forbanna», men som Barnas stortingsrepresentant blir jeg veldig provosert av å høre at representanten fra Kristelig Folkeparti forteller at sønnen hennes blir mobbet fordi hun har stått i en vanskelig debatt. Det er uakseptabelt å mobbe barn, uansett hvem foreldrene er, hvilke holdninger de har, eller på hvilken side av debatten de står.

Vi er voksne mennesker. Vi har et ansvar for hvordan vi omtaler hverandre, både som kollegaer og motdebattanter, og vi skal aldri akseptere eller sitte og se på at barn blir mobbet. Det er rett og slett ikke akseptabelt, og det følte jeg behov for å reise meg og si i denne salen. Det skal jeg også ta med meg videre, for det er en viktig påminning når debatten er som hardest, at det faktisk er barn der hjemme som sitter og følger med på hva vi dis-

kuterer, og at barn mobbes, er ikke greit, uansett hvem foreldrene deres er.

Presidenten: Presidenten må minne om at når representanten er klar over at enkelte ord ikke skal benyttes i debatten, så bør hun avstå fra det.

Trond Giske (A) [19:31:34]: Det er sagt i denne debatten at man ikke skal forby alt man ikke liker, og det er også sagt at det er viktig å ha trosfrihet og ytringsfrihet. Alt det er riktig. Men vi har også veldig klare regler når ytringer eller tro rammer andre mennesker. Det finnes religioner som mener at det bør være forbudt å ta imot blodoverføring. Vi overprøver det synet når det står om liv. I dette spørsmålet står det faktisk om liv.

En av de tingene som skjedde det året regjeringen Stoltenberg oppnevnte den første homofile presten, i 2000, var at det kom en film som het «BE – skitne, syndige meg». Den handlet om Bjørn Erik Andersen, som dro hjemmefra 20. oktober 1992 for aldri å komme tilbake. Søsteren hans fant dagboken hans, hvor han skrev om hvordan han ikke var utsatt for konverteringsterapi, men rett og slett var dypt religiøs, dypt troende. Han var kristen og klarte ikke lenger å stå i det spennet mellom å være dypt kristen og leve med en kirke og en gud som fortalte at den legningen han kjente på som 20-åring, var syndig og skitten.

I dagboken skrev han:

«Teater Bjørn Erik er over for denne gang, siste akt spilles nå. Når det er teppefall vet man ikke. Det er godt det er ferdig. Det tar på å spille teater, særlig når man har hovedrollen i sitt eget liv hele tiden.

Jeg vil ikke leve, jeg vil ikke spille skuespill, jeg sier fra meg rollen som Bjørn Erik. Det er over. Teppefall.»

Jeg tror at Gleditsch Lossius og Grøvan mener vel, og jeg forstår at man tenker at Gud sier at dette er synd. Men tenk dere den følelsen av å være homofil og kristen og få beskjed om at den man er, er syndig – ikke den man har valgt å være, eller en handling man har valgt å gjøre, men den man er. Hvilket ansvar man tar på seg! Dette går langt ut over konverteringsterapi. Heldigvis har vi, i løpet av 20 år, fått en fullstendig endring i Den norske kirke, men fortsatt er det mange igjen.

For 50 år siden var det helt annerledes. Det er sitert sanger her, og den fineste sangen jeg vet, er «Trassvisa hennes Tora» – eller Tore, som det godt kunne hett – som Prøysen skrev i 1964, da det å være bifil i hvert fall var syndig. Der skriver han:

«Så gikk je sakte hemover, hæin nådde meg på vegen.

Vi gikk som vi var børrfotte mot livets hemlighet.

Vi leides gjennom skauen med to like redde hender.

Vi sa itte et kløyva ord, men neiggu om vi gret.»
Men nå kan vi si et kløyva ord.

Vetle Langedahl (H) [19:34:46]: Jeg må innrømme at jeg er blitt litt overrasket over hvordan denne debatten har artet seg. Dette er en veldig alvorlig sak, en sak som berører noe av det viktigste i folks liv, identiteten deres. La det være klart: Jeg deler syn med de representantene som har vært på denne talerstolen og vist motstand mot konverteringsterapi, slik vi har fått det framvist i VGTV. Den dokumentaren satte følelsene i sving hos meg, og ingen skal måtte tåle det som de som er med i dokumentaren, har måttet gå gjennom.

Det er et klart flertall mot konverteringsterapi i denne sal, et klart flertall mot at maktpersoner bruker sin rolle til å helbrede noen som ikke er syke. Men jeg må få poengtere at min bønn i mitt forrige innlegg, om en åpen og saklig debatt, ikke er tatt til følge av salen. For når representanten Aukrust holder valgtale for eget parti i en verdidebatt, blir det ikke en åpen og saklig debatt. Når representanten Giske nærmest anklager statsråden for å være uærlig på Stortingets talerstol, blir det ikke en åpen og saklig debatt.

Jeg oppfatter ikke Kristelig Folkeparti i denne debatten som forsvarere av konverteringsterapi, eller at de har et ønske om å konvertere homofile. Ja, jeg er uenig med dem når de sier at de ikke vil støtte en slik utredning som statsråden har initiert. Jeg er uenig med dem. Men jeg mener at representantene Aukrust og Giske, i likhet med meg, bør respektere deres syn. For hvis ikke vi, som landets nasjonalforsamling, kan tolerere at man er uenige om en sak, hvem kan gjøre det da?

Nils Kristen Sandtrøen (A) [19:37:11]: En helt avgjørende grunn til at Norge har vært et så godt land å bo i og et så trygt land å bo i for mange, er at vi har noen felles kjøreregler. En del av de felles kjørereglene er grunnfestet gjennom lovene som vi vedtar her i Stortinget.

Det var representanten Lossius som tok opp problemstillingen knyttet til at ulike religiøse minoriteter har ulike syn på likestillingsspørsmål. Det synes jeg egentlig gjør denne debatten bare enda mer aktuell, for hvis vi i årene som kommer, fortsatt skal kunne sørge for at folk lever trygge og frie liv i Norge, er det kanskje enda viktigere enn på lenge at vi er tydelige på hva som er felles kjøreregler og lovverk i Norge, spesielt i en tid hvor ulikhetene vokser økonomisk og det er flere minoriteter som skal kunne leve harmonisk i samme samfunn.

For å lykkes med dette tror jeg det er viktig at vi i Stortinget tvert imot sier at likestilling er en norsk verdi som vi setter så høyt at det er helt avgjørende viktig at vi

også utformer lovverk med det som et viktig mål. Det har vært avgjørende for at vi har både den tryggheten og den velstanden vi har i Norge i dag.

Derfor er det sånn i denne debatten, tror jeg, at vi skaper helt klart mest mulig frie liv her også gjennom å ha noen gode fellesskap. Det tror jeg vi til slutt kommer til å lande ned på. Men spørsmålet er jo hvor sterke interne motsetninger det er i regjeringen, og om vi får et endelig vedtak før eller senere – men det er jeg helt overbevist om at kommer.

Renate Sølversen Berge (H) [19:39:22]: Jeg er heldig, for jeg er født kvinne, heterofil og i en kropp jeg føler meg hjemme i. Grunnen til at jeg er heldig, er ikke at det er mer riktig enn noe annet, men at folk lar meg være i fred. Jeg får lov til å være, jeg får lov til å leve, jeg får lov til å elske i fred. Jeg får være meg, og det er en frihet jeg unner også alle andre.

Vi er født som vi er, og slik skal vi få lov til å være. Vi skal til og med få lov til å like å være sånn, å være litt annerledes og elske annerledes enn det flertallet gjør. At noen i religionens eller en eller annen overbevisnings navn ønsker å presse andre til å være annerledes, er grunnleggende feil. Trosfrihet er viktig, men det må være en grense for hvordan man skal kunne bruke egen tro for å prøve å endre andre. Å påføre andre skam, smerte og bekymringer over å være seg selv – altså så enkelt, å være seg selv – er helt uhørt, og mange former for det burde også være ulovlig.

Jeg er dessverre her bare en liten uke som vara, så jeg får nok ikke lov til å følge denne prosessen videre. Jeg vil derfor påpeke at det viktigste bidraget vi kan gi, er å kjempe denne kampen videre også på utsiden av salen. Som politikere jobber vi med lover, og det er ekstremt viktig, men som politikere og medmennesker har vi et stort ansvar også utenfor denne salen. Jeg gleder meg til å reise tilbake til klasserommet mitt, der jeg egentlig jobber, og undervise elevene mine i de nye læreplanene, et utvidet perspektiv på seksualitet og å forstå at normalt er mye større enn normalt innimellom ser ut som.

De gode innleggene her som holdes fra så mange hold, må spres, de må formidles, og de må bli hørt. For problemet er egentlig ikke mangelen på en lov, det er mangelen på respekt for andre mennesker, hvordan de er skapt, hvordan de tenker, og hvordan de føler. Det burde ikke være nødvendig med en lov for å få det til, men det ser det dessverre ut som at det er.

I denne salen og i regjeringskontorene må dere jobbe videre med loven, og så må vi sammen kjempe utenfor salen og jobbe for å påvirke medmenneskene våre som ikke er i denne salen i dag og hører alt det bra som blir sagt. Dette kan ikke lenger være en debatt og en kamp som de seksuelle minoritetene må ta alene, heller

ikke når det medietrykket vi ser nå, går over, for det kommer det til å gjøre. Jeg undervurderer på ingen måte effekten av en lov, men holdningsarbeidet er vi nødt til å fortsette, og det må skje utenfor denne sal.

Presidenten: Representanten Trond Giske har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Trond Giske (A) [19:42:20]: Det har vært en springende debatt med bred enighet om hovedlinjene, men likevel ganske oppsiktsvekkende. Det var ikke Anette Trettebergstuen, men faktisk Kristelig Folkepartis representant som sa at likestillingsministeren – jeg tror ordet var brukt – helt på egen hånd nå varsler at det skal komme en lov. Det var også Kristelig Folkepartis representant som først viste til at statsministeren var usikker på om det var hensiktsmessig å endre loven, eller hva det nå var som ble sagt. Det er altså ministerens kollega i et regjeringsparti som sier det.

Den 11. november sa statsministeren at hun mener «det er lurt å få en rask avklaring på om tilfellene som kjent allerede er rammet av dagens forbud». Hun var også klar på at et forbud kan være vanskelig å gjennomføre i praksis, og at det er greit å få en utredning

Mitt spørsmål til statsråden er: Har hun statsministerens bakking på sitt løfte om å komme tilbake med en lov?

Presidenten: Representanten Grunde Almeland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Grunde Almeland (V) [19:43:41]: Regjeringspartiene har vært tydelige fra denne talerstolen. Det er det som gjelder, og jeg håper også at Arbeiderpartiet gjør som SV og Senterpartiet – tror oss på det.

Det er en kommentar jeg har lyst til å knytte til representanten Henriksens innlegg tidligere i dag, der hun påpekte at regjeringens håndtering av denne saken har åpnet opp for en strøm av falske nyheter, kampanjer og konspirasjoner. Det kan selvsagt representanten mene, men disse falske nyhetene, konspirasjonene og kampanjene har eksistert lenge. Disse e-postene som vi nå bl.a. i komiteen og sikkert hele Stortinget får en flom av, er holdninger, kampanjer og konspirasjoner som har eksistert lenge, og som flere av oss som har uttalt oss om disse spørsmålene, også har møtt lenge. Det er ikke noe nytt, men det skal vi bekjempe.

Og for å slutte med noe positivt: Vi har mange steg å gå, og vi forplikter oss til å gå dem sammen.

Presidenten: Representanten Anette Trettebergstuen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Anette Trettebergstuen (A) [19:44:56]: Jeg ser ikke at likestillingsministeren har tegnet seg for å svare på det viktige spørsmålet som det kaoset som utspiller seg i dag, gjør at vi sitter igjen med. Står statsministeren bak denne utredningen og det Venstre sier i denne sal om at det skal komme et forbud? Det er høyst uklart. Kristelig Folkeparti er et likeverdig parti i regjeringen, og debatten i dag viser at det ikke er klart hva som kommer til å komme. Jeg håper dette ender i et lovforbud. Om det ikke gjør det, kommer vi – når vi igjen kommer i regjering – til å gjennomføre det.

Jeg tok egentlig bare ordet for å takke alle dere som sitter på galleriet, dere som har stått i kampen, og som har gjort at denne debatten har blitt en så stor debatt. Vi har fått fram hva dette betyr, hva slags konsekvenser diskriminering har for LHBTI-personer i dag. Uten dere hadde det ikke blitt snakk om en utredning. Takk skal dere ha! Vi fra opposisjonen lover dere å fortsette og kjempe med full styrke for at alle skal kunne leve frie og hele liv i Norge.

Presidenten: Presidenten minner representanten om at talen skal rettes til presidenten og ikke til personer på galleriet, men har forståelse for at hun ønsker å takke dem som har gitt sin støtte til saken hun taler for.

Representanten Kari Henriksen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kari Henriksen (A) [19:46:10]: Jeg slutter meg til den takken som Anette Trettebergstuen framførte via presidenten til galleriet.

Jeg har også lyst til å si at en av grunnene til at jeg nevnte disse mishagsytringene som kommer som et resultat av disse debattene, er at det er uklarhet i regjeringa. Som jeg sa i det forrige innlegget mitt under den forrige saken: Vi har noen statsledere som går foran og skal vise vei, og når det er splittelse blant lederpersonene som Norge har til å lede oss som folk i vanskelige verdidebatter, når vi ser at de er splittet, da kommer disse mishagsytringene lettere til syne. Jeg skulle ønske vi hadde en regjering som sto bak dette, alle partiene, og sa at dette skal vi kjempe mot, og vi vil ikke ha konverteringsterapi, vi vil ha et forbud.

Presidenten: Representanten Jorunn Gleditsch Lossius har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Jorunn Gleditsch Lossius (KrF) [19:47:27]: Representanten Vetle Langedahl oppfattet oss riktig. Kristelig Folkeparti er ikke for påtvungne forsøk på å endre menneskers legning. Representanten Giske derimot påstår at Grøvan og jeg omtaler homofili som synd. Nei,

da må representanten Giske lytte bedre til debatten i stedet for å google fortellinger og dikt. Vi står ikke her som teologer. Vi står her som politikere for et parti hvis program er klart og tydelig på at mennesker er uendelig mye verdt – helt uavhengig av egenskaper, som kjønn, etnisitet, legning osv. Mer bekymringsverdig, Trond Giske, er det at du tar til orde for å regulere også forkynnelsen i trossamfunnene. Det vil være et tydelig inngrep i trosfriheten.

Presidenten: Presidenten må da minne representanten om at talen skal rettes til presidenten og ikke til representantene i salen.

Statsråd Trine Skei Grande [19:48:32]: Det er ikke statsråders jobb å karakterisere debatter, så det skal jeg ikke gjøre, men jeg håper at vi hører på hverandre – hva vi sier – og tror på at det folk sier, faktisk er det de mener. Såpass alvorlig er det å stå på denne talerstolen.

Det har vært soleklart at Kristelig Folkeparti i regjering ikke valgte å stille seg bak det brevet jeg sendte den 19. november. De er uenige med flertallet i regjeringa. Slik er det i en regjering av og til – noen taper, og noen vinner. Kristelig Folkeparti står helt klart fritt til å ha en annen mening her i salen i dag enn det flertallet i regjeringa har. Men det er et stort flertall i regjeringa, for å si det sånn. Det er ikke sånn at statsråder sender svar på spørsmål som er så viktige, og som er så vanskelige i regjering, hvis ikke også statsministeren er godt innforstått med at det har skjedd. Jeg syns det er litt underlig at det stilles spørsmål ved det.

Jeg merker meg det store engasjementet som har vært. Jeg leser et oppriktig engasjement hos alle for at vi må gjøre noe på hele dette saksfeltet. Jeg skal prøve å gjøre det jeg kan for å bidra både til at vi får reelle vedtak i lovs form her i Stortinget, og til at vi har en innsats også på alle de andre områdene som har store utfordringer når det gjelder både den hatkriminaliteten som mange opplever, det som mange opplever med tøffe ting de står i i en skolehverdag, det mange opplever ved at de ikke møter et helsevesen som tar dem helt og fullt på alvor, og det mange opplever internasjonalt nå, der vi ser at mange av disse rettighetene går tilbake.

Det er veldig mange felt når det gjelder skeives rettigheter i samfunnet, som også burde vært drøftet i dag og tatt opp i en mye bredere debatt. Men jeg leser et storting med et stort engasjement for å få gjort noe på dette feltet, og jeg ser det som min oppgave som statsråd og ansvarlig på dette feltet faktisk å sørge for at man får klare vedtak i denne salen som har betydning også for folks hverdag.

Så håper og tror jeg og har et intenst ønske om at det kanskje er litt lettere enn det virker som når vi har denne debatten, at man når vi får de reelle alternativene for

hvordan vi kan regulere det, på bordet, har en enklere debatt, enklere ting å forholde seg til og ta stilling til her. Det skal vi sørge for så fort som overhodet mulig, men jeg tror også det er viktig at vi gjør det etter de reglene som dette stortinget har fastsatt for statsråders jobbing med lover.

Freddy André Øvstegård (SV) [19:51:47]: Jeg skal som saksordfører prøve å oppsummere lite grann en veldig engasjert og også ganske tøff debatt om et veldig tøft tema. Og det er veldig forståelig, mener jeg, fordi dette dreier seg om menneskeliv, om mennesker som er til stede her i dag, som har fortalt tøffe historier, og det fører til et sterkt engasjement i saken.

Jeg vil også som sakens ordfører takke for alle de innspillene vi har mottatt, det engasjementet som har kommet fra dem dette gjelder, og som har løftet denne saken, tror jeg, på en måte som uansett hva vi mener om de vedtakene vi gjør i dag, i hvert fall har fått samfunnet til å reagere. Bare det har stor betydning.

Så håper jeg at det som blir sagt fra talerstolen av statsråden, stemmer. Det er viktig også for komiteen og for Stortinget. Jeg må si at jeg forstår forvirringen. Jeg forstår at det blir vanskelig for Stortinget når statsministerens navn og uttalelser blir trukket inn fra et regjeringsparti. Det skaper uro. Det håper jeg at også posisjonspartiene forstår. Det er derfor vi i gjentatte innlegg insisterer på å få klarhet i hva denne utredningen skal føre til, og om det som blir sagt på denne talerstolen, har dekning i regjeringen.

Når jeg skal prøve å oppsummere hva som er resultatet, velger jeg å tro på det som blir sagt, og så håper jeg at resultatet av denne saken en gang blir et tydelig vedtak som sier at alles rett til å elske den de vil, være den de vil, gjelder hele samfunnet, at det gjelder i trossamfunn, at det gjelder i frikirker. Det skal Stortinget sørge for blir reflektert i norsk lov.

Igen vil jeg takke for komiteens samarbeid og for en spennende debatt. Jeg håper at også de som har fulgt med fra galleriet, opplever at vi, som landets folkevalgte, tar deres historie på alvor. Jeg vil også, via presidenten, takke for at de har vært med oss her i dag og fulgt denne debatten.

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

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1, debattert 11. desember 2019

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2020, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17) (Innst. 13 S (2019–2020), jf. Prop. 1 S (2019–2020) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2019-2020))

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt 22 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–14, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 15, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet
- forslagene nr. 16 og 17, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 18, fra Sverre Myrli på vegne av Arbeiderpartiet
- forslagene nr. 19–22, fra Arne Nævra på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteres over forslagene nr. 19–22, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stanse all videre planlegging av fergefrie alternativer til kryssing av Bjørnafjorden i prosjektet Fergefri E39.»

Forslag nr. 20 lyder:

«Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med å rettighetsfeste den nasjonale TT-ordningen og at ordningen legges til Nav.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning med premiss om at høyhastighetsbaner skal være et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, og som vurderer et variert stoppmønster.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om at konseptvalgutredningen for transport i Nord-Norge utelukken- de omhandler Nord-Norgebanen og ikke helhetlige transportløsninger.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble med 91 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.02.49)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 18, fra Arbeiderpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i Kristiansandsområdet/Vest-Agder, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.»

Senterpartiet og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet ble med 61 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.03.08)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 16 og 17, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulige kompensasjonsordninger for flypassasjeravgift på flyvninger på kortbanenettet.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for universell utforming av alle norske jernbanestasjoner innen 2025.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.03.27)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 15, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kostnadsreduksjonene knyttet til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark delvis benyttes til å redusere bompengene i prosjektet.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 61 mot 41 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.03.44)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 1–14, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig sak om fremtidig organisering av Statens vegvesen.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å begrense kabotasjekjøring for utenlandske busser i Norge, etter modell fra Danmark.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å styrke kontrollen av allmenngjøringen i turbussmarkedet.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registeret fra første krone.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede modeller for et digitalt transportregister for all godstransport inn og ut av landet og oppdragene som utføres, i den hensikt å få full oversikt over alle aktører og bedre kontroll med brudd på norske lover og forskrifter.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i framtidige budsjetter bedre synliggjøre hvor mange kilometer nye gang- og sykkelveier, herunder gjennom byvekstavtaler, budsjettforslaget innebærer.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en samlet strategi for stimulering til gåing og sykling, der revitalisering av Nasjonal gåstrategi og Nasjonal sykkelstrategi vurderes. Arbeidet må ses i sammenheng med det grønne skiftet og folkehelsearbeidet for økt fysisk aktivitet i befolkningen.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stoppe planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane.»

Forslag nr. 9 lyder:

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Rammeområde 17

(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2020 bevilges under:

«Stortinget ber regjeringen iverksette arbeid for å få på plass et nattogtilbud til København og Tyskland.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen innen 2030.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningene til landets museumsjernbaner.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale parter for å finne en løsning slik at nødvendig utdyping i Mo i Rana Havn kan gjennomføres, og at dette sees i sammenheng med bygging av ny dypvannskai.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen følge opp flertallsvedtak i Stortinget og sørge for innføring av miljøbonus for Kystruten og ta høyde for dette i revidert nasjonalbudsjett.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringa om å utgreie ei påskjøningsordning for fylkesvegar i samband med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslagene.

Votering:

Forslagene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 53 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.04.03)

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
			Utgifter	
541		IT- og ekompolitikk		
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	20 723 000	
	50	Forskningsprogrammer	205 617 000	
	60	Bredbåndsutbygging	256 142 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	15 287 000	
542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter	4 882 000	
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	73 788 000	
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	231 933 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 785 000	
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	141 369 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	184 800 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	28 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 000 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 500 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	144 900 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	718 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	29 800 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	245 500 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	84 900 000	
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter	3 723 700 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	6 431 800 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 214 600 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 212 000 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1330, post 66</i>	13 129 400 000	
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 080 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	254 300 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	25 800 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier	100 000 000	
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 487 900 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 400 000 000	
1321		Nye veier AS		
	70	Tilskudd til Nye veier AS	5 605 700 000	
1323		Vegtilsynet		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Driftsutgifter	19 200 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	249 500 000	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 070 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 100 000	
	66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, <i>kan overføres</i>	2 650 500 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	856 100 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	57 200 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	365 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	248 700 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 024 200 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 677 500 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 602 900 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	11 569 700 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	74 800 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	21 100 000	
1357		Mantena AS		
	72	Tilskudd til pensjonsforpliktelser, <i>kan overføres</i>	109 100 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 869 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	35 200 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	249 300 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	25 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	192 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	33 300 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 900 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	51 300 000	
	74	Tilskudd til kystkultur	10 500 000	
1362		Senter for oljevern og marint miljø		
	50	Tilskudd	27 300 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	617 400 000	
Totale utgifter				75 090 926 000
Inntekter				
3542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 259 000	
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Diverse gebyrer	597 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	148 500 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	277 000 000	
	2	Diverse gebyrer	513 400 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	115 300 000	
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer	14 600 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Diverse inntekter	3 800 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 200 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	12 700 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	22 200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	2 000 000	
Totale inntekter			3 181 056 000	

II

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2020 kan gi Nasjonal kommuni-

kasjonsmyndighet fullmakt til å kompensere for tilfeldige inntektsvariasjoner knyttet til gebyr- og avgiftsfinansiert virksomhet ved å overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet, som inngår som del av virksomhetens mellomværende med statskassen.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313, post 1	kap. 4313, post 2
kap. 1320, postene 1, 22, 28 og 30	kap. 4320, post 1
kap. 1320, post 28	kap. 4320, post 2
kap. 1320, post 22	kap. 4320, post 3
kap. 1352, post 1	kap. 4352, post 1
kap. 1354, post 21	kap. 4354, post 1
kap. 1360, postene 1 og 45	kap. 4360, post 2 og kap. 5577, post 74

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige for-

valtningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:
 - a. dekning av salgskostnader forbundet med salget
 - b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

IV

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

VI

Fullmakter til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30 og 31	Investeringer, riksvei	2 000 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning. Forpliktelser knyttet til forskutteringer under Statens vegvesen skal føres opp i

statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværendet med statskassen.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E16 Kvamskleiva	748 mill. kroner
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	604 mill. kroner
Delelektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen	2 192 mill. kroner
IC Dovrebanen: Kleverud–Sørli	8 592 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor endret kostnadsramme på:
E6 Helgeland nord	2 460 mill. kroner
Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	892 mill. kroner
Follobanen, Oslo–Ski	30 907 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
4. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, inntil følgende beløp:
 - a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30 og 31	Investeringer, riksvei	6 000 mill. kroner	4 500 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 600 mill. kroner	2 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1360		Kystverket	
	21 og 30	Investeringer	90 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30 og 31	Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv, riksvei	500 mill. kroner

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	22	Drift og vedlikehold	12 500 mill. kroner	4 000 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for riksveiferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	72	Riksveiferjetjenester	13 700 mill. kroner	1 800 mill. kroner

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321		Nye veier AS		
	70	Tilskudd	22 400 mill. kroner	5 600 mill. kroner

XI

Fullmakt til å inngå kontrakter om kjøp av persontransport med tog

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan inngå kontrakter om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2020–2031 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog for:

1. Bergensbanen, Ofotbanen og opsjoner på Nordlandsbanen innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 3 016 mill. kroner målt i prisnivået for 2020.
2. takstsamarbeid med fylkeskommunal kollektivtrafikk innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 75 mill. kroner.

XII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XIII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 204 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 962 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIV

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan opprette kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne i statsregnskapet uten bevilgning.

XV

Fullmakt til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren

1. Stortinget samtykker i at den innførte rushtidsavgiften i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) kan fjernes dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak. Vilkårene går frem av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

XVI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til

oljevernaksjoner mv., mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

XVII

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 391, 20. desember 2017, oppheves.

XVIII

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan overskride bevilgningen under kap. 1320 Statens vegvesen, post 1 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier og post 30 Riksveiinvesteringer, til dekning av feriepenger, inkludert arbeidsgiveravgift, for ansatte som overføres til fylkeskommunene. Fullmakten gjelder feriepenger påløpt per 31. desember 2019, og som kommer til utbetaling i 2020.

XIX

Fullmakt til å overføre utstyr m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi Statens vegvesen fullmakt til vederlagsfritt å overføre utstyr benyttet under sams vegadministrasjon til fylkeskommunene.

XX

Fullmakt til nettoføring

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å føre som utgiftsrefusjon under kap. 1320 Statens vegvesen, post 1 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier og post 30 Riksveiinvesteringer, alle refusjoner fra fylkeskommuner der disse er knyttet til kostnadsdeling fra eksterne leverandører og gjelder kontrakter som omfatter både riks- og fylkesvei.

XXI

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 65 Tilskudd til fylkesveier, men slik at samlet ramme for nye tilsagn ikke overstiger 50 mill. kroner.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 52 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.04.26)

Votering i sak nr. 2, debattert 11. desember 2019

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om Endringer i folketrygdloven og enkelte andre lover (samleproposisjon høsten 2019) (Innst. 80 L (2019–2020), jf. Prop. 10 L (2019–2020))

Presidenten: Under debatten har Solfrid Lerbrekk satt frem et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«I

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endring:

§ 9-10 nytt fjerde ledd skal lyde:

Dersom barnet dør i stønadsperioden, ytes det pleiepenger i opptil tre måneder etter dødsfallet. Ved eventuell arbeidsinntekt i denne perioden graderes pleiepengene mot arbeidsinntekten.

II

Loven trer i kraft 1. januar 2020.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 93 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.04.56)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

I o v

om endringer i folketrygdloven og enkelte andre lover

I

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endringer:

Kapittel 1 innholdsfortegnelsen sjuende strekpunkt oppheves.

Nåværende åttende, niende og tiende strekpunkt blir sjuende, åttende og niende strekpunkt.

§ 1-7 oppheves.

§ 3-2 sjettede ledd oppheves.

§ 3-3 sjuende ledd oppheves. Nåværende åttende ledd blir sjuende ledd.

§ 3-9 tredje ledd tredje punktum oppheves.

§ 6-3 første ledd bokstavene d og e oppheves.

§ 8-10 første ledd skal lyde:

Sykepenger ytes etter et fastsatt sykepengegrunnlag.

§ 8-44 første ledd bokstav a skal lyde:

- a) Det kan ytes sykepenger til et medlem som er arbeidsufør som *arbeidstaker på skip*, selv om vedkommende ikke ellers er arbeidsufør.

§ 8-47 tredje ledd bokstav b skal lyde:

- b) da en *arbeidstaker på skip* i utenriksfart avspaserer opparbeidet fritid,

§ 8-49 tredje ledd oppheves. Nåværende fjerde til sjette ledd blir tredje til femte ledd.

§ 9-10 nytt fjerde ledd skal lyde:

Dersom barnet dør i stønadsperioden, ytes det pleiepenger i opptil 30 stønadsdager (seks uker). Til den som har mottatt fulle pleiepenger i minst tre år ytes det pleiepenger i opptil tre måneder. Ved eventuell arbeidsinntekt i denne perioden graderes pleiepengene mot arbeidsinntekten.

I kapittel 11 skal innholdsfortegnelsen sjuende strekpunkt lyde:

- beregning av arbeidsavklaringspenger står i §§ 11-19 og 11-20

§ 11-2 tredje ledd oppheves.

§ 11-20 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

For medlem under 25 år er minste årlige ytelse 2/3 av to ganger grunnbeløpet.

§ 11-21 oppheves.

§ 11 A-4 andre ledd bokstav d skal lyde:

- d) nødvendige utgifter til *barnetilsyn* i forbindelse med utredning eller gjennomføring av et arbeidsrettet tiltak,

§ 12-2 andre ledd oppheves. Nåværende tredje og fjerde ledd blir andre og tredje ledd.

§ 12-3 tredje ledd skal lyde:

Uføretrygd etter § 12-2 *andre* og *tredje* ledd om unnatak fra medlemskap i folketrygden fram til uføretidspunktet beholdes bare så lenge vedkommende er medlem

i folketrygden. Det samme gjelder uføretrygd på grunnlag av § 12-13 tredje *ledd* om uføretrygd til unge *uføre*.

§ 12-12 fjerde og femte ledd skal lyde:

Når vilkåret om forutgående medlemskap oppfylles etter § 12-2 *andre* ledd, regnes framtidig trygdetid tidligst fra det tidspunktet vedkommende sist ble medlem i folketrygden. Tidsrommet fram til dette tidspunktet regnes som opptjeningstid.

Framtidig trygdetid medregnes ikke når uføretrygd gis etter § 12-2 *tredje* ledd.

§ 12-13 fjerde ledd andre punktum oppheves.

§ 12-15 andre ledd andre punktum oppheves. Nåværende tredje punktum blir andre punktum.

§ 15-2 andre ledd oppheves. Nåværende tredje ledd blir andre ledd.

§ 15-11 første ledd bokstav d skal lyde:

- d) nødvendige utgifter til tilsyn for *barn* i forbindelse med *utredning* eller gjennomføring av utdanningen,

§ 15-11 tredje ledd skal lyde:

Stønad til tilsyn for *barn* etter første ledd bokstav d) kan også gis til et medlem som står tilmeldt *Arbeids- og velferdsetaten* som reell arbeidssøker etter § 15-6 første ledd bokstav b).

§ 17-3 første ledd bokstav c skal lyde:

- c) *hadde oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28* og var medlem i trygden.

§ 17-3 tredje ledd skal lyde:

Vilkåret i første ledd gjelder ikke når den gjenlevende *har oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28* og er medlem i trygden.

§ 17-4 fjerde ledd bokstav c andre punktum skal lyde:

Det samme gjelder pensjon eller overgangsstønad til *en person* som *har oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28* og som får pensjonen beregnet på grunnlag av bestemmelsene i § 17-7 *andre* og *fjerde* ledd.

§ 17-7 andre ledd skal lyde:

Grunnpensjonen fastsettes på grunnlag av den avdødes trygdetid etter bestemmelsene i §§ 3-2 og 3-7. *En person som har oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28* og er medlem i trygden, får full grunnpensjon uten hensyn til bestemmelsene om trygdetid.

§ 17-7 fjerde ledd skal lyde:

Særtillegget fastsettes etter bestemmelsene i § 3-3. *En person som har oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28 og er medlem i trygden, får fullt særtillegg uten hensyn til bestemmelsene om trygdetid.*

§ 18-2 tredje ledd skal lyde:

Vilkåret i første ledd gjelder ikke når barnet eller en av foreldrene er innvilget oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28 og er medlem i trygden.

§ 18-3 tredje ledd andre punktum skal lyde:

Det samme gjelder barnepensjon etter unntaksbestemmelsene for personer som er innvilget oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28, og tilleggspensjon som etter § 18-5 andre ledd gis til foreldreløse barn på grunnlag av bestemmelsene for unge uføre i §§ 3-22 og 12-3 tredje ledd.

§ 18-5 første og andre ledd skal lyde:

Dersom en av foreldrene er død, skal pensjonen for det første barnet utgjøre 40 pst. av grunnbeløpet. Pensjonen for hvert av de øvrige barna utgjør 25 pst. av grunnbeløpet. Hvis den gjenlevende av foreldrene får eller ville ha fått redusert pensjon på grunn av manglende trygdetid, blir barnepensjonen tilsvarende redusert. *Dersom en av foreldrene eller barnet er innvilget oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28 og barnet er medlem i trygden, gis det full pensjon uten hensyn til bestemmelsene om trygdetid i kapittel 3.*

Dersom begge foreldrene er døde, skal pensjonen for det første barnet utgjøre samme beløp som pensjon til gjenlevende ektefelle, se §§ 17-7 og 17-12. Pensjonen beregnes på grunnlag av farens eller morens opptjening og skal svare til det største av de to beløpene. Pensjonen for det neste barnet utgjør 40 pst. av grunnbeløpet, og pensjonen for hvert av de øvrige barna utgjør 25 pst. av grunnbeløpet. Hvis grunnpensjonen til det første barnet er redusert på grunn av manglende trygdetid, blir barnepensjonen til de øvrige barna tilsvarende redusert. *Dersom en av foreldrene eller barnet er innvilget oppholdstillatelse etter utlendingsloven § 28 og barnet er medlem i trygden, gis det full grunnpensjon og fullt særtillegg uten hensyn til bestemmelsene om trygdetid i kapittel 3.*

§ 19-2 andre ledd skal lyde:

Vilkåret om fem års trygdetid i første ledd gjelder ikke for

- a) den som ved fylte 67 år hadde rett til uføretrygd ved yrkesskade, og
- b) den som fyller vilkårene for rett til pensjon i §§ 17-3 og 17-4 og i enten § 17-5 eller § 17-10.

§ 19-3 fjerde ledd andre punktum oppheves.

§ 19-8 sjuende ledd oppheves. Nåværende åttende og niende ledd blir sjuende og åttende ledd.

§ 20-10 fjerde ledd skal lyde:

Den som ved fylte 67 år mottok uføretrygd på grunn av yrkesskade, får full garantipensjon uten hensyn til bestemmelsene om trygdetid i første og andre ledd, for så vidt gjelder den del av alderspensjonen som tilsvarer uføregraden på grunn av yrkesskaden.

§ 20-10 femte ledd andre punktum oppheves.

I følgende bestemmelser skal tallordet «tre» endres til «fem»:

§ 3-2 andre ledd første punktum, § 3-5 femte ledd, § 3-8 andre ledd første punktum, § 11-2 første ledd første punktum, § 12-2 første ledd første punktum og tredje ledd, § 12-12 sjuende ledd, § 12-17 første ledd bokstav a, § 15-2 første ledd, § 16-2 første ledd, § 17-3 første ledd bokstav a og b, § 18-2 første ledd bokstav a og b, § 19-2 første ledd, § 19-8 første ledd første punktum, § 20-10 første ledd fjerde punktum og andre ledd første punktum.

§ 22-8 sjuende ledd skal lyde:

Når det er utbetalt stønad etter lov 29. april 2005 nr. 21 om supplerande stønad til personar med kort butid i Noreg, og det etterbetales alderspensjon eller uføretrygd fra folketrygden, skal etterbetalingen reduseres med det beløp som svarer til utbetalt supplerende stønad for samme tidsrom.

§ 22-17 første ledd første punktum skal lyde:

Det ytes renter ved etterbetaling i medhold av § 22-13 syvende eller § 22-14 fjerde ledd og ved etterbetaling når Arbeids- og velferdsetaten av eget tiltak retter ytelser som er gitt med for lavt beløp.

§ 23-4 skal lyde:

Stortinget kan gi, eller overlate til departementet å gi, særlige bestemmelser om avgifter og tilskott for visse grupper, herunder frivillige medlemmer i utlandet og utenlandske arbeidstakere som er ansatt på norske skip i utenriksfart.

II

I lov 16. desember 1966 nr. 9 om anke til Trygderetten gjøres følgende endringer:

§ 3 første ledd skal lyde:

Trygderetten skal ha en leder og så mange andre faste medlemmer som Kongen bestemmer. Disse medlemmer utnevnes av Kongen.

§ 4 skal lyde:

§ 4 Arbeidsordning og administrasjon

Kongen kan fastsette nærmere regler om rettens arbeidsordning og administrasjon.

§ 31 nytt fjerde ledd skal lyde:

(4) Krevs det med hjemmel i denne lov underskrift på dokumenter som skal kommuniseres elektronisk, er elektronisk signering likestilt med underskrift når den tekniske løsningen som benyttes sikrer notoritet for signaturen. Det samme gjelder der det med hjemmel i denne lov kreves underskrift på rettens skriftlige avgjørelser.

III

I lov 10. desember 2004 nr. 76 om arbeidsmarkeds-tjenester skal § 13 andre ledd lyde:

Det kan gis stønad til reiseutgifter til deltakere i arbeidsmarkedstiltak som mottar tiltakspenger etter første ledd, dagpenger under arbeidsløshet etter folketrygdloven kapittel 4 eller kvalifiseringsstønad etter sosialtjenesteloven kapittel 4. Reisestønad kan også gis til tiltaksdeltakere som ikke får utbetalt tiltakspenger fordi de er innsatt i fengsel. Departementet kan gi forskrifter om vilkårene for og størrelsen på reisestønaden.

IV

I lov 29. april 2005 nr. 21 om supplerande stønad til personar med kort butid i Noreg gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1 Formålet med lova

Formålet med lova er å garantere ei minste samla inntekt for personar som har fylt 67 år og uføre flyktningar med låge eller ingen ytingar frå folketrygda på grunn av kort butid i Noreg.

§ 2 nytt første ledd skal lyde:

Med flyktning meiner ein i lova her ein person som har opphaldsløyve etter utlendingslova § 28. Med ufør flyktning meiner ein i lova her ein flyktning som ikkje har fylt 67 år og som fyller vilkåra i folketrygdlova §§ 12-4 til 12-7.

Nåværende første, andre og tredje ledd blir andre, tredje og nytt fjerde ledd.

§ 3 første ledd skal lyde:

Supplerande stønad vert gitt til personar som er busette i Noreg og som anten har fylt 67 år eller er uføre flyktningar. Ein person vert rekna som busett dersom han eller ho er registrert i folkeregisteret og har norsk statsborgarskap, eller med heimel i utlendingslova har fått permanent opphaldsløyve eller mellombels opphaldsløyve som gir grunnlag for permanent opphaldsløyve.

§ 5 skal lyde:

§ 5 Full supplerande stønad

Full supplerande stønad til personar som har fylt 67 år, skal svare til

- a) minste pensjonsnivå med høg sats for einslege stønadstakarar og for stønadstakarar med ektemake som ikkje har fylt 67 år, og som ikkje er ufør flyktning,
- b) minste pensjonsnivå med ordinær sats for stønadstakarar med ektemake som har fylt 67 år, eller som er ufør flyktning, og for stønadstakarar som deler bustad med sine vaksne barn eller andre vaksne, utan at forholdet mellom dei vert definert som ekteskapsliknande (bufelleskap).

Full supplerande stønad til uføre flyktningar skal svare til

- a) minste årlege yting for uføretrygd med høg sats for einslege stønadstakarar og for stønadstakarar med ektemake som ikkje har fylt 67 år, og som ikkje er ufør flyktning,
- b) minste årlege yting for uføretrygd med ordinær sats for stønadstakarar med ektemake som har fylt 67 år eller som er ufør flyktning. Det same gjeld for stønadstakarar som deler bustad med sine vaksne barn eller andre vaksne, utan at forholdet mellom dei vert definert som ekteskapsliknande (bufelleskap).

§ 6 skal lyde:

§ 6 Inntekt som går til frådrag i supplerande stønad

Full supplerande stønad skal setjast ned med inntekt hos stønadstakaren sjølv så vel som hos ektemaken.

Dersom ektemaken har fylt 67 år, skal ektemaken si inntekt likevel berre inngå ved prøvinga av ytingane til stønadstakaren med den delen som overstig full supplerande stønad etter § 5 første leddet bokstav b. Dersom ektemaken er ufør flyktning, skal ektemaken si inntekt berre inngå ved prøvinga av ytingane til stønadstakaren med den delen som overstig full supplerande stønad etter § 5 andre leddet bokstav b.

Som inntekt vert rekna

- a) arbeidsinntekt
- b) pensjon, uføretrygd og andre ytingar frå folketrygda til livsopphald, inkludert forsørgingstillegg
- c) introduksjonsstønad for nykomne innvandrarak, kvalifiseringsstønad, kontantstøtte og bidrag etter ekteskapslova
- d) andre norske offentlege eller private pensjonar, uføretrygd og andre ytingar til livsopphald, inkludert forsørgingstillegg
- e) kapitalinntekter
- f) tilsvarende inntekter eller ytingar som nemnde i bokstavane a til e frå utlandet.

For uføre flyktninger skal arbeidsinntekt ikke setjast lågare enn forventa inntekt etter uførheit, sjå folketrygdlova § 12-9 tredje leddet.

§ 10 andre ledd skal lyde:

Ved endring i minste pensjonsnivå og grunnbeløpet skal supplerande stønad regulerast i tråd med desse endringane.

§ 10 nåværende andre ledd andre punktum blir nytt tredje ledd og skal lyde:

Frådrag i stønaden etter § 6 på grunn av alderspensjon eller uføretrygd frå folketrygda, eller andre ytingar som er direkte knytte til grunnbeløpet eller blir regulerte etter tilsvarende reglar som for alderspensjon frå folketrygda, skal regulerast i tråd med endringane i desse ytingane.

V

Ikrafttredelse. Overgangsregler.

1. Endringene i folketrygdloven §§ 6-3, 8-10, 8-47, 8-49, 9-10, 22-17 og 23-4 trer i kraft 1. januar 2020. Oppheving av § 6-3 første ledd bokstavene d og e gis ikke virkning for saker der vedtak fattes før ikrafttredelsen. Opphevingen av § 8-49 gis ikke virkning i saker der en tiltaksdeltaker før 1. januar 2020 har valgt å motta tiltakspenger i stedet for dagpenger.
2. Endringene i folketrygdloven §§ 11-20 og 11-21 trer i kraft 1. februar 2020, og gis virkning kun for saker med virkningstidspunkt fra og med samme tidspunkt.
3. Endringene i folketrygdloven §§ 11 A-4 og 15-11 trer i kraft 1. mars 2020.
4. Endringene i arbeidsmarkedsloven og trygderettsloven trer i kraft 1. januar 2020.
5. De øvrige endringene trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. De enkelte bestemmelsene kan settes i kraft til ulik tid.
6. Endringene i følgende bestemmelser i folketrygdloven gis virkning for krav om ytelse som settes frem etter at endringene har trådt i kraft: §§ 1-7, 3-2, 3-3, 3-5, 3-8, 3-9, 11-2, 12-2, 12-3, 12-12, 12-13, 12-15, 12-17, 15-2, 16-2, 17-3, 17-4, 17-7, 18-2, 18-3, 18-5, 19-2, 19-3, 19-8, 20-10 og 22-8. Endringene i lov om supplerande stønad gis virkning for krav om ytelse som settes frem etter lovens ikrafttredelse. Endringene i folketrygdloven kapitlene 19 og 20 gis ikke virkning for beregning av alderspensjon for personer som er født i 1959 eller tidligere og som ved lovens ikrafttredelse har vært medlemmer i folketrygden i minst 20 år etter fylte 16 år.
7. Personer som ved lovens ikrafttredelse er tilstått uføretrygd etter de særlige bestemmelsene for flyktninger i folketrygdloven, som er født i 1959 eller tid-

ligere og som har vært medlemmer i folketrygden i minst 20 år etter fylte 16 år, skal ved fylte 67 år få alderspensjon etter de særlige bestemmelsene for flyktninger i folketrygdloven. Det samme gjelder personer som ved lovens ikrafttredelse er tilstått pensjon som gjenlevende ektefelle etter de særlige bestemmelsene for flyktninger i folketrygdloven.

8. Departementet kan gi forskrifter om overgangsregler.

Presidenten: Det voteres over I, § 9-10 nytt fjerde ledd.

Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet subsidiær støtte til innstillingen og presidenten har dermed grunn til å tro at denne da vil være enstemmig.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres over resten av I samt II, III, IV og V.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, 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 52 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.05.37)

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.05.58)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

V o t e r i n g i s a k n r. 3, d e b a t t e r t 1 1. d e s e m b e r 2 0 1 9

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Wold, Hans Andreas Limi, Per-Willy Amundsen, Solveig Horne, Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Erlend Wiborg om å vedta at «Ja, vi elsker dette landet» skal anerkjennes av Stortinget som Norges offisielle nasjonal-

sang (Innst. 47 S (2019–2020), jf. Dokument 8:161 S (2018–2019))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Stortinget anerkjenner «Ja, vi elsker dette landet» som Norges offisielle nasjonalsang.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4, debattert 11. desember 2019

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Marian Hussein og Solveig Skaugvoll Foss om en egen handlingsplan mot islamofobi og muslimfiendtlighet (Innst. 88 S (2019–2020), jf. Dokument 8:164 S (2018–2019))

Presidenten: Under debatten har Kari Henriksen satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med faglig ekspertise og sivilsamfunnsaktører utarbeide og komme tilbake til Stortinget med en sak om å innføre en egen handlingsplan for å kartlegge, forebygge og adressere islamofobi og muslimfiendtlige holdninger. Planen må inkludere prioriterte, konkrete, målbare og nye tiltak med midler til å finansiere arbeidet, inspirert av handlingsplanen mot antisemittisme.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:164 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Freddy André Øvstegård, Marian Hussein og Solveig Skaugvoll Foss om en egen handlingsplan mot islamofobi og muslimfiendtlighet – vedtas ikke.

V o t e r i n g:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og So-

sialistisk Venstreparti ble innstillingen bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.07.14)

Votering i sak nr. 5, debattert 11. desember 2019

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Ingvild Kjerkol, Lene Vågslid, Jonas Gahr Støre, Kari Henriksen, Trond Giske, Hadia Tajik og Tuva Moflag om styrking av LHBTI-politikken og Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om en aktiv regnbuepolitikk for å styrke kjønns- og seksualitetsmangfold (Innst. 87 S (2019–2020), jf. Dokument 8:166 S (2018–2019) og Dokument 8:174 S (2018–2019))

Presidenten: Under debatten er det satt frem i alt elleve forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Freddy André Øvstegård på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Freddy André Øvstegård på vegne av Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 3, fra Freddy André Øvstegård på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 4–11, fra Per Espen Stoknes på vegne av Miljøpartiet De Grønne

Det voteres over forslag nr. 11, fra Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innlemme aseksualitet, BDSM og fetisjisme i likestillings- og diskrimineringsloven.»

V o t e r i n g:

Forslaget fra Miljøpartiet De Grønne ble med 100 mot 2 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.07.57)

Presidenten: Det voteres over forslagene nr. 4–10, fra Miljøpartiet De Grønne.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gå gjennom grunn- og videreutdanningen for lærere og barnevernspeagoger med formål å inkludere temaene normkritikk, minoritetsstress, seksuell helse og kjønns- og seksualitetsmangfold som en obligatorisk del av det offentlige utdanningstilbudet.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i grunnskolen og videregående opplæring, inkludere kompetansemål om normkritikk, minoritetsstress, seksuell helse og

kjønns-, relasjons- og seksualitetsmangfold der det er relevant, og spesielt i faget KRLE.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen, i grunnskolen og videregående opplæring, inkludere kompetansemål om hva som er positive seksuelle relasjoner, grensetting, forebygging av voldtekt og aksept og forståelse for seksuelle minoriteter.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en handlingsplan for et kompetanseløft om transtematikk, seksuelle minoriteter og relasjonsminoriteter i skoleverket, skolehelsetjenesten, barne- og ungdomspsykiatrisk poliklinikk, helsevesenet, politiet, Utlendingsdirektoratet og barnevernet.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innhente kunnskap om levevilkår og psykisk helse for aseksuelle, aromantiske, BDSM-ere/fetisjister, relasjonsminoriteter, ikke-binære og transpersoner i Norge, og foreslå tiltak for å redusere utfordringene for disse gruppene.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre en tredje juridisk kjønnskategori.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide nødvendige forslag til lovendringer som styrker transpersoners rettsvern i straffeloven.»

Sosialistisk Venstreparti og Rødt har varslet støtte til forslagene.

V o t e r i n g :

Forslagene fra Miljøpartiet De Grønne ble med 93 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.08.15)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om nødvendige lovendringer for å gjøre kjønnsnøytrale toaletter og garderober tilgjengelig i alle nye skolebygg og offentlige institusjoner.»

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 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.08.32)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 2, fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å forby at såkalt kjønnsnormaliserende kosmetiske inngrep (som ikke er medisinsk nødvendig) skjer før barnet selv er i stand til å samtykke.

Stortinget ber regjeringen styrke politiets ressurser til arbeidet mot hatkriminalitet.

Stortinget ber regjeringen styrke bevilgningene til LHBTI-arbeid gjennom organisasjonene på feltet, «LHBTI-potten», i fremtidige forslag til statsbudsjett.

Stortinget ber regjeringen sørge for at alle kommuner oppretter konkrete LHBTI-handlingsplaner.

Stortinget ber regjeringen igangsette et utredningsarbeid om innføring av en tredje kjønnskategori i Norge.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 64 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.08.49)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å forby konverteringsterapi.

Stortinget ber regjeringen styrke regionale fagmiljøers kompetanse om kjønnsdysfori og sørge for tiltak for bedre tilgang på behandlingstilbud for denne pasientgruppen.

Stortinget ber regjeringen styrke arbeidet med Rosa kompetanse i arbeidslivet, helsevesenet, skolen, barnehagene, politiet og på asylmottak, og sørge for at det gjøres systematisk og landsdekkende.

Stortinget ber regjeringen sikre Skeivt Arkiv i Bergen fortsatt drift i fremtidige forslag til statsbudsjett.

Stortinget ber regjeringen sikre magasinet Blikk fortsatt drift og mulighet til videre formidling via skolebibliotekene.»

Miljøpartiet De Grønne og 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 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 20.09.07)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

I

Dokument 8:166 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anette Trettebergstuen, Ingvild Kjerkol, Lene Vågslid, Jonas Gahr Støre, Kari Henriksen, Trond Giske, Hadia Tajik og Tuva Moflag om styrking av LHBTI-politikken – vedtas ikke.

II

Dokument 8:174 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om en aktiv regnbuepolitikk for å styrke kjønns- og seksualitetsmangfold – vedtas ikke.

Presidenten: Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 53 mot 49 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 20.09.58)

Sak nr. 6 [20:10:07]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

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

Møtet hevet kl. 20.11.

