



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 68 · 11. april
Sesjonen 2023–2024

Møte torsdag den 11. april 2024 kl. 10

President: Masud Gharahkhani

Dagsorden (nr. 68):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland (Innst. 249 S (2023–2024), jf. Prop. 44 S (2023–2024))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Dagfinn Henrik Olsen, Tor André Johnsen og Himanshu Gulati om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport (Innst. 245 S (2023–2024), jf. Dokument 8:73 S (2023–2024))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om endringer i jernbanereformen (Innst. 240 S (2023–2024), jf. Dokument 8:79 S (2023–2024))
4. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringer i helse- og omsorgstjenesteloven (overføring av ansvaret for helsetilbudet ved utlendingsinternat) (Innst. 253 L (2023–2024), jf. Prop. 40 L (2023–2024))
5. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Wold og Bård Hoksrud om å styrke logopeddekingen (Innst. 234 S (2023–2024), jf. Dokument 8:66 S (2023–2024))
6. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Wold og Himanshu Gulati om ny vurdering av nivået på alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger med hensyn til helse- og omsorgstjenester og om å prisjustere dagens alternativkostnad (Innst. 235 S (2023–2024), jf. Dokument 8:67 S (2023–2024))
7. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant
Ernst Wroldsen***Presidenten [10:00:06]:** Ærede medrepresentanter.

16. august 2023 døde tidligere stortingsrepresentant Ernst Wroldsen fra Tønsberg, 78 år gammel.

Han representerte Arbeiderpartiet og Vestfold i tre perioder, fra 1981 til 1993. I løpet av denne tiden var han medlem av kirke- og undervisningskomiteen, medlem av sosialkomiteen samt medlem og nestleder av energi- og industrikomiteen.

Ernst Wroldsen ble født i Langesund, vokste opp i en arbeiderfamilie og gikk selv ut i arbeidslivet etter folkeskolen. Likevel var det idretten som brakte ham inn i politikken.

I Tønsbergkameratene, som hadde vært del av Arbeidernes Idrettsforbund, så man ikke bare hans friidrettstalent, men også hans samfunnsengasjement. I 1971 ble han derfor vervet til Arbeiderpartiet og valgt inn i Tønsberg bystyre.

Han markerte seg raskt og fikk en rekke posisjoner, og ti år etter første dag i kommunepolitikken møtte han som fast stortingsrepresentant.

Ernst Wroldsen ble omtalt som en kunnskapsrik og engasjert politiker. Noen mente at han ikke alltid holdt seg på riktig side av grensen mellom engasjement og stahet, men han nøt betydelig respekt i både stortingsgruppe og hjemfylke.

I det meste av sitt yrkesliv jobbet Wroldsen i teknologi- og kraftbransjen, og han avsluttet sine stortingsår som leder for Arbeiderpartiets energi- og industrifraksjon. Likevel mente mange at det var i sosialkomiteen hans engasjement kom best til sin rett. Det var i denne perioden, på slutten av 1980-tallet, at kommersielle aktører for første gang prøvde å etablere seg i norsk helsevesen. Wroldsen var blant dem som sterkest advarte mot konsekvensene av å åpne den døra på gløtt.

Han engasjerte seg også i mange saker som berørte hjemfylket Vestfold. Blant annet lyktes han med å sikre Kysthospitalet i Stavern penger til nødvendig fornyelse og med utbygging av ny og sikker E18 i nordfylket.

Selv ga Wroldsen uttrykk for at det å bo borte fra familien var blant de mindre hyggelige sidene ved stortingslivet. Samtidig var politikken noe som ga ham stor mening.

Han brant for et samfunn med små forskjeller, arbeid til alle og en mer rettferdig boligpolitikk, og samfunnsengasjementet var noe han tok med seg livet ut.

Vi lyser fred over Ernst Wroldsens minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten [10:02:42]: Representantene Gisle Meininger *Saudland*, Anne Kristine *Linnestad*, Himanshu *Gulati*, Kathy *Lie*, Tove Elise *Madland*, May Britt *Lagesen*, André N. *Skjelstad*, Jorodd *Asphjell*, Kirsti *Leirtrø*, Heidi *Greni*, Lene *Westgaard-Halle*, Kathrine *Kleveland*, Stein Erik *Lauvås* og Freddy André *Øvstegård*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger en rekke permisjonssøknader:

- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Sverre *Myrli* i tiden fra og med 14. til og med 19. april og for representanten Anette *Trettebergstuen* i tiden fra og med 14. til og med 26. april – begge for å delta på reise til USA med delegasjonen til NATOs parlamentarikerforsamling
- fra representantene Lise *Christoffersen*, Lise *Selnes* og Jone *Blikra* om permisjon i tiden fra og med 15. til og med 19. april, fra representanten Morten *Wold* om permisjon i dagene 16. og 17. april, og fra representanten Andreas Sjalg *Unneland* om permisjon i tiden fra og med 16. til og med 18. april – alle for å delta i Europarådets parlamentarikerforsamlings andre delseisjon i Strasbourg, Frankrike

Andre vararepresentant for Hedmark, Håvard Sagbakken *Saanum*, befinner seg for tiden utenlands og er av den grunn forhindret fra å møte i Stortinget under representanten Lise *Selnes'* permisjon.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:

For Akershus: Tobias Hangaard *Linge* 16.–18. april

For Buskerud: Solveig *Vestenfor* 16.–18. april og Lavrans *Kierulf* 16.–17. april

For Hedmark: Bente Irene *Aaland* 16.–26. april og Minja Tea *Dzamarija* 16.–18. april

For Oslo: Cato Brunvand *Ellingsen* 16.–18. april

For Telemark: Tone E. Berge *Hansen* 16.–18. april

Sak nr. 1 [10:04:28]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland (Innst. 249 S (2023–2024), jf. Prop. 44 S (2023–2024))

Presidenten [10:04:47]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Jone Blikra (A) [10:05:17] (ordfører for saken): Det er en viktig sak og en viktig dag for to store samferdselsprosjekter. Regjeringen foreslår i proposisjonen en kostnadsramme på 7 283 mill. kr på strekningen Megården–Sommerset på E6 i Nordland. Her snakker vi i stor grad om trafiksikkerhet og framkommelighet. Strekningen i Sørfold har store utfordringer, og denne oppstarten vil være et viktig første skritt i utbedringen av hele strekningen. Dette betyr mye for mange og vil være med på å fremme regional utvikling i landsdelen og regionen.

E134 er hovedveisambandet mellom øst og vest i Sør-Norge og er svært viktig for transporten mellom Østlandet og den sørlige delen av Vestlandet. Delprosjektet Røldal–Seljestad vil ikke minst bidra til en mer vintersikker vei over Haukeli. Denne parsellen gir innsparing i lengde, høydemeter, drivstoffkostnader og -utslipp og kjøretid. Prosjektet Haukeli–Seljestad vil i hovedsak omfatte ny tunnel. Prosjektet er forutsatt finansiert innenfor en kostnadsramme på 4 921 mill. kr inklusiv bompengbidrag på 691 mill. kr.

Jeg ønsker å takke komiteen for velvillig og godt samarbeid. Det er en samlet komité som tilrår forslag til vedtak I, som gir fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt. En samlet komité, bortsett fra Fremskrittspartiet, tilrår forslag til vedtak II, som dreier seg om fullmakter til bompengefinansiering.

Liv Kari Eskeland (H) [10:07:17]: Først må eg få lov til å seia at eg er glad for at desse to prosjekta no endeleg er komne til Stortinget, slik at me kan få gå eit steg vidare. Det har vore ein lang og seig prosess. Atskillege liter med diesel er vorte brukte, atskillege dekk er vorte slitne ut, og mange timar med frustrasjon, opp og ned lange bakkar, er tilbakelagde mens ein har venta på å koma vidare med ideen som vart sådd, og fram til me no skal vedta denne proposisjonen.

Her kan eg nemna at den gode Johannes Sørli frå Stord, vegentusiast på sin hals, troppa opp på ordførarkontoret mitt dag nummer to eg sat i stolen, for å fortelja om den gode ideen det var å korta inn langtunnel på E134 Røldal–Seljestad. Han var sjølv sagt òg oppteken av Vågslid–Seljestad. Det var i 2007, og Sørli hadde jobba med dette sidan 1990-talet. No skriv me 2024, og enno er det ei stund til før prosjektet står ferdig. Målsetjinga er vel 2029–2030. Det vil seia at det har teke 40 år. Det fortel med all tydelegheit at det å driva med samferdselspolitikk tek tid, men òg at har ein først kome i ein kø og fått

prioritet i NTP, er det viktig å halda på prioriteringane, sjølv om prosjekta kanskje skilir litt ut i tid. Det gjev føreseielegheit, og det gjev truverd både til politikarar og til vårt virke i politikken. Det er noko me bør ta med oss når me no skal rullera ny NTP.

Begge prosjekta var fullfinansierte i første seksårsperiode av NTP-en 2022–2033, og begge prosjekta vart forsinka i forhold til den NTP-en som framleis er gjeldande. E134 Røldal–Seljestad er ikkje lenger mogleg å gjennomføra i første seksårsperiode, slik me hadde anteke. Det betyr at midlar må nyttast òg i andre periode, det vil seia etter 2027. Det er òg venta lågare framdrift enn det som vart lagt til grunn i gjeldande NTP. Høgre meiner difor at det må leggjast vekt på å optimalisera byggetida, noko som gjev framdrift og hurtigast mogleg ferdigstilling.

For E6 gjennom Sørfold føreslår ein ei kostnadsramme for delstrekninga E6 Megården–Sommerset, der resten av prosjektet, Megården–Mørsvikbotn, skal gjennomførast trinnvis. Her er det relevant å visa til KVU for Nord-Noreg, der utbetring av E6 Sørfold vert tillagt ei sikkerheitspolitisk betydning. Neste fase, Sommerset–Mørsvikbotn, er avgjerande for å oppnå ønskt effekt for prosjektet, og det er viktig å koma i gang med anleggsarbeid på resterande del av strekninga så snart som mogleg.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:10:35] (leiar i komiteen): Gode kommunikasjonar og gode vegar er avgjerande viktig for å binde landet saman og for å gje gode, trygge vegar for lokalbefolkninga, for næringslivet og for alle dei som er avhengige av å kome seg fram langs vegane våre. Dei to prosjekta som vi behandlar i Stortinget i dag, er to gode eksempel på nettopp det perspektivet.

Det eine er Megården–Sommerset på E6 gjennom Sørfold, ei utruleg viktig strekning for å binde landet saman. Sjølv har eg reist strekninga fleire gonger, seinast tidlegare denne veka. Då vi køyrde den strekninga, låg vi bak nokre vogntog og såg dei smale tunnelane. Det er mykje tungtransport og farlege situasjonar både i og mellom tunnelane. Ein ser behovet for å få gjort noko med vegen. Ein veit òg at når vegen vert stengd, som følgje av anten ulykker eller andre situasjonar, er det lange omkøyringsvegar. Anten må ein til Bodø, ta ferje over til Moskenes og køyre heile Lofoten og Vesterålen for å kome inn igjen på E6 ved Narvik, ei omkøyring på mange, mange timar, eller så må ein ta vegen om Sverige. Det berre illustrerer kor viktig det er å få realisert slike prosjekt både for dei som bur i området – dei som bur i Sørfold, og dei som bur i andre kommunar i regionen Hamarøy, Steigen og Fauske – og for å binde heile landet saman. Det er store mengder med næringstransport, store verdjar, som vert frakta kvar einaste dag.

Det er viktig at dette er starten. No er det Megården–Sommerset, men etter kvart må ein òg, slik Senterpartiet og Arbeidarpartiet har prioritert i Nasjonal transportplan, ta Sommerset–Mørsvikbotn og andre viktige strekningar på den denne traseen, som Ulvsvågskaret, sånn at ein får ein god, samanhengande E6 på strekninga mellom Fauske og Bognes.

Tilsvarande på E134 Røldal–Seljestad: Det er òg ei særdeles viktig strekning å få gjort noko med. Det er mange høgdemeter som ein må forsere i dag, det er mange svingar, og det er farlege situasjonar og rasutsette strekningar. Det gjeld å binde landet saman og finne gode, samanhengande kommunikasjonar. Det er ein gledeleg dag når vi i dag får fleirtal for det forslaget som regjeringa har lagt fram, og får fortgang i prosjekta.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:13:47]: Det er eit ordtak som heiter «betre seint enn aldri», og det kan sikkert brukast i så måte, for maken til seinfør samferdselsbygging har vel landet sjeldan sett av ei regjering. Dei fekk altså seks prosjekt, klare til å kunne setjast i gang i 2021. Dei to prosjekta som no skal i gang, på E6 og på E134, var klare i 2021. Ein startar altså ikkje eit einaste av dei nye prosjekta i inneverande periode. Ein kjem i gang i slutten av 2025. Framstegspartiet forstår ikkje kva som skal vere grunnlaget for at dette ikkje kan kome i gang tidlegare. Det er litt av grunnen til at vi føreslår å kome tilbake til dette i revidert og få fortgang i prosjekta.

Dette er på ein måte ei utsetjing av prosjekta. Det er også ei oppsplitting av E6-prosjektet i Nordland. Det er openbert spesielt når ein ser på behovet for dei seks store prosjekta som var klare, at to av prosjekta er føreslått kutta ut i den fyrste seksårsperioden og er flytta ut i den siste seksårsperioden, i ny NTP. Ein utset altså viktig vegbygging. Det er prosjekt som er viktige for trafikksikkerheita. Dei er viktige for framkoma, og dette er betydelege prosjekt som burde vore sette i gang for lenge sidan.

Vidare skal det framleis finansierast med bompengar. Det er Framstegspartiet veldig imot. Spesielt når det gjeld f.eks. E134 Røldal–Seljestad, burde ein eigentleg sett det som mogleg å finansiere det utan bompengar. Det same gjeld prosjektet på E6. Regjeringa skal likevel bruke bompengar. Det er i alle fall vi sterkt imot, og i vårt framlegg føreslår vi at prosjekta må kunne finansierast utan bompengar.

Det er i alle fall eit faktum at vi har ei regjering som eigentleg ikkje ønskjer å få framdrift i dei store prosjekta som er klare. Vi har ei transportnæring og ei bygg- og anleggsnæring i kneståande. Det er konkursar. Berre på Vestlandet fekk vi no ein stor konkurs i eit stort entreprenørselskap. Når ein er så seinfør med vegbygginga, vil det verte fleire konkursar. Det er dramatisk for ei næring som ikkje får prosjekt dei kan vere med i anbod på.

Det er to viktige prosjekt i denne saka. Vi støttar veg-utbygginga i prosjekta. Det er viktige prosjekt. Vi støttar ikkje finansieringa i prosjekta. Vi ønskjer at prosjekta kjem raskare i gang, og vi håpar vi i revidert budsjett får støtte for at dette kan gjerast i 2024.

Eg fremjar forslaget vårt.

Presidenten [10:16:43]: Da har representanten Frank Edvard Sve tatt opp det forslaget han refererte til.

Mona Fagerås (SV) [10:16:59]: Vi i SV møter på noen fordommer når det gjelder vei. Vi er liksom imot vei, sier de andre partiene og folk rundt omkring. Men nei, sånn er det ikke. Vi vil bygge langt og trygt i stedet for bredt og dyrt. De to prosjektene vi diskuterer i dag, er gode eksempler på langt og trygt, som vi i SV støtter helhjertet opp om.

Jeg sa sågar i valgkampen for to og et halvt år siden at Sørfoldtunnelene, som vi på folkemunne kaller Megården–Mørsvikbotn, er det viktigste samferdselsprosjektet for Nordland. Jeg kunne ha smurt litt ekstra på, for det er ikke bare det viktigste samferdselsprosjektet for Nordland. Det er et av de viktigste samferdselsprosjektene for Norge. Dette er en veistreking med 16 tunneler hvor tunnelsikkerhetsforskriften har vært helt utelukket i mange, mange år. Det er tunneler som egentlig er bygd for tog av tyskere – hvor det kjører tungtransport med digre lastebiler stappfulle av fisk fra Nord-Norge til det europeiske markedet – og som er livsfarlige.

Nå får vi gjort noe med det, og jeg har lyst til å rope et ekstra hurra for det. Det er veldig bra. Dette er et så viktig prosjekt at SV, som man tror er imot vei, faktisk har brukt forhandlingskapital i forhandlinger med regjeringen for å få det på plass. Det er jeg utrolig stolt av å ha vært med på.

Jeg har allerede ropt hurra. Jeg kunne ha snakket om hvor lange omkjøringsveiene var, og at dette var en av Norges farligste veier, med over 500 hendelser bare i fjor, men jeg skal nøye meg med dette. Vi støtter selvfølgelig forslaget fra regjeringen, og jeg håper at dette bare er begynnelsen på det vi i SV har etterlyst kjempelenge, nemlig at vi er nødt til å vri de store samferdselsmidlene bort fra firefelts motorveier og til trygge hverdagsveier over hele landet.

Tobias Drevland Lund (R) [10:19:35]: Dette er en merkedag for Norge. Røldal–Seljestad-prosjektet handler om å knytte Norge sammen, fra Østlandet til Vestlandet, og er altså første byggetrinn på strekningen E134 Vågslid–Seljestad. Den utbedringen av E134 som nå skjer, er et veldig viktig prosjekt som lokalbefolkning, næringsliv, lokalpolitikere og ordførere alle har kjempet for veldig lenge. En viktig del av satsingen star-

ter nettopp med dette prosjektet. Veien er også en viktig ferdsselsåre, særlig for næringslivet, som komiteens flertall skriver i sine merknader, med 20 pst. tungtrafikk som går over denne veien.

Dette er et viktig prosjekt for hele Norge. Jeg håper det blir både kake, flagg og det som hører til, i dag – det bekreftes fra galleriet. Jeg er veldig glad for at dette får flertall i Stortinget. Rødt støtter derfor komiteens tilråding og er også veldig, veldig glad for at et prosjekt som er så viktig for Norge, blir vedtatt her i dag.

Jeg nøyer meg med en festtale her, og det må også være lov innimellom!

André N. Skjelstad (V) [10:21:07]: Det er gledelig å høre at de to ytterliggående partiene på venstresiden også er fornøyde med å binde landet sammen, men de fleste veiene vi holder på med i det langstrakte landet vårt, binder jo landet sammen.

Vi fikk en reisebeskrivelse med innlevelse fra komitélederen, så jeg trenger ikke å ramse opp alle de veistubbene som er her – de er viktige. Det som derimot er litt beklagelig, er at det var seks gryteklare prosjekt da vi forlot regjeringskontorene. Nå løftes det fram to.

Jeg er pragmatiker når det gjelder bom. Selv om de fleste av oss ikke er spesielt glade når vi passerer dem og får regningen i posten, er vi nødt til å ha et pragmatisk forhold til det, for vi må få bygd veiene som er helt nødvendige. Hva som er hverdagsveier, kan være litt avhengig av hvor man bor i landet. Hvis man bor ved en fylkesvei, kan man vel gjerne kalle det en hverdagsvei, som det antagelig var tyskerne som satte spaden i og sprengte sist, så det er mye prosjekt.

De prosjektene denne saken gjelder, er gode, og de støttes helhjertet. Jeg viser også til merknaden fra oss og Høyre, der vi påpeker at det er litt beklagelig at det skyves litt ut i tid. Det er gledelig at vi kommer i gang også med denne regjeringen her. Selv om det tar litt tid, synes jeg det er gledelig at vi har det på plass. Det er en bra dag, men det skulle gjerne vært så mye, mye mer, også av det som er hverdagsveier for folk flest.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:23:14]: I Prop. 44 S for 2023–2024 legger jeg fram forslag til bompengefinansiering og kostnadsramme for prosjektet E134 Røldal–Seljestad i Ullensvang kommune i Vestland, og også forslag til kostnadsramme for prosjektet E6 Megården–Sommerset i Sørfold kommune i Nordland.

Prosjektet E134 Røldal–Seljestad utgjør det første byggetrinn på strekningen E134 Vågslid–Seljestad. E134 er hovedveisambandet mellom øst og vest i Sør-Norge, og veien er viktig for transport mellom Østlandet og den sørlige delen av Vestlandet. Dagens vei har lav standard, som flere har vært inne på. Tunnelene på strekningen er lave og smale, og veien er mange steder

svært smal, svingete og har bratte stigninger. Veien blir tidvis stengt, og det er kolonnekjøring og dårlig framkommelighet på vinterdager med dårlig vær. Prosjektet omfatter i hovedsak ny tunnel, som vil redusere stigningene vesentlig og korte ned strekningen med om lag 6 km. Prosjektet er et viktig bidrag til en mer vintersikker vei, som vil gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet. Reisetiden reduseres med om lag 18 minutter for tunge kjøretøy og om lag 12 minutter for personbiler. Dette er bra både for lokalbefolkningen og for næringslivet som frakter varer fra Vestlandet og ut i Europa. Samferdselsdepartementet foreslår her en kostnadsramme på 4,9 mrd. kr for prosjektet, og jeg håper på Stortingets tilslutning til dette.

Jeg ber også om Stortingets tilslutning til at dette prosjektet delvis finansieres med bompenger, og at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger. Forutsatt Stortingets godkjenning er det lagt opp til oppstart av prosjektet i 2025, med åpning for trafikk i 2031.

Når det gjelder prosjektet Megården–Sommerset, viser jeg til at vi i statsbudsjettet for 2024 har satt av midler til å starte opp prosjektet i 2024, og i Prop. 1 S for 2023–2024 varsler departementet at det skal gjennomføres en ekstern kvalitetssikring, og at vi vil komme tilbake med forslag til kostnadsramme. Det er nå gjennomført KS2, og i denne proposisjonen legger Samferdselsdepartementet også fram forslag til kostnadsramme for utbygging av prosjektet E6 Megården–Sommerset i Sørfold i Nordland. Prosjektet er en delstrekning, som det har blitt nevnt her, på strekningen E6 Megården–Mørsvikbotn. Det vil gis gode forutsetninger for næringsliv, framkommelighet og trafiksikkerhet. Man korter også ned dagens vei og oppfyller på denne måten viktige betingelser i tunnelforskriften. Samferdselsdepartementet foreslår, etter gjennomføring av KS2, en kostnadsramme på 7 283 mill. 2024-kroner, og det er lagt opp til anleggsstart i 2025 og trafikkåpning i 2031.

Presidenten [10:26:12]: Det blir replikkordskifte.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:26:27]: Prosjekta som vert lagde fram, er svært viktige. Men eg har eit spørsmål: Kva er grunnlaget for at det skal ta tre–fire år før ein klarar å kome med desse viktige prosjekta til Stortinget? Kva er altså grunnlaget for at ein ikkje kjem i gang med desse prosjekta før dagens regjering går av i 2025?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:26:56]: På denne dagen er det viktig å glede seg over at disse to prosjektene kommer i gang, og det er et bredt flertall i Stortinget for å sette i gang. Dette er etterlengtede prosjekter. Det er bra for trafiksikkerheten, og det er bra for framkommeligheten.

Jeg tror representanten Sve også husker at vi i 2023 var i en krevende situasjon når det gjaldt å holde igjen på samfunnets ressurser, på å holde statsbudsjettet igjen i en fase hvor vi rett og slett skulle bidra til ikke å presse renten opp og ha ytterligere prisstigning. Det var historien rundt at man ventet med å starte opp noen av disse prosjektene. Det var selvfølgelig riktig. Nå er vi i en fase hvor vi kan sette i gang disse prosjektene, og det burde representanten Sve glede seg over.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:27:36]: Vi gleder oss over at ein endeleg får i gang to av dei seks prosjekta som var klare, men at ein skal vente heilt til slutten av 2025 med å setje i gang, er ikkje noko nokon kan glede seg over. Det er eigentleg veldig rart.

Når statsråden seier at det var viktig å halde igjen økonomien i 2023 og til no på grunn av rente og økonomiforhold, er det veldig rart at ein strøydde rundt seg med milliardar på havvind og klima- og miljøtiltak. Då betydde økonomien lite.

Det er ikkje sånn at Arbeidarpartiet her faktisk viser at dei ikkje ønskjer å byggje ut store prosjekt, men at det er mange andre område som er viktigare, for ein utset prosjekta. Faktisk er det ingen av dei nye, store prosjekta som var klare i 2020, som altså kjem i gang før dagens regjering går av i 2025.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:28:32]: Med respekt å melde er det ikke et riktig bilde som tegnes her. Det har vært igangsatt flere store prosjekter. Vi kan bl.a. nevne prosjektet Hålogalandsvegen i Nordland, som er et gigantprosjekt som jeg har vært med på å ta spadestikk på, og det finnes flere eksempler på det. I tillegg har denne regjeringen også startet opp to store lufthavnprosjekter, så beskrivelsen av at denne regjeringen ikke starter opp prosjekter innenfor samferdsel, er ikke riktig. Nå velger vi altså å starte opp flere prosjekter, og i NTP legges det selvfølgelig opp til å videreføre noen av disse prosjektene, men selvfølgelig også langt flere prosjekter.

Mona Fagerås (SV) [10:29:18]: Som den gode nordlendingen jeg er, må jeg følge opp litt på Megården–Sommerset. Som komitéleder Gjelsvik var inne på i sitt innlegg, er det vi vedtar i dag, bare første steg på veien. Mye gjenstår for å få oppgradert E6 i nordre Nordland.

Hva er ministerens videre planer for strekningen? Vil hele strekningen bli videreført til Hamarøy og Ulsvågskaret, og blir dette sett i sammenheng og videreført etter hvert som veien blir ferdig fra Megården?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:29:55]: Det korte svaret på det er ja, vi skal videre til Mørsvikbotn, og i NTP har vi lagt opp til det. Jeg tror alle kjenner til at det pro-

sjektet som vi nå starter opp, vil ta lang tid, og det er naturlig å tenke seg at man forsøker å få en slags rasjonell framdrift, og at man går vidare. Det er oppdraget vi kommer til å gi til Statens vegvesen i så måte. Så skal vi være forsiktige her og nå med å si helt konkret hvordan dette vil forholde seg seks år fram i tid, men det er i hvert fall det som er ambisjonen.

Presidenten [10:30:23]: Replikordskiftet er avsluttet.

Øystein Mathisen (A) [10:30:41]: Dette er en gledens dag både på Vestlandet og i Nordland. Jeg har ikke hatt gleden av å kjøre denne veistrekningen på Vestlandet som nå får byggestart, men jeg har hatt den blandede gleden av å ha kjørt gjennom tunnelene i Sørfold mange ganger, ofte på vinteren, med mye trafikk, mye tungtrafikk. Dette er farlige veier som har et stort behov for utbedring.

Det er mange – ordførere, lokalpolitikere og andre – som har stått på lenge for at disse nå blir prioritert og realisert. Det kommer til å bety mye for trafikksikkerheten, men også for framkomsten, lokalbefolkningen og næringslivet i disse regionene. Det er spesielt gledelig i Nord-Salten, det som kommer akkurat her. Jeg er også veldig glad for det ministeren sier om at vi skal holde framdriften oppe. Dette er første del. Det er mer vei som skal realiseres før hele prosjektet er gjennomført. Det er kjempeviktig, og det skal vi holde trykk og framdrift på hele veien.

Anleggsstarten i 2025 kommer til å bli en merkedag. Det er mange som har vært skeptiske, for mye har blitt snakket om og lovet av tidligere regjeringer, men ikke realisert og igangsatt. Nå skjer det. Nå blir det byggestart. Nå blir det nye veier.

Dette er en gledens dag for mange folk i Salten. Det har vært godt samarbeid med regjeringen og ministeren for at dette prosjektet skulle bli prioritert. Det er kjempebra.

Lisa Marie Ness Klungland (Sp) [10:32:28]: Det var enorm lette og glede då nyheita kom om at tunnelen endeleg kjem. Endeleg kjem han – det skreiv eg på kaka me spretta på ordførarkontoret i Ølen i Vindafjord kommune den dagen i fjor. Den nye tunnelen skal erstatta tunnelane som er der i dag, og dei bratte og skarpe svingane i Håradalen. Heile vinteren står det fast trailerar som ikkje kjem seg opp, eller det ligg trailerar som ikkje har klart svingane, i grøfta. Det skapar utfordringar for sjåførane, for andre sjåførar, for fraktselskapa og for næringslivet vårt. Det skapar òg utfordringar for lokalbefolkninga, spesielt dei som pendlar.

For min heimregion er denne veggen veldig viktig. Skal me få selt det me produserer, må det ofte over fjell-

et. Denne tunnelen har difor enorm betydning for næringslivet, både heime, på resten av Vestlandet og òg på Austlandet – ikkje berre for faktisk å koma seg over, men òg fordi det er tidssparande, kostnadssparande og meir miljøvenleg med den nye tunnelen. I vinter var me inne-stengde. Ferjene gjekk verken den eine eller den andre veggen, Odda var innestengd, og fjellet var stengt frå Seljestad. Det er altså òg eit beredskapsomsyn å ta her.

Dette er første steg på strekninga Seljestad–Vågsli. Det er viktig med fortsett framdrift på resten. I går stod folk i kolonne og venta i opp mot tre timar til saman – og «time is money».

Til slutt vil eg takka alle som har stått på og engasjert seg i denne saka. Spesielt vil eg takka ordførarane våre i Etne og Vindafjord, Ole Johan og Mette Heidi.

Bård Hoksrud (FrP) [10:34:26]: Ja, dette er en gledens dag for alle dem som har kjempet i alle disse årene for disse to utrolig viktige veistrekningene. Som tidligere samferdselspolitikker kan jeg si at fra 2005 har E134 vært på den politiske agendaen mange ganger, og derfor er jeg veldig glad for at vi kommer dit vi gjør i dag.

En kunne tatt diskusjonen om bompenger osv. Jeg skjønner at man ikke er så opptatt av det, men det er ikke tvil om at 3 av 10 kroner vil gå til banker og finansinstitusjoner og til å kreve inn en forholdsvis liten andel bompenger. Jeg tenker som så at det er mange her som nå er utrolig godt fornøyd og veldig glad for det som skjer, og det er definitivt jeg også.

Man kommer altså ikke i gang før 2025. Jeg vet at det skal være kakespising etterpå. Det er kanskje det som er forskjellen på den gang jeg var en del av en regjering og hadde regjeringsmakt. Da var det mye kakespising, for det ble det åpnet mange nye veier. I et folkehelseperspektiv er det kanskje greit at det går noen år til neste kakespising, når veien skal åpnes.

Man skal starte å bygge den i 2025. Det burde vært startet langt tidligere, prosjektet har ligget helt klart. Det var kritikk mot Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, som var ferdig med saken i 2021 og ikke hadde klart å få den fram til Stortinget, men den har ligget lenge. Det har faktisk gått 20 år fra jeg kom inn på Stortinget og begynte å diskutere og snakke varmt for denne veien, til man skal begynne å bygge, og det skal da gå 24 år før man er ferdig med veien. Det er litt som den gamle fylkesordføreren i Telemark, Andreas Kjær fra Senterpartiet, sa det: Det å jobbe med samferdsel, er omtrent som å jobbe i evighetens perspektiv – ting tar tid.

Likevel, på en dag som denne tror jeg vi alle er veldig godt fornøyd med at det endelig kommer et vedtak i Stortinget. Dette er bare en bitte, liten del av denne utrolig viktige veien. Kanskje spesielt for næringslivet, telemarkinger og Grenlands-industrien er det et utrolig

viktig vedtak vi gjør nå – på samme måte som det er for næringslivet rundt omkring i hele landet, men selvfølgelig spesielt på Østlandet og Vestlandet.

Jeg tror vel at vi heller bare tenker at nå gjelder det å finne fram flagget og heise det, og så får vi se om det finnes noen muligheter for å kunne framskynde prosjektet og komme i gang enda litt kjappere, sånn at det forhåpentligvis kan være ferdig før 2029. Hvis ikke er i hvert fall horisonten at når man er i 2029, skal dette prosjektet være ferdig, og det er bra for alle som kjører på veien og er opptatt av å få dette på plass. Det er en gledens dag.

Tove Elise Madland (A) [10:37:41]: E134 og tunnel Seljestad–Røldal har vore diskutert lenge. I eit bedriftsøkonomisk perspektiv, eit samfunnsøkonomisk perspektiv og eit klimaperspektiv er dette ei vegstrekning av stor betydning. E134 er vår veg aust–vest.

Det er ein stor dag for heile regionen. For Nord-Rogaland og for Sunnhordland er dette ei sak som har engasjert i veldig lang tid. Det er mange lokale og regionale politikarar som har jobba lenge for at dette skulle bli ein realitet. Nok ein gong viser det seg at langsiktig arbeid gjev resultat. Så vil nok nokon seia at det må vera grenser for kor langsiktig ein må jobba.

For næringslivet er det heilt avgjerande at denne tunnelen kjem. I min kommune, Vindafjord, blir det produsert store mengder mat som blir sende på lastebilar austover kvar einaste dag, året rundt. Matsikkerheit og forsyningssikkerheit heng nøye saman. Å sikra at mat kjem raskt og sikkert fram både til kjedene og til forbrukarane, er avgjerande. Næringslivet vårt er avhengig av ein infrastruktur som fungerer, og som bind landet saman både sommar og vinter. Ein tunnel som dette vil ikkje berre korta ned reisetida, men spara næringslivet for både drivstoffutgifter og slitasje på køyretøy. Ikkje minst vil dette bety ein betre arbeidskvardag for våre yrkessjåførar.

Me er ikkje i mål. Det står igjen mykje for å få ein vintersikker veg, men me er i gang. Me har ei regjering som verkeleg satsar på heile E134. Ikkje minst er denne tunnelen svært viktig sett ut frå eit klimaperspektiv, for det å minska klimautslepp er ein av våre viktigaste jobbar.

Politikk er å vilja, politikk er å ta val, og politikk er å ta ansvar. Takk til samferdselsministeren og medarbeidarane, som aldri blir leie av å høyra om E134. No er me her – me gjer eit vedtak i dag som betyr mykje for veldig mange.

Siv Mossleth (Sp) [10:40:09]: I dag er en jubeldag på Stortinget. Jeg er så glad for at de seks første, farligste og eldste tunnelene i Sørfold forsvinner. Dette har vi jobbet hardt for å få til. Det har vært litt vanskelig for distriktsveiene og hverdagsveiene å nå fram i de store fire-

feltsmotorveisatsingene, men nå kommer denne veien på plass.

Det betyr kjempemye for folk i området, men dette er jo en nasjonal vei – det er E6 – og det kommer til å bety kjempemye for hele landet, for verdiskapingen i landet. Denne veien er viktig for folk og for transport som skal fram, og den er kjempeviktig i et trafikksikkerhetsperspektiv og i et verdiskapingsperspektiv.

Jeg har snakket med Norges Lastebileier-Forbund, og jeg vet at de flagger for og feirer nye, tryggere veier i nord i dag. Maskinentreprenørenes Forbund har jeg også snakket med, og de er klare til å bygge trygge veier for folk. Det som er bra med at prosjektet E6 Sørfoldtunnelene – altså det som finansieres i dag, fra Megården til Sommerset – er delt opp, er at det er bra for norske bedrifter og norske interesser, for det gjør det lettere for lokale og nasjonale aktører å komme langt fram i anbudskonkurransene som starter.

Samtidig er det en del ting som forundrer meg litt. Det som forundrer meg veldig, er at Fremskrittspartiet, ved representanten Sve, forteller at de er imot finansieringen. Jeg tenker at E6 Sørfold finansieres fullt og helt av staten. Det er ikke én krone i bompenger. At Fremskrittspartiet er mot det, skjønner jeg slett ikke.

Som sagt: Det er en festdag i dag, og til representanten Lund fra Rødt vil jeg si at det er mulig å få marsipan-kake hos Senterpartiet.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [10:43:13]: Jeg skal ikke påta meg å forklare hvordan noen skal forstå hva noen andre har sagt, men det jeg kan gjøre, som nordlandspolitiker, er i hvert fall å føye meg inn blant dem som mener det er en gledens dag, når vi nå kommer i gang med iallfall deler av problematikken som er E6 fra Fauske til Bognes. Svært mange prater om tunneler, men denne strekningen er så mye mer.

Det er på høy tid. I vinter har Ofotbanen vært stengt i flere måneder på grunn av avsporing. Via Ofotbanen fraktes 70 pst. av detaljhandelen i Nordland inn. Når den er stengt, er det E6 fra Fauske og nordover som skal sørge for at vi har forsyningssikkerhet i Norge. Da er 16 tunneler som ikke tilfredsstiller tunnelforskriften, et problem. Det er et problem fordi vegtrafikkloven brytes for hver trailer som kjører gjennom, fordi de er for høye. De skulle egentlig hatt politieskorte eller dispensasjon for hver gang de kjører gjennom. Det er et problem.

Ved å komme i gang på denne strekningen fjerner man de problemene. Vi fjerner reisetid, men vi fjerner ikke det at Norge er avskåret ved at man ikke tar noe videre nordover. Når jeg leser regjeringens forslag til NTP, blir jeg skrekkelig trist over at man ikke ser det samme engasjementet som statsråden hadde rundt Hålogalandsvegen – det at man går i gang med hele prosjektet

og driver tunneler fra ende til annen for å komme i mål. Det velger man ikke å gjøre i dette prosjektet, ved at man skal komme i gang med resten av strekningen i siste planperiode, som er det regjeringen fremmer.

Man har lagt inn Ulsvågskaret som et prosjekt, men strekningen inneholder Kråkmo til Sandnesbotn, Kråkmofjellet sør, Merkforbakkan, Ulsvågskaret og Nordkilsvingen. Alle disse er flaskehalsen som gjør at veien er stengt, og at forsyningssikkerheten til Norge og til nordlendingene ikke ivaretas. Jeg kjører strekningen. Jeg kjørte den på mandag, jeg skal kjøre den i dag, og jeg skal kjøre den på søndag. Sannelig kjører jeg den fire ganger i måneden, og det er langt annet enn tunnelene som er problemet.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [10:46:10]: Jeg var sammen med komitélederen på en tur fra Bodø til Evenes for en to–tre dager siden. Det var en fantastisk tur i dårlig vær, med mye telehiv. En del nestenulykker var det vel også, holdt jeg på å si, men vi berget oss. Jeg kjørte litt live på Facebook, så jeg håper man har sett det, for den filmen kan være verdt å se.

Jeg fikk med meg at det var noen som mente at dette skulle vært gjort for lenge siden. Den rekken føyer jeg meg inn i og er helt enig med. Det skulle vært gjort for veldig lenge siden, men nå er vi i gang – nå kommer det.

Jeg har bodd her i Oslo i forbindelse med at jeg har vært så heldig å få være på Stortinget – seks år, tror jeg det er. Jeg ser at det i dette området er veldig stor aktivitet hele tiden. Det virker som det er ganske lett å få penger til aktivitet i de store byene rundt Oslo, og i Oslo. For å få det til er det ofte sånn at man må snakke litt med folk. Mona Fagerås framhevet at hun var ganske viktig for å få det til, og det tror jeg er ganske riktig. Det er jo litt synd at det skal være sånn. Jeg synes at når vi starter på prosjekt, også i nord, må vi klare å få dem på plass.

Sørfoldtunnelene har jeg hatt en del møter om, og jeg har lyst til å fortelle en liten historie om en kar som heter Torleif Engan, som ringte meg kl. 23 – det er en måneds tid siden – da han var innlagt på sykehus i Bodø. Han hadde hørt at det kanskje kom til å bli gjort noe med Sørfoldtunnelene. Ja, sa jeg, det ser ut som at det kan gå veien. Han begynte å gråte i telefonen. Det betyr så enormt mye, det som skjer nå. Jeg skal ikke si så veldig mye mer, men jeg tror at et sånt engasjement som Torleif Engan har hatt, har vært en veldig stor årsak til at vi er der vi er nå.

Når det gjelder Ulsvågskaret, var det snakk om at man måtte se på flere ting. Ulsvågskaret er et skummelt skar. Det jeg har lyst til å si, er hva de som jobber der som bilbergere, sa. De sa at de nå håper at det kommer til å skje noe der, slik at de blir fri for arbeid.

Marte Mjøs Persen (A) [10:49:23]: Det er mange som har sagt at dette er en gledens dag. Det er det jo ikke minst, president, fordi veien mellom våre to hjembyer, E134, på mange måter – i hvert fall til slutt – går til Drammen.

Det er mange her som har nevnt hvor viktig det er med engasjement og godt samarbeid. Det har jeg lyst til å framheve når det gjelder E134. Her ser man et bredt og stort engasjement for alle de ulike parsellene, faktisk på hele strekningen mellom Haugesund og Drammen, men også i regionene rundt, selv om veien ikke går der. Der har man stått sammen hele tiden for å få bygd ut parsellene.

Nå er det Røldal–Seljestad som står for tur. Det er en kjempeviktig vei, som mange har sagt. Det gir ikke kortere kjørelengde, man reduserer høydemeter, noe som igjen betyr at man reduserer utslipp. Vogntog sparer med det betydelige mengder drivstoff, det gir en sikrere vei og ikke minst bedre regularitet. På akkurat dette veistrekket er det faktisk ikke dårlig vær som er hovedårsaken til at man har kolonnekjøring eller veirestriksjoner, det er faktisk at tunge biler og store kjøretøy setter seg fast. Med denne veien vil regulariteten bedre seg med om lag 25 pst. av det som har vært gjennomsnittet for de siste tiårene.

Når det gjelder dette strekket, tenker jeg det er viktig også å nevne at for folk som bor i Røldal, vil det bety at trafikken kommer ut av deres hjemsted, deres bygd. Det er også viktig.

Jeg synes det er fint at vi behandler disse to sakene sammen, for de har noen likheter knyttet til betydningen og viktigheten for folk. Det er utrolig fint å lytte til en debatt der både vestlendinger, nordlendinger og alt imellom går sammen. I dag har jeg lyst til å gi en stor honnør til alle dem som i årevis har jobbet for dette strekket. Noen er nevnt fra denne talerstolen allerede. Jeg skal ikke nevne ytterligere navn, men jeg vet at det her har vært et bredt engasjement fra mange ordførere over tid. Det viktige her er at man snakker like godt om alle deler av prosjektet, noe som gjør at jeg tror vi kommer til å lykkes med å ha en fullt oppgradert E134 hele veien til Drammen når vi er ferdige. NTP peker i den retning.

Presidenten [10:52:21]: Kanskje det blir bløtkake på presidenten i dag også!

Bjørnar Skjæran (A) [10:52:41]: E6 er og blir den viktigste livsnerven gjennom landet vårt, fra Svinesund til Kirkenes. Den desidert verste strekningen finner vi mellom Fauske og Bognes i Nordland. Jeg har selv kjørt gjennom Sørfoldtunnelene mange ganger, både med personbil og med vogntog. Det er ingen tvil om at det trengs ny vei. Framkommeligheten er dårlig, streknin-

gen er farlig, og omkjøringsveien gjennom Sverige tar mer enn elleve timer – elleve timer!

Jeg vil berømme regjeringen og statsråden for at vi endelig kommer i gang, og for at samferdselspolitikk gjøres til næringspolitikk.

Planene for strekningen var klare allerede i 2016. Jeg minnes godt da Fremskrittspartiets statssekretær den gangen lanserte den nye traseen, men så skjedde det lite. Det må penger på bordet for å komme i gang. Det fikk vi ikke i statsbudsjettet for 2017 – eller 2018, 2019, 2020, 2021 eller 2022 – men nå skjer det.

Jeg vil alltid minnes den 14. august 2023. Da fikk jeg anledning til å stå i Sørfold sammen med finansministeren og si at vi skal gjøre det vi gjør nå – og sier vi det, gjør vi det.

Prosjekter for mange milliarder kroner er nesten alltid for store for lokale og regionale entreprenører, noen ganger også for de store nasjonale aktørene. Å dele opp de store prosjektene, som Fauske–Bognes, er derfor god næringspolitikk, noe også Maskinentreprenørenes Forbund understreker.

Jeg vil berømme alle partiene som stiller seg bak proposisjonen i dag. For E6 nord i Nordland velger jeg å ta det som et signal om at de partiene som ikke var i stand til å komme i gang med dette prosjektet da de satt i regjering for få år siden, vil kunne komme til å følge opp om de skulle komme tilbake i regjering før veien står ferdig.

President: «Show me your budget» sa en annen president en gang. Det måtte en regjering av Arbeiderpartiet og Senterpartiet til for at de første milliardene til Sørfoldtunnelene ble lagt på bordet. Det vil stå i historiebøkene, uansett hvor mange store ord vi hører i dag fra tidligere regjeringspartier.

Med denne proposisjonen går vi fra PowerPoint-presentasjoner til anleggsstart. Handling fra regjeringspartiene er realiteten. Penger på budsjettet setter anlegg i gang. Kritikkk fra opposisjonen har, så vidt jeg vet, aldri bygd én meter vei.

Jone Blikra (A) [10:55:51]: Jeg skal ikke forsøke å oppsummere debatten, men jeg registrerer at det er positivitet og glede over at vi endelig får disse to prosjektene vedtatt, og at de skal gjennomføres.

Så er det selvfølgelig noen få programforpliktete politiske leggsparke. Det hører med, og det er forventet. Når man tar et saksordførers ansvar, tar man selvfølgelig det på alvor. men jeg må innrømme at når vi er ferdige med høringen om Nasjonal transportplan i morgen, og jeg setter meg i bilen og kjører E134 hjem til Vikedal og Vindafjord for å besøke min mor, er det nok med litt spesiell høytid jeg passerer Røldal–Seljestad ca. kl. 18.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:56:56]: E6 fra Fauske til Bognes, heile strekninga, er ei viktig strekning å få gjort

noko med. Det er interessant å høyre parti som har utgjort fleirtalet i denne salen tidlegare, no kritisere dagens regjering, som faktisk legg fram sak for Stortinget for at noko skal verte gjort. Det er spesielt interessant å merke seg representanten frå Framstegspartiet, som viste til at det er behov for å få gjort noko med Kråkmofjellet. Sist Senterpartiet og Arbeidarpartiet sat i regjering, saman med SV, låg det inne at ein skulle gjere noko på Kråkmofjellet, òg i retning Mørsvikbotn, som ein del av den utbygginga som allereie har skjedd. Det sørgde Framstegspartiet for å ta ut då ein sat i regjering og hadde samferdselsministeren og finansministeren.

Til Ulvsvågskaret, som representanten Iversen heilt riktig seier er eit utruleg viktig punkt å få gjort noko med: Dagens regjering sørgjer i forslaget til Nasjonal transportplan for å fullfinansiere heile prosjektet gjennom Sørfold, både første og andre del, men òg Ulvsvågskaret. Frå den førre regjeringa låg altså ikkje Ulvsvågskaret inne som ei prioritering. Vi har sørgt for å følgje opp det vi sa i opposisjon. Det er òg ein viktig del av ei heilskapleg utbygging frå Fauske til Bognes.

Når det gjeld eksempelvis Merkforrbakkan, er det eit mindre prosjekt som Statens vegvesen har moglegheit til å prioritere innafor sine rammer, og som ikkje ligg i den porteføljen ein skal prioritere av større prosjekt.

Så til E134 Røldal–Seljestad. Det er eit særdeles viktig vedtak som vert gjort i dag om tunnel der, men det er òg eit første steg – ikkje berre austover, men òg vestover. Eg registrerer òg der at det er parti i denne salen, i opposisjonen, som seier at ein skulle ønske at ting skjer raskare, og at ein skulle hatt høgare ambisjonar. Vel, i den nasjonale transportplanen som er lagd fram av dagens Arbeidarparti–Senterparti-regjering, prioriterer vi fleire viktige strekningar på E134. Blant anna prioriterer vi Bakka–Mo, som ligg i Etne kommune. Den var ikkje prioritert i den førre nasjonale transportplanen frå Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti si side. Der har vi sørgt for å følgje opp det vi sa i opposisjon, om at det er ein viktig del av ein heilskapleg strategi for utbygging av den strekninga.

Senterpartiet og Arbeidarpartiet følgjer opp konkret med omsyn til å sørgje for god samanhengande utbygging, på både E6 i Nordland og E134 i Vestland og Telemark fylke.

Bård Hoksrud (FrP) [11:00:02]: Jeg tenkte ikke jeg skulle ta fram kanonene i det forrige innlegget, for det så ut til å bli en hyggelig og veldig positiv greie, men det er jo ikke tvil om at de to siste talerne er rimelig selektive i virkelighetsbeskrivelsen.

Når man prater om Bakka–Mo, vil jeg minne om at for Bakka–Solheim hadde Arbeiderpartiet hele den strekningen i NTP-en som da lå til behandling, og som

er der nå, men den er altså utsatt, og deler er tatt ut av den nye NTP-en fra denne regjeringen. Elgsjø–Saggrenda, som lå inne i første del av NTP-perioden, er nå skjøvet ut.

Hvis man skal gå opp her og være så forbasket – unnskyld – høy og mørk, bør man også være litt redelig i debatten. Hvorfor kommer dette prosjektet først nå, når det har ligget helt klart i departementet siden 2021? Det tok altså litt tid. Fremskrittspartiet satte i gang og var på full fart til å gjøre dette, men jeg tror alle representanter i dette huset som jobber med samferdsel, vet at når det gjelder å få på plass prosjektene, er det faktisk en del forarbeid før vi kommer til at prosjektene blir lagt fram.

Realiteten er at i de seks og et halvt årene Fremskrittspartiet satt i regjering – sammen med de andre partiene vi satt med i de forskjellige regjeringene – økte samferdselsbudsjettene med nesten det dobbelte. Da vi gikk ut av regjering, ble det litt mindre penger til vei, men Fremskrittspartiet sørget for at veibevilgningene ble styrket når vi forhandlet med de andre partiene.

Jeg synes man skal være litt redelig og ærlig på at man kunne satt i gang med et knips da man kom i regjering i 2021. Fordi man ønsker bompenger, hadde det bare vært å sette i gang, men man kommer altså og sier at man skal starte i 2025 og være ferdig i 2029. Det er å være litt uredelig på denne talerstolen, synes jeg.

Jeg skjønner det selvfølgelig, jeg synes det er bra og tror alle er enige om at det er en gledens dag i dag. Jeg skal fortsette med folkehelse og helsepolitikk etterpå, så jeg får ikke vært med på å spise bløtkake, og det tror jeg ikke jeg trenger heller. Men jeg gleder meg med alle dem som skal kose seg med bløtkake i dag, og så får vi sikkert kose oss med bløtkake når man setter i gang og første salve går på prosjektet.

Vi får håpe det blir ferdig enda litt kjappere, for man er blitt veldig flink til å jobbe raskt. Nye veier er et godt eksempel på at man blir fortere ferdig med prosjektene enn det som kanskje lå til grunn, og det kan vi håpe kan skje her også, sånn at de som dette virkelig gjelder, skal få bruke veien raskest mulig. Det burde være det aller viktigste.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:03:08]: Aldri har så mange ete så mykje kake for så lite, har det stått i avisene i heile Noreg. Det er med bakgrunn i regjeringa si framlegging av NTP og korleis dei har handtert det. I Sunnmørsposten stod det at det tenderte til å vere frekt, då framståande representantar frå regjering og regjeringsparti var ute og åt kake fordi ein flytta prosjekt frå dei fyrste seks åra til dei siste seks åra i NTP.

Representanten Hoksrud nemnde E134 Saggrenda, men det var fleire prosjekt som vart flytta ut. Når ein står på talarstolen og prøver å framstille seg høg og mørk – at

dagens regjering er så utruleg framoverlent i vegbygging – kunne eg vore freista til å bruke orda til Sunnmørsposten, men eg skal ikkje gjere det, for då bruker sikkert presidenten klubba.

Det er altså snakk om å vere reieleg når ein står her. I 2021 hadde ein seks prosjekt ein kunne ha kome i gang med. Ein har prestert å ta to av desse prosjekta – E16 Slæen og E134 Saggrenda – ut frå dei fyrste seks åra og flytte dei ut til dei siste seks åra, og då er dei i realiteten ute. Så har ein putta inn nye prosjekt som ikkje er prioriterte. Det betyr at ein eigentleg utset heile greia.

Ein representant for Arbeidarpartiet prøver å sparke Framstegspartiet på leggen – Framstegspartiet, som faktisk bygde landet. Det er ikkje mogleg å ta frå korkje Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti eller Venstre at vi faktisk bygde landet. Det lukta asphalt. Vi prioriterte samferdsel. Det har ikkje dagens regjering gjort. Fasiten kjem til å vere at når dagens regjering går av i 2025, vil det ikkje vere eitt einaste nytt prosjekt som er sett i gang. Det er riktig, som statsråden sa, at dei har sett i gang prosjekt, men det er ikkje nye prosjekt som står i systemet. Utgangspunktet er at det er umogleg for dagens regjeringsparti å framheve at ein har vore så framoverlent i vegbygging. Ein viser det med all tydelegheit også vidare.

Vi skubbar desse to prosjekta etter alle dei andre. Det er kjempeviktige prosjekt, og det er bra at dei kjem no. Det er alle einige om, men ein må vere reieleg. Det å sparke tidlegare regjeringsparti på leggen, slik det vert gjort av fleire, synest i alle fall underteikna er ureieleg. Eg synest det er viktig at vi behandlar kvarandre med ein viss respekt når det gjeld både det som har vorte gjort, og det som er i ferd med å skje med dagens regjering.

Presidenten [11:06:10]: Det har blitt noen flere på talerlisten, og det er vel før dere har begynt å spise bløtkake.

Bjørnar Skjæran (A) [11:06:23]: Jeg synes det er gemyttlig og hyggelig her. Jeg hørte at representanten Bård Hoksrud etterlyste det. Det er alltid gemyttlig og hyggelig når Hoksrud er til stede – det er min opplevelse. Så er det ikke riktig alle representantene som greier å holde seg innenfor den rammen. Jeg må si at når representanten Sve går på talerstolen og begynner å snakke om redelighet, synes jeg vi passerer det punktet der debatten er blitt annerledes. Jeg vil anbefale representanten Sve – og jeg kan godt være guide på turen – å ta turen gjennom Porten til Nord-Norge. Da kommer vi til det første punktet der man kan snakke om å stille spørsmål ved om det har vært redelighet. Der var det nemlig sånn: Ja da, Fremskrittspartiet kjempet mot E6 Helgeland i alle kommunestyrene og i fylkestinget, men vi kom dit at den skulle bygges. Det var to klare

forutsetninger: ferdig i 2020, og alle parsellene skulle bygges ut. Fremskrittspartiet bygde bommene, men de bygde ikke veiene. Det rydder nå samferdselsminister Jon-Ivar Nygård opp i.

Det andre er Nye veier, som man skryter så hemningsløst av. Ja, Nye veier har sikkert gjort flere bra ting. I Nord-Norge har det vært trist. De får penger fra regjeringen, penger fra Stortinget, men nekter å bygge vei. Derfor synes jeg det er bra at regjeringen tar tilbake de tre nordnorske parsellene og gir dem over til politisk beslutning, sånn at vi kan få bygd veien ned fra Saltfjellet på nordsiden, som er en tragedie, og få bygd de andre to parsellene som Nye veier ikke ville bygge i Nord-Norge.

Jeg ser på mange måter en parallell mellom den forrige regjeringen og det Nye veier gjør. Man bygger masse – jeg skal ikke frata Solberg-regjeringen og Fremskrittspartiet at man bygde landet mens man holdt på – men fordelingen mellom den nordnorske landsdelen og resten av landet var ikke mye å skryte av, verken for Nye veier eller for representantene Sve og Hoksrud.

Geir Adelsten Iversen (Sp) [11:08:32]: President, jeg tror det blir kake på deg også etter hvert – vi blir snart ferdige.

Jeg har bare lyst til å si at disse prosjektene som kommer nå, kunne godt Fremskrittspartiet ha bygd. Hvor mange prosjekter hadde Fremskrittspartiet i Finnmark? Man sa fra talerstolen her tidligere at man har bygd masse vei i hele landet, bl.a. firefeltsveier. Jeg spurte: Hvor var den veien i Finnmark? Nei, vi bygger ikke så langt, vi bygger bare til – ja, hvor var det – Namsos, eller var det kanskje Steinkjer. Vi er noen stykker som bor litt lenger nord. Vi må også få være med på dette, og det er den fordelingen vi har gjort nå. Vi har flyttet litt penger og får til å bygge hele landet. Vi ser alle stedene, og det er ganske viktig å få det til. Vi har høy produksjon, vi ønsker utvikling. Bruker man penger, får man utvikling, og den utviklingen skal jeg være med på å sikre.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [11:10:00]: NTP-en skal vi vel diskutere når den skal diskuteres.

Da jeg var oppe, sa jeg at det var en gledens dag, men at det var på høy tid. Når jeg sier at det er på høy tid, er det uavhengig av hvem som har sittet og styrt i dette landet, og da snakker jeg ikke bare om i 4 år eller i 8 år, men kanskje i 15 år når det gjelder E6 Hamarøy. Så enkelt er det bare. Jeg ønsker å snakke om det å bygge sammenhengende, sånn som vi gjør på Hålogalandsvegen. Det går faktisk an, selv om representanten Bjørnar Skjæran mente at det var rett å dele opp strekningen, sånn som man har gjort. Ja, det går an å dele opp og ha strekningsvis utbygging, men det går an å bygge ut hele strekningen samtidig, for å få effekt av det du gjør.

Når jeg kjører E6 på Hamarøy og kommer med ferja, sjekker jeg og ser dersom det er snø og sludd: Er det åpent i Ulvsvågskaret, er det åpent på Kråkmofjellet? Jeg sjekker ikke tunnelene – det er noen ganger at det slår en trailer i tunneltaket, men da ser du det på nyhetene med en gang. Det største problemet er at veien blir stengt fordi trailerne står i disse flaskehalsene. Det var mitt engasjement, og det kommer det til å fortsette å være i tolv år framover hvis man ikke skal bygge ut hele strekningen samtidig. Da tar man bort disse flaskehalsene. Man lager et system som gjør at man får ned transportkostnadene til næringslivet, og man får ned reisetiden og får knyttet regioner og kommuner sammen. Man ivaretar også samfunnsikkerheten til innbyggerne i Nord-Norge – det at man har en mulighet når man ikke kan benytte seg av transportnettet i Sverige.

Så var tidligere regjeringer nevnt. Ja, vi hadde en NTP 2014–2023, og Bjørnar Skjæran har mange ganger hevdet at det var det som var utgangspunktet for at man fikk den utbyggingen man fikk med Fremskrittspartiet i regjering. Men det var jo noen som bevilget penger. Planene var der, men pengene måtte fylles på, og det nytter ikke med planer hvis man ikke har penger. Når det gjelder NTP 2018–2029, husker ikke jeg hva som står der, men jeg vet iallfall at i forbindelse med den NTP-en som vi foreslo, gjeldende NTP, hadde Fremskrittspartiet et forslag som gikk på hele strekningen fra Fauske til Bognes. Fordi jeg selv har kjempet for det, vet jeg det, og det er fordi jeg mener det er nødvendig. Vi kan ikke ta dette stykkevis og delt, for det blir veldig lite av det, bortsett fra at man løser noen få problemer, som tunnelforskriftene.

Presidenten [11:12:38]: Representanten Sigbjørn Gjelsvik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [11:12:50]: Eg får prøve meg på å takke for debatten og for engasjementet. Representanten Hoksrud, som alltid er fornøyeleg å høyre på og debattere med, sa også at han har ansvar for folkehelse – eg vil anbefale representanten Hoksrud iallfall å tenkje litt på blodtrykket.

Det er mange parti opp gjennom åra som har bidratt til å setje fokus på samferdsel og til at viktige prosjekt er realiserte. Så er det også viktige prosjekt i Noreg som ikkje har vore høgt nok prioriterte. Strekninga frå Fauske til Bognes er viktig å prioritere, og viktig å prioritere høgare. No får vi framdrift på det, med første del av Sørfold-prosjektet, og andre del ligg fullfinansiert i NTP. I det same ligg Ulvsvågskaret, i motsetning til kva det gjorde i førre NTP. Frå vår side prioriterer vi både E134, viktige parsellar, og E6 gjennom Nordland.

Presidenten [11:13:52]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [11:13:54]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Dagfinn Henrik Olsen, Tor André Johnsen og Himanshu Gulati om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport (Innst. 245 S (2023–2024), jf. Dokument 8:73 S (2023–2024))

Presidenten [11:14:15]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Marte Mjøs Persen (A) [11:14:39] (ordfører for saken): Det vi har til behandling i dag, er et representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Tor André Johnsen og Himanshu Gulati om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser til veitransport. Komiteen har hatt denne saken til behandling. Vi har merket oss at representantenes forslag er at vi skal oppheve forskriften, og at statsråden i sitt svarbrev skriver at forskriften har som formål å fremme nullutslippsløsninger i veitransport gjennom å stille miljøkrav ved offentlige anskaffelser.

Forskriften omfatter ikke kjøretøy som hovedsakelig er bygget for Forsvaret, Sivilforsvaret, toletaten, brannvesen og politi, og heller ikke kjøretøy som er til personer med nedsatt funksjonsevne.

Flertallet i komiteen, som består av Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, SV og Venstre, har merket seg utfordringene som noen av elbussene har hatt i vinter, men vi har også lagt merke til at det har vært utfordringer med dieselbusser, som har blitt rammet av den kulden som har vært i vinter. Det må vi selvfølgelig lære av, men komiteens flertall mener det er viktig at det offentlige fortsetter å ta et lederansvar, der vi nå er i en posisjon hvor det er veldig viktig å omstille transportsektoren til fortsatt reduksjon i utslipp.

Komiteens flertall tilrår at Stortinget ikke vedtar dette representantforslaget om å oppheve forskriften det er henvist til.

Geir Inge Lien (Sp) [11:16:48]: Den offentlige kjøpemakta er eit viktig instrument for å stimulere til om-

stilling i alle sektorar, kanskje spesielt innanfor transportsektoren og transportnæringa. Det er ein marknad, og der det er ein marknad, vil gode innovatørar finne dei beste løysingane. Av og til tek dette tid, men det bør ikkje skremme oss ifrå å bruke ny teknologi der vi meiner det er forsvarleg og ikkje minst hensiktsmessig.

Forskrifta er nemleg ei forsvarleg tilnærming. Utrykkingskøretøy, køretøy for Forsvaret, Sivilforsvaret og tollvesenet treng ikkje å vere nullutslippskøretøy. Eg trur det er ei veldig klok tilnærming. Så kan ein ha to tankar i hovudet samtidig. Vinteren viste oss at slett ikkje alle bussar tolte vinteren. Dette handlar nok ikkje berre om at bussane var batteridrivne og kanskje også dårleg skodde, men òg om at dei generelt ikkje var konstruerte for dei norske vinterforholda. Det var nemleg ikkje berre elbussane som hadde utfordringar i vinter. Vi såg tilfelle av at både konvensjonelle dieselbussar og bussar som gjekk på biogass, hadde sine utfordringar, ikkje minst med omsyn til dekkutrusting.

Senterpartiet meiner det er viktig at ting fungerer. Om bussane går på batteri, diesel eller andre energibærarar, er på mange måtar underordna.

Snøkaos gjennom vinteren verkar som ein regel snarare enn unntaket. Eg meiner difor at det vil vere rimeleg å forvente at transportørar som skal levere god og trygg kollektivtransport, lærer av det vi har sett no i vinter. Får ein det til, vert det både meir føreseieleg og ikkje minst ein mykje tryggare veg å ferdist på for oss alle.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:19:13]: Det kan ofte vere fornuftig å bruke sunn fornuft, og sunn fornuft ser ikkje ut til å liggje til grunn for dei krava som vert stilte når det gjeld offentlege anskaffingar. Allereie i 2022 kravde ein at bilar kjøpte inn av det offentlege, bilar i kommunane osv., skulle ha null utslepp. I 2023 stilte ein krav om at alle varebilar skal ha null utslepp, og no skal altså alle bussar som det offentlege kjøper inn, også ha null utslepp – når ein ser det faktiske grunnlaget for å bruke nullutslippskøretøy gjennom ein norsk vinter.

Ruter og andre skriv at det er ein masse bussar som no står i sju steinar og sikkert aldri kjem i trafikk igjen. Dei erkjenner at det kjem til å vere problem med elbussar i årevis framover. Ein ser at ein ikkje har teknologi i dag som gjer at ein er sikker på at dette vil fungere når det f.eks. er 20 grader minus ute og ein må køyre lange strekkingar. Alle veit at elbil har sine utfordringar, at el og nullutslipp har sine utfordringar, men ein lukkar auga og gjer det på ein måte til eit krav. Det er riktig nok nokre moglegheiter til unntak, men det er altså ikkje berekraftig i store delar av landet å påleggje dette som eit krav.

Ein skulle tru at ein tok lærdom av det ein har opplevd no i vinter. Det ser ein at ein ikkje har gjort. Éin ting

er at teknologien har sine utfordringar, men ein erkjenner også at det ikkje er nok straum om ein skal bruke el i heile landet. Det er slett ikkje nok ladestasjonar, kapasiteten på straum går betydeleg ned om vinteren i mange store område rundt omkring, og ein ser at ein ikkje klarer å få ut nok effekt fort nok. I ein debatt vi var med på i Dagsnytt 18, var også tillitsvalde for dei som køyrer buss, f.eks. her i hovudstaden, med. Dei kunne fortelje om 21 minusgrader ute og 20 minusgrader inne i bussen. Det er fordi ein må slå av det meste for at det skal fungere vinterstid. Då veit vi alle kva som skjer.

Når folk vert sende heim når det er 13–14–15 grader på kontoret, forstår alle at 20 minus inne i bussen og skøyteis på golvet ikkje akkurat er noka god sak.

Vi meiner at det må vere opp til det offentlege sjølv å velje kva som er fornuftig. Det er grunnen til at vi ønskjer å oppheve forskrifta. Og igjen: Sunn fornuft er fornuftig å bruke. Eg tek opp framlegget frå Framstegspartiet.

Presidenten [11:22:16]: Representanten Frank Edvard Sve har tatt opp forslaget han viste til.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:22:30]: Norge har ambisiøse klimamål, og vi har forpliktelser på klimaområdet. Hvis vi skal nå klimamålene, må transportsektoren ta en stor del av kuttene, for de står for en stor andel av utslippene. I stadig flere deler av transportsektoren er det mulig å gå over til nullutslippsteknologi, og her skal det offentlige ligge foran.

Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser til veitransport har som formål å fremme nullutslippsløsninger i veitransporten. Dette gjøres gjennom å stille miljøkrav ved offentlige anskaffelser, avgrenset til forskriftens virkeområde. Det betyr at forskriften, med hensyn til beredskap, ikke omfatter kjøretøy hovedsakelig bygget for Forsvaret og nødetatene. Det er også andre typer unntak, deriblant kjøretøy til personer med nedsatt funksjonsevne.

For personbiler tror jeg vi alle sammen erkjenner at det finnes mange gode alternativer med batterielektrisk drivlinje. Det samme gjelder heldigvis også for busser. Så vet vi at nullutslippskjøretøy ikke alltid er mulig eller hensiktsmessig i alle tilfeller. Det er derfor det er flere unntak fra kravet, slik at virksomheter skal kunne anskaffe kjøretøy som passer nettopp til de lokale forholdene på en best mulig måte. Offentlige oppdragsgivere kan bl.a. fravike miljøkravene dersom primærbehovene for anskaffelsen ikke kan dekkes ved nullutslipp, eller det ikke er tilstrekkelig ladeinfrastruktur. Dette er et helt sentralt punkt.

Det er også viktig å minne om at forskriften stiller krav til nullutslipp for innkjøp som er gjort etter 1. januar 2024. Før årsskiftet stilte forskriften kun krav som begrenset lokale utslipp til luft. Det vil si at Ruter og

Oslo kommune har hatt en raskere og mer ambisiøs overgang til utslippsfrie busser enn det denne forskriften stiller krav om.

Utfordringene med vinterdrift som flere har vært inne på, kan da selvfølgelig ikke belegges med forskriftens krav i seg selv, men med innkjøpers og avroppers kompetanse knyttet til produktene som settes i drift, eller retningslinjene kommunene sentralt har satt med hensyn til oppfølgingen av forskriften. De fleste problemene med diesel i kulden håndteres med gode driftsrutiner basert på erfaring. Dersom kvalifisert personell eller rutiner ikke er på plass, vil det oppstå problemer også med dieseldrift. Dette tatt i betraktning vurderer ikke Statens vegvesen at diesel har tekniske egenskaper som gjør den bedre i stand til å opprettholde regularitet på sikt.

På grunnlag av dette er jeg uenig i at forskriften ikke tar hensyn til beredskap, og at virksomhetene ikke kan anskaffe kjøretøy etter lokale forhold, slik forslagsstillerne hevder.

Presidenten [11:25:25]: Det blir replikkordskifte.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:25:39]: Det er ingen tvil om at problema som har vore med nullutslippskjøretøy, nullutslippsbussar osv., har ført til store problem for innbyggjarane og næringslivet den siste vinteren. Eg registrerer at Arbeidarpartiet har hatt ein eller annan kriseplan, eller gjennomgang av utfordringar etter val, der ein skal prøve å unngå å gjere det vanskelegare for folk og prøve å leggje det betre til rette. Då er mitt spørsmål: Er eit slikt absolutt krav om nullutslipp på buss – etter ein vinter der vi har sett at det er store problem, store utfordringar når det gjeld nullutslipp på buss – ein god plan for å unngå problem og trøbbel for næringslivet og innbyggjarane?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:26:28]: Ja, og det er fordi det har vært en teknologisk utvikling siden disse bussene som her nevnes, kom til, fordi det finnes løsninger som er velfungerende, i mange byer gikk dette veldig fint, og også fordi det er et faktum at man har problemer med annen type teknologi, bl.a. dieseldrift, som flere har vært inne på. Den myten om at hvis det er elektrisk, fungerer det ikke, og hvis det er diesel, fungerer det – den er feil. Det vet representanten Sve godt, for han kjører, så vidt jeg vet, også elbil, sånn som meg, og vet at det fungerer utmerket som teknologi.

Her handler det selvfølgelig om at man ikke må kompromisse på virkningsgraden. Derfor er det unntak som sørger for at hvis det ikke er mulig, vil man kunne bruke andre typer teknologi.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:27:11]: Eg brukar hovudet, så eg køyrer elbil når eg køyrer kort, og brukar die-

sel når eg køyrer langt. Det burde ein faktisk også brukt når det gjeld buss, for det er det som er utfordringa. Når ein pålegg eit krav om at alle offentlege anskaffingar av buss skal vere like – uansett om det er i Finnmark, i Nordland, på Møre eller i Oslo – går det ein viss plass. Det er det som er utfordringa.

Så er det lading: Ein har store utfordringar med straumtilførsel. Når det gjeld diesel, er det bensinstasjonar og dieseltilgang overalt, men det gjeld ikkje straum. Mitt spørsmål er: Kva plan har regjeringa for å sørje for at desse elbussane er i stand til å kunne lade alle plassar, også der ein ikkje skulle tru at nokon kunne bu? Kvar skal desse elbussane lade rundt omkring i landet? Det er faktisk ei reell utfordring.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:28:07]: Nå handler denne forskriften om bybussene, så den problemstillingen som representanten reiser, er ikke så relevant akkurat her. Når det er sagt, skal jeg benytte anledningen til å fortelle om hva regjeringen gjør når det gjelder ladeinfrastruktur og ladestrategi. I den nye nasjonale transportplanen ligger det 3,7 mrd. kr som bl.a. skal brukes til å sørge for at tungbilene våre kan gå over på nullutslippsløsninger. Det vil være infrastruktur som selvfølgelig også busser kan benytte seg av. Denne debatten handler altså om bybusser, og i byene våre er det i veldig stor grad tilrettelagt for å kunne lade disse bussene, så det er nok ikke et hovedproblem.

Dette handler veldig mye om å lære av de erfaringer som man nå har fått. Det er mange måter å løse dette på. Vi var senest på et besøk hos MAN i Tyskland, og de kunne fortelle at dette var løsbart hvis man gjorde de riktige vurderingene av driftskonseptene, hvordan man skulle fyre bussene, osv. Det er fullt mulig å få god framkommelighet og god sikkerhet for at elektriske busser virker.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:29:06]: Den siste tida har vi hatt ein diskusjon om alle mann, kvar si høne, hadde eg nær sagt, og vi veit at høna kjem før egget. Men det eg oppfattar her, er at egget liksom skal kome før høna. Det er forferdeleg vanskeleg, for dette gjeld straumtilførselen, ikkje ladestasjonen. Det er som å byggje ein ladestasjon på ein fjelltopp eller i ei bygd der det ikkje er straum – det er akkurat det same som at egget kjem før høna.

Spørsmålet mitt gjekk på korleis ein er i stand til å handtere dei straumutfordringane som finst. Det er kjent at det er store kapasitetsutfordringar. For å ta eit lite døme: Det ligg føre eit Dokument 8-forslag som Stortinget vedtok om straumsituasjonen i Geiranger, og regjeringa har enno ikkje levert på det. Der er det null straum og ein million turistar. Det er ikkje mogleg å bruke nullutslippskjøretøy, for det er ikkje ladestasjonar. Då

hjelper det ikkje å montere ein ladestasjon i Geiranger for å lade buss. Kvar kjem straumen frå?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:30:08]: Jeg vet ikke hvordan representanten Sve definerer Geiranger, men by er det vel neppe. Dette handler om en forskrift for rett og slett å sørge for at bybussene våre skal bruke nullutslippsløsninger. Her er det rikelig med unntaksganger. Det er slik at ladeinfrastrukturen i byene våre stort sett er tilgjengelig og tilstrekkelig for dette. Den utfordringen vi har sett, har vært vinterdrift, og det har også gått på hvordan bussene er skodd, som flere har vært inne på i debatten. Det har selvfølgelig også noe med bestillerkompetanse å gjøre, og så kan man selvfølgelig ikke undervurdere betydningen av at noen har vært veldig tidlig ute. Det kan neppe være sånn at vi kan få ansvaret for den forskriften som gjelder fra 1. januar 2024, for busser som er innkjøpt i Oslo i 2018. Det resonnerementet står seg ikke, og det tror jeg representanten Sve og jeg er enige om.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten [11:30:55]: Replikordskiftet er omme.

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

Morten Stordalen (FrP) [11:31:21]: Jeg merker meg at debatten går over fra å handle om anskaffelse av kjøretøy til det offentlige, til å handle om buss alene.

Det er litt spesielt når man så kategorisk avviser at det er smart å oppheve denne forskriften. Når det gjelder å vedta én teknologi: Jeg har sitert Trine Skei Grande på denne talerstolen før, og da snakket vi om digitalisering, altså DAB-radio. Trine Skei Grande sa den gangen at det var siste gang et storting burde vedta én type teknologi. Det var jeg hjertens enig i, og det mener jeg også burde gjelde her.

Det er stor forskjell på å legge til rette for og ha en målsetting og et ønske om at flest mulig skal kjøre nullutslippskjøretøy – å stimulere til det – og å gå inn og egentlig nærmest forby det offentlige å anskaffe et kjøretøy på diesel eller bensin dersom det ikke er veldig spesielle forhold. Det er det jeg er litt redd for, at man setter så strenge kriterier at det nærmest for Kommune-Norge defineres som at det er et «må» og et absolutt «skal» og ikke at man «bør».

Jeg hører Geir Inge Lien fra Senterpartiet si at det er en forsvarlig og god løsning, og at det er viktig at det offentlige går foran og tar en ledende rolle. Samtidig blir det påpekt at det er en del unntak med hensyn til beredskap. Da stiller jeg et spørsmål: Er ikke pickuper og varebiler beredskap i en krisesituasjon, der Forsvaret kan re-

kvirere kjøretøy? Det offentlige burde vel ha en ledende rolle, ta det ansvaret og sørge for at man kjøper inn det som passer best, og ikke det som staten definerer at man skal kjøpe. For Fremskrittspartiet er det faktisk ganske viktig, at man legger til rette for en valgfrihet.

Hvis det lønner seg og det fungerer utmerket godt – og det gjør det mange steder – å kjøpe en elbil, elvarebil, elbuss eller hva det måtte være, er det helt greit. Men man må også ha respekt for at det ikke er alle kommuner og alle steder disse fungerer like godt, eller det er like godt tilpasset for disse. Det er også store forskjeller i Kommune-Norge når det gjelder hjemmehjelpstjenesten og hvor mye disse bilene går. Noen steder går de døgnet rundt. Det betyr i utgangspunktet at flere av kommunene må kjøpe ekstra kjøretøy fordi bilene ikke får ladet tidsnok før de må ut på veien igjen. Det er veldig spesielt at vi skal vedta det i en dyrtid.

Dyrtid har vi snakket mye om de siste ukene og månedene i dette huset, og dyrtid gjelder for samferdsel også – vi må få ned kostnadene. Med denne forskriften er jeg redd for at man påfører økte og unødvendige kostnader. Istedenfor å tenke at det skal være i den gode hensikt, gjør man det vanskeligere for folk og ikke enklere for folk, og heller ikke for det offentlige når de skal kjøpe inn kjøretøy.

Marte Mjøs Persen (A) [11:34:30]: Dette er en litt underlig debatt, synes jeg, ikke minst fordi man istedenfor å diskutere den fleksibiliteten som ligger i forskriften og for så vidt lovverket, egentlig diskuterer å gå tilbake igjen til gammel teknologi, som har noen helt åpenbare ulemper.

Jeg vil snakke litt om fordelene for alle de menneskene som bor i byene. Først har jeg lyst til å nevne at etter at man har greid å komme over på nettopp nullutslipps-teknologi på busser i både Oslo, Bergen og andre byer, har man også fått bukt med en stor del av de store problemene veldig mange mennesker ble hardt rammet av knyttet til den lokale luftforurensningen. Det har vært et kjempestort problem i byene. Mange var nødt til å holde seg innendørs store deler av vinteren og i kuldeperioder. Det gjorde også at man måtte legge restriksjoner på bilkjøring i form av bl.a. datokjøring. Det er virkemidler det ikke er spesielt gøy for en lokalpolitiker å ta i bruk. I tillegg er det klare fordeler knyttet til reduksjon av støy. Bor man i en by og har buss kjørende i gaten ved siden av, er det klart at det er en drøm at det er en elbuss som kjører stille forbi.

Selvfølgelig skal man ta ulemper på alvor, men det er fleksibilitet her. Jeg synes det er litt interessant at Fremskrittspartiet sier følgende i sitt forslag:

«I forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport er det innført en

rekke krav om nullutslippskjøretøy i offentlige anskaffelser, herunder for personbiler, lette varebiler og bybusser fra 2024. Dette er gjort selv om slike kjøretøy på noen områder er mindre brukervennlige sammenliknet med bensin- og dieselskjøretøy.»

Den aktuelle forskriften Fremskrittspartiet vil ha bort, er hjemlet i lov om offentlige anskaffelser. Her står det i § 16 fjerde ledd:

«Departementet kan gi forskrift om at oppdragsgiveren skal stille nærmere bestemte energi- og miljøkrav som har sitt utspring i EØS-avtalen, WTO-avtalen om offentlige innkjøp eller andre internasjonale avtaler som Norge er forpliktet av.»

Det merkelige er at det var Fremskrittspartiets fiskeriminister som foreslo dette for Stortinget. En samlet og enstemmig næringskomité stilte seg bak Fremskrittsparti-statsrådets forslag, og Stortingets første og andre gangs behandling ga flertall for Fremskrittspartiets forslag. Vi ser altså her at Fremskrittspartiet også er i opposisjon til seg selv. Det er fristende å spørre om det er andre ting Fremskrittspartiet ønsker å reversere fra da de selv satt i regjering.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [11:37:27]: I likhet med mange andre har også undertegnede en elbil og en dieselbil. Dieselbilen bruker jeg når jeg kjører over lengre distanser, og elbilen bruker jeg stort sett til bykjøring.

Det som er utgangspunktet for at man har denne forskriften – statsråden var for så vidt inne på det – er Norges forpliktelser til klimaavtaler. De avtalene kunne vi lett ha oppfylt hvis regjeringspartiene hadde valgt å legge skogen inn i regnskapet. Da hadde vi sluppet å tenke på dette. Det er nok sånn at mange, også undertegnede, tenker at man ikke trenger å forurense mer enn høyst nødvendig. Hvis man da har en elbil som funker for det man ønsker at den skal funke for, må man kunne få lov til å ta den avgjørelsen selv – om at det er et tjenlig redskap. Slik bør det også være for det offentlige. Disse klimaavtalene koster Norge penger, og det koster kommuner og fylkeskommuner penger. Det er utgifter som de ikke får dekket av staten.

I Nordland innførte vi elbusser i Bodø, med det resultat at fylkeskommunen, for å få dette til, kuttet i rute tilbudet ute i distriktene. Det gjør f.eks. at man ikke kommer seg fra Saltdal til Bodø med buss på lørdager, for da går den ikke. Denne medaljen har en bakside, og det må være mulig for kommunene å ta disse avgjørelsene på eget grunnlag og ikke gjennom en forskrift.

Jeg viser også til det som statsråden var inne på, om at det er noen som ikke er omfattet av denne forskriften. Det har jo en årsak at de ikke er omfattet av den. Det er fordi man ikke kan stole på dette. Hvis en kommune er

nødt til å ha en redundans i form av å ha noen ekstra kjøretøy stående på stallen fordi de skal bruke dem dersom de ikke kan bruke de andre, er dette fordyrende, og det går ut over tilbudet til brukerne i Kommune-Norge og i fylkeskommunene.

Det går an å løse dette gjennom frivillighet istedenfor å ha slike forskrifter.

Morten Stordalen (FrP) [11:40:05]: Jeg kunne ikke unngå å ta ordet når Marte Mjøs Persen står oppe på talerstolen og sier at det er en underlig debatt. Det er jeg helt enig i. Jeg kunne ikke vært mer enig. Det er helt utrolig at et norsk storting i 2024 nærmest skal bestemme hva slags kjøretøy det offentlige skal kjøpe inn, hva som passer dem best. Det er spesielt. Man kan selvfølgelig se til andre land der det ville være helt naturlig, for de har aldri hatt noe valg, men i dette landet har vi i moderne tid vært vant til å velge selv, det som passer oss best. Fremskrittspartiet er opptatt av å legge til rette for at man kan ta de valgene som passer best i det offentlige, når de skal kjøpe inn kjøretøy – ikke bare buss.

Det er som Dagfinn Henrik Olsen helt riktig sa: Når man har åpnet opp for unntak, er det nettopp av hensyn til beredskapen. Det sivile er også en del av beredskapen. Som Geir Inge Lien fra Senterpartiet sa, skal det offentlige gå foran og ta en ledende rolle – det er viktig. Det er også et viktig initiativ å tenke beredskap. Da lurer jeg på: Hva gjør man når energien ikke er der? Det er det jeg er litt redd for.

Derfor er det, helt riktig, en veldig underlig debatt. Samtlige partier setter oss tiår tilbake. Vi kan ikke lenger velge selv, heller ikke det offentlige, for staten bestemmer hva slags kjøretøy vi skal kjøpe. Det neste blir vel også hvilken type bil man skal ha, ikke bare hvilket drivstoff man bruker.

Geir Inge Lien (Sp) [11:41:57]: Eg må berre få sagt at den offentlege innkjøpsmakta er eit viktig instrument for å stimulere til omstilling i alle sektorar, og då kanskje spesielt innanfor transportnæringa. Då må vi skunde oss på ein måte som gjer at ting heng i hop, både med ladeinfrastruktur viss ein skal bruke el, og med biogassanlegg viss ein skal bruke biogass. Infrastrukturen må altså liggje på plass før det offentlege fastset krav til anbudsdokument.

For eksempel her i Oslo er det mange frå drosjenæringa som har kontakta meg. Drosjenæringa i Oslo vert pålagt å ha elbilar – eller utsleppsfrie bilar, men òg elbilar – innan 1. november 2024. Det er forferdeleg vanskeleg å få til når det er for få ladepunkt. Slike ting må det offentlege ta høgde for, heilt klart. Vi kan ikkje skunde oss fortare enn at dei som skal ta imot tenester eller produsere noko på vegne av det offentlege, har moglegheita til å gjere det på ein skikkeleg og god måte, slik at ein

kjem i mål og kan nå dei måla som er nemnde her: at ein skal få til nullutslepp.

Eg tenkjer det finst mange typar: Vi treng ikkje berre hengje oss opp i elenergi, for mange plassar i landet, som i fylket vårt, er det no eit underskot på energi. Viss vi skal få til dette, må vi tenkje på korleis vi skal få meir elektrisk energi – viss det er det som skal vere den einaste og rette energiberaren framover.

Her må vi ha fleire tankar i hovudet på ein gong, og så må vi sjekke ut at det offentlege gjer anbudsdocumenta og utlysingane på det som skjer av anskaffing av kjøretøy, på ein slik måte at det heng i hop med både vinter og ver, og ikkje minst at det finst infrastruktur som gjer at dette kan takast i bruk på ein god og forsvarleg måte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:44:04]: Det var morsomt med foregående taler som var opptatt av drosjenæringen i Oslo. Spørsmålet til regjeringen er da: Er det sånn at drosjene, alle sammen, skal være nullutslippsbiler i 2024, eller skal man kunne få lov til å fortsette å kjøre selv om de ikke er det? For kravet er vel at de skal være det. Krav og forventninger om at det skal være nullutslippsbiler, kommer også i mange andre fylker.

Noe av det som er rart med denne debatten, er at regjeringspartiene nå er veldig opptatt av å si at det finnes noen unntak her. Det har flere vært oppe og pratet varmt om. Jeg opplever at i stort sett de fleste kommune styre og fylkesting rundt omkring er mange opptatt av nettopp det som flertallet her er opptatt av, men man er tydeligvis redd for at det ikke kommer til å få flertall. Eller så er ikke lokalpolitikere opptatt av det samme som flertallet her, og derfor må man pålegge at bilene som utgangspunkt skal være nullutslippsbiler, istedenfor at man er litt mer positiv og gir dem valget og muligheten til å se hva som er fornuftig.

For meg og Fremskrittspartiet er det viktigste faktisk at man kan bruke det som er det rette kjøretøyet i virksomheten sin. Man kan gjerne diskutere hvordan bussene er utformet, og alt mulig, for jeg er enig i at det ikke bare handler om at det er elektriske busser som har problemer i Oslo. Men det handler kanskje også litt om at det er litt for mange teoretikere som bestemmer hvordan bussene skal se ut, og ikke tar hensyn til hvordan verden er på utsiden. Verden er faktisk litt annerledes der, og det kan kanskje være smart å prate med noen av dem som er ute på veien og bruker disse kjøretøyene, for faktisk å få god informasjon om hvordan man burde gjøre det, slik at kjøretøyene f.eks. skal kunne tåle norsk vintervær.

Jeg tror også flertallet må ta inn over seg at noe av utfordringen er at når man har et offentlig tilbud som sier at man skal ha en elektrisk gravemaskin, så ser man at

den står med et diesellaggregat på baksiden og pumper. Da blir dette på mange måter bare surr og ball. Sånn burde det ikke være. Det finnes mange eksempler på det. Vi har bedrifter som opplever at det offentlige krever at det skal være elframdrift på f.eks. lastebiler, men den lastebilen kan man ikke bruke, den er egentlig bare et symbol, altså: Man kjøper inn den lastebilen, og så står den, og så kjører man litt, og så kjører man diesel ved siden av, for det er sånn man klarer å få dette til. Det er det som er noe av utfordringen.

Jeg tror at hvis man prater med folk som jobber i hjemmetjenesten, de som er ute i den virkelige verden og skal bruke dette, opplever de frustrasjon over dem som kjøper inn og bestemmer dette, og som legger disse føringene som flertallet her legger til grunn. Det er ikke sånn hverdagen deres går opp: at folk i stedet for å være ute og hjelpe og gi omsorg skal stå med bilen på en lade-stasjon i lang tid. De burde heller bruke tiden på å hjelpe pasientene og ha de rette bilene og framkomstmidlene.

Frank Edvard Sve (FrP) [11:47:23]: For nokre få dagar sidan var det 9. april. «Aldri meir 9. april» er eit budskap som vi ofte bruker. Den gongen var det «det brukne geværs politikk» ein førte, og ein var ikkje førebudd på det som skjedde. No er det igjen krig i Europa. Eg må berre ærleg innrømme at eg ikkje begrip kva dette samfunnet driv med. Ærleg talt: Vi driv «det brukne geværs politikk» i korleis vi innrettar dette samfunnet. Vi lagar det så sårbart at det må vere Putins draum, rett og slett fordi vi er så sårbare at det berre er eit pennestrøk som skal til for at dette samfunnet vert slått ut.

Det vert jo slik når alt skal elektrifiserast. Heldigvis er ikkje stridsvognene forsøkt elektrifisert enno, men det vert vel det neste. Men utgangspunktet for dei store byane og deira evakueringsplanar er at det er buss som skal brukast for å evakuere befolkninga. Det er smart – når bussane står når straumen har gått. Det skal ikkje mange tiltak til for at ein får store problem i Noreg knytt til straum. Det er uansvarleg i ein situasjon der det er ein alvorleg krig i Europa. Parti etter parti etter parti stikk hovudet i sanda som strutsen og trur at dette går over, og har ikkje beredskap i tankane i det heile teke.

No kjem langtidsplanen for Forsvaret med 600 mrd. kr ekstra. Det synest eg er bra. Det er på høg tid at vi får eit skikkeleg løft. Ein diskuterer om det skal vere luftforsvar, og alt mogleg, og om korleis dette skal vere rundt byane. Men for å få evakuert befolkninga med buss, som ligg til grunn, skal ein ha elbussar – som «står i sju steinar» om det er problem med straum. Samfunnet elles vil generelt stoppe opp viss det skal brukast el.

Så er det slik at vi har behov for diesel. Vi kan halde landet i gang med diesel. Vi kan bruke brønnbåtar, fylle dei med diesel, køyre inn til hammene og halde i gang

store, viktige funksjonar. Det kan vi gjere rundt omkring i heile Noreg. Men vi kan ikkje drive ein politikk der hovudet er under armen, og der vi gløymer beredskapen. Det bekymrar meg. Med tanke på straum- og elektrifiseringsdebatten er det ikkje berekraftig, det er ikkje forsvarleg, og ein burde snart ta inn over seg at vi ikkje skal ha 9. april igjen. Ein burde ta inn over seg at vi ikkje skal føre «det brukne geværs politikk». Då kan vi heller ikkje ha ein politikk der vi gjer oss så sårbare at vi kan verte sjalta ut med eit pennestrøk – med tanke på at alt skal elektrifiserast.

Det er litt å tenkje på, og eg synest faktisk det er ille at vi ikkje har det i tankane. Vi burde eigentleg tatt det med i kveldsbøna kvar dag.

Presidenten [11:50:23]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [11:50:27]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om endringer i jernbanereformen (Innst. 240 S (2023–2024), jf. Dokument 8:79 S (2023–2024))

Presidenten [11:50:45]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Geir Adelsten Iversen (Sp) [11:51:20] (ordfører for saken): Saken vi behandler i dag, gjelder endringer i jernbanereformen. Det bes om en gjennomgang av oppgavene i Jernbanedirektoratet, etablering av en konkurrent til Bane NOR og større handlefrihet til togkjøp hos Norske tog. Det er ikke en enstemmig komité som står bak innstillingen, som er at forslaget ikke vedtas. Jeg takker allikevel hele komiteen for samarbeidet.

Senterpartiet var i sin tid imot jernbanereformen og mener det er svært viktig at Hurdalsplattformen er tydelig på at oppsplittingen og konkurranseutsettingen stoppes. Jernbanereformen kostet 1,3 mrd. kr bare å gjennomføre, og det var før det hadde kommet en eneste passasjer inn på toget. Det ble heller ikke utført noe vesentlig fornyelse eller vedlikehold i perioden, og etter-slepet er nå større enn noen gang. Vi gikk også fra 11 til 49 direktører i sektoren, alle ansatt i offentlig sektor.

I mars i fjor kom Aftenposten med en artikkel om jernbanereformen som viste at der den forrige regjeringen har beregnet at reformen skulle spare staten for penger per reisende, har det motsatte skjedd.

Jernbanereformen ga oss flere direktører, flere jernbaneselskaper, høyere utgifter per togpassasjer, uklart ansvar for sektoren og større vedlikeholdsetterslep. Det som trengs nå, er ikke en videreutvikling, men en reparasjon av reformen. Det er regjeringen i gang med.

Jone Blikra (A) [11:53:39]: Jernbanereformen fra Høyre og Fremskrittspartiets tid er blitt en parodi på New Public Management. Mer konkurranse og mer oppsplitting er ikke svaret. Mer konkurranse, og da stort sett statlige selskaper imellom, har vist seg å ikke bringe jernbanesektoren videre. Utfordringene vi opplever i jernbanesektoren, er et resultat av politikk – politikk som ikke har virket. Arbeiderpartiets ansvar er å få jernbanepolitikken på sporet igjen, og det skal vi få til. Representantforslaget bidrar ikke til dette.

Trond Helleland (H) [11:54:41]: Takk til Fremskrittspartiet for et interessant representantforslag.

Høyre vil naturligvis være positiv til en videreutvikling av den borgerlige, ikke-sosialistiske, regjeringens jernbanereform. Vi skal ha en debatt om NTP litt senere i vår. Jeg har inntrykk av at den for så vidt er i gang, og har vært i gang lenge, men etter å ha hørt de to første innleggene kunne en jo lagt opp til en grandios debatt om jernbanereformen. Jeg tror ikke vi blir enige om det. Vi har hatt så mange debatter om jernbanereformen, og det saksordfører Geir Adelsten Iversen – som jeg takker for et utmerket saksordførerskap – sier, er jo feil fra ende til annen, at det har blitt dyrere per passasjer, og at det har blitt et dårligere tilbud. Det kom 200 nye ukentlige avganger som et resultat av jernbanereformen. Vi fikk inn en aktør som f.eks. SJ Norge, som har vist en forbillig evne til både å fornye tilbudet og gi passasjerene bedre opplevelser.

Problemet er at det den rød-grønne regjeringen vil, nemlig å samle alt i en stor statlig organisasjon, har vist seg å spille fallitt gang på gang. Det siste eksempelet på det er hvordan SJ Norge har måttet lide for sendrekthet med å få opp en bru i Gudbrandsdalen som har sperret jernbanetrafikken mellom nord og sør i Norge i snart et år. Det er så mange eksempler på at det å gå tilbake til statlig drift på alle områder, uten snev av tanke på kunder og konkurranse, blir helt feil.

Jeg kommer aldri – tror jeg, men jeg håper jo det – til å klare å overbevise representanten Adelsten Iversen og representanten Blikra om at de ikke bare er på feil spor, men har sporet helt av når det gjelder det vi skal diskutere. For hva er utgangspunktet? Utgangspunktet er veldig enkelt: Vi skal ha et jernbanetilbud som gir passasje-

rene en god opplevelse, som gir dem hyppige avganger, og som gir staten mest mulig for pengene. Der synes jeg Fremskrittspartiet har interessante forslag. Jeg går ikke inn på dem nå, men jeg kan love at skulle det bli en posisjon som er annerledes enn dagens, er jeg helt sikker på at borgerlig side, ikke-sosialistisk side, skal samle seg om en videreutvikling av den borgerlige regjeringens jernbanereform, som var svært god, og som nå har blitt forsøkt ødelagt av de rød-grønne.

Morten Stordalen (FrP) [11:57:58]: Jernbanereformen var en suksess. Vi hører selvfølgelig alltid kritikk av den fra dagens regjeringspartier på venstresiden. Fremskrittspartiet og jeg har hele tiden vært opptatt av at det ikke er alltid man treffer planken på første forsøk, og derfor ønsker vi en videreutvikling av reformen og altså mer konkurranse og ikke mindre konkurranse.

Man skal ikke ha gransket mediene mye det siste halvannet året for å skjønne at det er noe ved denne reformen som bør gjøres bedre. Det gjelder særlig ansvarsforholdene, noe som også kom fram i rapporter, og det gjelder ansvarsforholdene mellom departementet, direktoratet og Bane NOR – hvor de gjerne står og peker på hverandre, og hvor det er uklare ansvarsforhold. Det ønsker Fremskrittspartiet å gjøre noe med. Vi ønsker å samle og tydeliggjøre departementets rolle, for også Bane NOR er et politisk eid og styrt selskap.

Når det gjelder Bane NOR, kan man også referere til og se hen mot Nye veier. Heldigvis har dagens regjeringspartier innsett at det de for noen år siden mente var feil, var riktig modell. Til og med Statens vegvesen har fått ned kostnadene som følge av opprettelsen av Nye veier. Man har fått mer for pengene. Derfor mener Fremskrittspartiet at vi burde se på om vi bør legge inn en egen baneandel også under Nye veier. Nye veier bisto på ringeriksporteføljen. Man kunne få ned kostnadene. Det kunne vært veldig interessant, men dessverre blir det nå torpedert av regjeringen gjennom NTP, Nasjonal transportplan.

Vi vet også at Fremskrittspartiet og de andre borgerlige partiene har vært opptatt av kundetilfredsheten når det gjaldt jernbanereformen. Vi ønsker mer av det. Vi er opptatt av kundene. Det er ikke sånn som regjeringspartiene sier, at det er en fullstendig avsporing. Man har altså økt passasjerantallet noe voldsomt. Vi fikk operatører som var mer opptatt av kundene og hva kundene vil ha, sømløse reiser, kundetilpassede tilbud – det kundene vil ha – også når det gjelder togsett og togmateriell. Derfor ønsker vi større finansiell frihet, så Norske tog kan leve og tog til togoperatøren og det som kundene vil ha.

Med regjeringens politikk ser vi nå et typisk eksempel med Vy på Østlandet, der man f.eks. skal dele Vestfoldbanen i to. Det er i bakvendtland, der alt går an.

Før kunne man reise fra Tønsberg og Holmestrand stasjon, Skoppum stasjon eller Sande stasjon til lufthavnene på Torp eller Gardermoen. Når Vy kommer med sitt tilbud etter direktetildelingen, må regjeringen si at ja, det velger de, for det er best for Vy, men ikke for kundene. Da skal man kjøre tilbake til Tønsberg for så å kjøre forbi etterpå og så til Gardermoen. Det er altså den statlig drevne politikken, mens Fremskrittspartiet ønsker et kundefokus og ikke er så opptatt av hva selskapet heter.

Presidenten [12:01:01]: Vil representanten ta opp forslaget?

Morten Stordalen (FrP) [12:01:03]: Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten [12:01:04]: Representanten Morten Stordalen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Mona Fagerås (SV) [12:01:21]: Toget er en klimavinner og en viktig del av overgangen til et mer rettferdig og grønnere samfunn.

Under regjeringen Solberg har oppsplitting, privatisering og konkurranseutsetting vært førende for sektoren på tross av at det er en samlet styring av jernbanen som gir best resultat. Vedlikehold, oppgradering og nyinvesteringer i infrastruktur samt en samlet, overordnet styring er oppskriften på en god jernbane.

Norge kan godt hente inspirasjon fra både Sveits og Tyskland og våre egne sporveier. Til representanten Hellesland: Disse er overhodet ikke avsporet. Alle disse har klart å få til viktige og nødvendige løsninger på skinner. Folk tar toget når det går raskt, punktlig og til en fornuftig pris. Det må bygges flere nye spor, og vi må øke kapasiteten på infrastrukturen.

Det er samling av fagmiljøer, samspill, fleksibilitet og stordriftsfordeler som uten tvil er det beste. Vi er utålmodige på fortsettelsen, for regjeringen er i sin egen plattform krystallklar på at de sier nei til mer oppsplitting av jernbanen. Hvis vi hadde klart å stoppe det, ville vi jo blitt kvitt uklare arbeidsforhold, noe representanten Stordalen etterlyste.

Regjeringens jernbanepolitikk har vi dessverre sett altfor lite til. Vi i SV er utålmodige. Vi ønsker mer av det de selv skriver i Hurdalsplattformen. I motsetning til forslagsstillerne mener vi i SV at vi allerede har hatt altfor mye oppsplitting av jernbanen. Vi trenger en ny jernbanepolitikk som samler, ikke fragmenterer, for jernbanen er verdt å kjempe for. Oppskriften på en framtidig jernbane er ikke hjernekirurgi. Vi trenger økonomiske midler og satsing over tid. Vi må satse på vedlikehold, oppgraderinger og nye infrastrukturinvesteringer sammen med en samlet, overordnet styring. Det er dette

som er oppskriften på en god jernbane. Mer oppsplitting løser ikke problemet med dårlig infrastruktur.

André N. Skjelstad (V) [12:04:22]: Alle reformer har selvfølgelig et forbedringspotensial – noe det er mulig å videreutvikle og reformere videre. Jeg synes også det er interessant med dette forslaget fra Fremskrittspartiet, men på lik måte som Høyre kommer vi tilbake til dette i Nasjonal transportplan i løpet av vårparten.

Det er noen refleksjoner man gjør seg i løpet av de to debattene vi har hatt nå – den forrige, om Dokument 8:173 S for 2023–2024, og denne. Å få mer effektiv drift på både vei og jernbane og et bedre tilbud for de reisende er intensjonen i den reformen vi har. Jeg er enig i at det går an å gjøre det enda bedre, men ikke nødvendigvis ved å lage enda mer byråkrati, som foregående taler var innom. Jeg tror hovedfokuset må være at vi kan bruke de pengene vi har til rådighet, mest mulig effektivt.

Da blir det et paradoks med førsteinnlegget i saken, fra saksordfører Geir Adelsten Iversen. I et tidligere innlegg etterlyste han enda mer satsing i Finnmark. Jeg er ikke imot det, men det er jo nettopp gjennom mer effektiv drift av statens midler at man får muligheten til å bygge mer vei, som i hans eksempel. Det er en total avsporing fra saksordføreren i denne debatten, for skal vi nå målene, er vi nødt til å tenke annerledes. Vi er nødt til å se på mulighetsrommet istedenfor å ha en konservativ tankegang, som ikke har ført fram, eksempelvis i Finnmark. Jeg skjønner at representanten Adelsten Iversen antakelig ikke har skjønt det, ikke har sett det lyset og heller har sett en liknelse framom seg, men det er opplagt at det ikke blir mer vei hvis vi ikke effektiviserer driften på en bedre måte.

Det er forunderlig at representanter som formodentlig skal representere distriktene på samme måte som jeg, ikke klarer å se det. Jeg synes det er merkelig, men vi har selvfølgelig et litt annet perspektiv på det. Perspektivet mitt er at det går an å bruke offentlige penger på en mer effektiv måte, for å få både mer effektiv jernbane og mer effektiv vei.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:07:17]: Jeg er glad for at representantene Sve og Stordalen ser behovet for å gjøre endringer i jernbanesektoren etter jernbanereformen. Jeg deler det synet at endringer er nødvendig, men jeg er ikke enig med representantene i at vi trenger mer konkurranse. Tvert imot: Enklere struktur i jernbanen skaper vi ved å si nei til konkurranseutsettingen, oppsplittingen og privatiseringen.

Regjeringen har en målsetting om at vi skal få færre selskaper i sektoren, med sikte på en helhetlig og oversiktlig organisering. Det å opprette en ny og konkurrerende infrastrukturaktør, eller å trekke inn en annen ak-

tør i sektoren med slike oppgaver, vil bidra til det stikk motsatte.

For å gjennomføre vår jernbanepolitikk og ta for oss utfordringene som er identifisert, har regjeringen iverksatt en rekke tiltak:

- Vi har stanset konkurransen om persontogtilbudet på Østlandet. Togtilbudet på Østlandet er nå direktetildelt til Vy. De to nye trafikkavtalene på Østlandet gir et godt togtilbud til de reisende, og selvfølgelig også en god pris for staten.
- Regjeringen har stanset konkurransen om drift og vedlikehold av landets jernbaneinfrastruktur, og spordrift er igjen blitt en del av Bane NOR. Drift og vedlikehold er etter vår vurdering en kritisk kjernekompetanse som Bane NOR bør ha direkte kontroll over.
- Jernbaneforskriften er endret for å tydeliggjøre styringsmodellen og rolle- og ansvarsfordelingen mellom de ulike aktørene i jernbanesektoren. Endringene legger et bedre grunnlag for en sterkere statlig styring og gir dermed også rammer for et godt togtilbud til reisende og for godstransporten.

Forslaget om å flytte Jernbanedirektoratets oppgaver til departementet vil ikke gi bedre måloppnåelse. Direktoratet er den koordinerende aktøren i sektoren. Kjøp av infrastruktur tjenester er en del av direktoratets samlede koordineringsansvar for å sikre utvikling av togtilbudet – et godt og samordnet tilbud med tilhørende nødvendig utvikling av infrastrukturen, togmateriell og digitale tjenester og ruteplaner.

Togsett har en levetid på 30–40 år, og feilanskaffelser er dyrt. Jernbanedirektoratet har sammen med Bane NOR og Norske tog opprettet et programråd som skal styre anskaffelser av materiell. Dette mener jeg er et viktig grep for å se innsatsfaktorene i sammenheng, og for at vi skal lykkes med toganskaffelser i tråd med den langsiktige strategien på jernbaneområdet.

Vi mener altså at vi nå tar et grep om hvordan jernbanen skal organiseres framover, og vi synes ikke forslaget fra Fremskrittspartiet er en god idé.

Presidenten [12:10:14]: Det blir replikkordskifte.

Morten Stordalen (FrP) [12:10:29]: Jeg lurer på en ting: Er statsråden enig i evalueringsrapporten om opprettelsen av Nye veier? Der framkommer det tydelig at det har skjedd endringer, man har fått ned kostnadene, og noe som er positivt, er at Statens vegvesen også har fått ned sine kostnader og fått mer for pengene. Er statsråden enig eller uenig i den rapporten?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:10:59]: Det vet representanten Stordalen veldig godt, for vi har lagt den rapporten til grunn i Nasjonal transportplan, som vi nylig

har lagt fram. Vi synes at Nye veier har mye for seg slik det har virket i veisektoren. Det betyr ikke at vi tror det er en god løsning på jernbanesiden, for Bane NOR er et infrastrukturselskap, et statsforetak som på mange måter i den sammenhengen ligner på Nye veier.

Morten Stordalen (FrP) [12:11:22]: Det var egentlig et ikke uventet svar. Statens vegvesen er et statlig selskap under departementet på lik linje med det Bane NOR og Nye veier er under departementet. Det er sånn sett statsråden som uansett styrer selskapene som han vil. Da er spørsmålet: Hvordan har det seg at man ikke har tro på at Bane NOR kanskje hadde hatt godt av litt konkurranse, slik Nye veier har sett muligheter og kanskje utfordret Statens vegvesen positivt? I hvert fall merker jeg når jeg reiser rundt, at Statens vegvesen ønsker det samme som Nye veier. Hva er det som gjør at Bane NOR overhodet ikke kan ha konkurranse og tenke litt annerledes?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:12:06]: Det er et par ting som bør rettes opp i her. For det første er ikke Statens vegvesen et selskap, det er en etat under departementet. Når det gjelder konkurranse, er vi selvfølgelig fullt og helt for det når det gjelder prosjektene, for dette er i hovedsak store anbudsprosjekter som er ute i markedet i konkurranse. Det er vi selvfølgelig tilhenger av. Men vi tror altså ikke at vi trenger å opprette et nytt jernbaneinfrastrukturselskap som skal konkurrere med Bane NOR, når vi allerede har et jernbaneinfrastrukturselskap. Det ser vi ikke noen hensikt i.

Morten Stordalen (FrP) [12:12:41]: Jeg har jo hørt statsråden i debatter, også her i salen nå i dag, så dette er ikke uventet. Men hva er det som gjør at statsråden egentlig er mer opptatt av hva togoperatører og selskaper heter, enn av kundene? I alle fall i kundeundersøkelser ser vi at noen operatører igjen er på topp av kundetilfredshetslisten, mens det er andre som dessverre skårer veldig dårlig. Da har man altså klokkeetro på å holde fast ved det gamle. Hvorfor er det som står på togoperatørene, og selskapets navn, viktigere enn kundene?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [12:13:24]: Det kjenner jeg meg overhodet ikke igjen i. Jeg er opptatt av kundene, at vi skal få best mulig togtilbud til passasjerene i hele Norge. Dermed er det underordnet hva som står på togdørene. Poenget her er at vi ønsker å få mest mulig ut av samfunnets ressurser, og man må bare erkjenne at Norge er et svært lite jernbaneland. Det er nok andre steder å hente inspirasjon enn liksom å splitte dette opp i mange forskjellige strukturer. Det blir for smått, det blir for lite koordinert, og for mye av samfun-

nets ressurser går ut i en sånn ideologisk tilnærming til jernbane. Mange andre land har blitt nevnt her, både Sveits og Tyskland, de gjør det på en annen måte og får til bedre resultater enn oss.

Presidenten [12:14:12]: Replikordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [12:14:17]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringer i helse- og omsorgstjenesteloven (overføring av ansvaret for helsetilbudet ved utlendingsinternat) (Innst. 253 L (2023–2024), jf. Prop. 40 L (2023–2024))

Presidenten [12:14:35]: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Bård Hoksrud (FrP) [12:15:11] (ordfører for saken): Takk til komiteen for samarbeidet om saken. Vi skal i dag behandle Prop. 40 L for 2023–2024. I proposisjonen blir det foreslått at ansvaret for helsetilbudet ved utlendingsinternat skal overføres fra Politiets utlendingsenhet til kommunene der utlendingsinternatet ligger.

Departementet mener at forslaget om ansvarsoverføring legger bedre til rette for at helsehjelp blir planlagt og utført av større og mer robuste medisinskfaglige miljøer, og for å sikre helhetlig innsats fra flere helseinnsatser. Å legge helsetilbudet på utlendingsinternatene innunder den offentlige helsetjenesten vil ifølge departementet være et viktig bidrag for å sikre den faglige integriteten til helsepersonellet.

Endringene det nå legges opp til, betyr at ansvaret for å gi tilbud til internerte utlendinger vil bli en ny oppgave for kommunene. Regjeringen skriver at kommunene skal kompenseres fullt ut for disse nye oppgavene. Kommunenes økte utgifter er beregnet til 10,8 mill. kr. Det vil gjøre at politiets rammer vil reduseres tilsvarende. Dette følges også opp i merknader fra flere av partiene i komiteen.

Fremskrittspartiet mener at proposisjonens forslag om å overføre ansvaret for helse- og omsorgstjenester ved utlendingsinternat fra politi til kommune skaper usikkerhet med tanke på organisering og ikke minst økonomi. Ja, det står at kommunene fullt ut skal kompenseres, og det er satt av et beløp til kommunene, men man har ingen garanti for at dette beløpet er nok, at det

vil sikre full dekning for økte utgifter i forbindelse med denne overføringen.

Fremskrittspartiet vil også peke på at forslaget som innebærer en endring i helse- og omsorgstjenesteloven for å sikre tilgang til kommunale helse- og omsorgstjenester for internerte, vekker bekymring for hvordan overføringene praktisk skal organiseres. Spesielt er det uklarerhet om hvordan transport av internerte mellom internatet og kommunens tjenestesteder skal håndteres. Videre er vi som sagt også bekymret for de økonomiske konsekvensene av bl.a. nødvendigheten av ombygging av fasiliteter, som det framgår av høringssvaret fra bl.a. Politidirektoratet at må kostnadsberegnes.

Med bakgrunn i denne usikkerheten velger Fremskrittspartiet å stemme imot forslaget i dag.

Til slutt vil jeg også vise til SV, Rødt, Kristelig Folkeparti og Pasientfokus sitt forslag i saken, om å endre forskrift om rett til helse- og omsorgstjenester til personer uten fast opphold i riket slik at den tydeliggjør interneretes særlige rett til helsehjelp.

Truls Vasvik (A) [12:17:47]: Forslaget vi behandler i dag, er viktig. Så vel nasjonale som internasjonale menneskerettsorganisasjoner og andre sivilsamfunnsorganisasjoner har i flere år rettet kritikk mot forholdene ved utlendingsinternatet på Trandum, særlig knyttet til helsetilbudet til de internerte. Kritikken har i hovedsak rettet seg mot dobbeltrollen som de innleide legene har, ved at de både er ansvarlige for å yte helsehjelp og samtidig foretar sakkyndige vurderinger, slik som erklæringer om transportdyktighet, såkalte «flight»-vurderinger.

Ved nå å gå over til den såkalte importmodellen ved utlendingsinternat, på tilsvarende måte som for helsehjelp i fengsel, gis helsetjenestene den frie og uavhengige stillingen som forutsettes når helsehjelp skal ytes, slik det er ellers i samfunnet. Det bidrar til et skarpere skille mellom politiets ansvar for drift av mottak og helsepersonellens ansvar for å yte nødvendig helsehjelp, noe som igjen vil styrke tilliten og den faglige integriteten til helsepersonellet.

Med denne endringen overføres ansvaret for helsetilbudet til internerte. Det gjøres altså ikke endringer i de interneretes rett til helse- og tannhelsehjelp. Internerte har i praksis de samme rettighetene til helsehjelp og til tannhelsetjenester etter utlendingslovgivningen som etter helselovgivningen.

Som saksordføreren nevnte, er det spesielt viktig at de kommunene som endringene berører, blir kompensert fullt ut for de nye oppgavene som faller på dem. Utredninger gjort av bl.a. Helsedirektoratet peker på at det er behov for å øke kompetansen innen bl.a. psykisk helsehjelp, traumer og torturskader i tillegg til utford-

ringer knyttet til manglende språkkompetanse og systemforståelse.

Arbeiderpartiet mener derfor at kommunene må tilføres nok ressurser til at de er økonomisk, organisatorisk og personellmessig i stand til å yte den helsehjelpen som det er behov for. I tillegg er det avgjørende at kommunene det er snakk om, samarbeider godt med spesialisthelsetjenesten om helsetilbudet til internerte, kan skje spesielt innenfor psykisk helse.

Flere av høringsinstansene har også foreslått at det bør utarbeides en veileder om helsetjenester til internerte. Arbeiderpartiet mener det vil være en naturlig og viktig forlengelse av ansvarsendringen vi nå vedtar i en særskilt viktig sak.

Sandra Bruflot (H) [12:20:14]: Høyre støtter forslaget i proposisjonen om å overføre ansvaret for helsetilbudet ved utlendingsinternatet fra Politiets utlendingsenhet til kommunen der internatet ligger.

Det har noe å si for den faglige integriteten at helsepersonellet er uavhengig av politiet og dem som skal stå for returarbeidet. På den måten kan også tilliten til helsetjenesten øke. Internerte ved Trandum har rett til psykisk helsehjelp når de trenger det, og det er en fordel at kommunen som har ansvar for et psykisk helsetilbud generelt, og som har fagfolkene, også har ansvaret.

Det er også et tungtveiende argument for oss at kommunene selv er positive til å overta helsetilbudet. Når det er sagt, forutsetter selvfølgelig både kommunene og Høyre at de blir kompensert fullt ut når de tar på seg nye oppgaver. Det er det spesielt viktig å understreke når dette ikke er blitt gjort før, og det er usikkerhet rundt bemanningsbehov, dimensjonering og beregning av kostnader for kommunene.

Retten til helsehjelp for internerte skal være som tidligere, og vi legger også til grunn at en overføring av ansvaret ikke får betydning for returarbeidet som gjøres ved Trandum.

Lisa Marie Ness Klungland (Sp) [12:21:48]: Det har gjennom mange år blitt retta kritikk mot Noreg når det gjeld forholda ved utlendingsinternatet på Trandum, medrekna helsetilbudet. Kritikken har i hovudsak vore retta mot dobbeltrolla som dei innleigde legane har hatt. Dei har vore ansvarlege både for å yta helsehjelp og for å gjennomføra sakkunnige vurderingar. Det er difor ei god løysing å overføra ansvaret for tilbudet om helse- og omsorgstenester til kommunane der desse utlendingsinternata ligg.

Alle er eller bur i ein kommune, sjølv om ein ikkje har fast opphald. Det er difor viktig at ein har ein heilskapleg innsats i helsetenestene til dei som er og oppheld seg i kommunen, spesielt det psykiske helsetilbo-

det. Denne løysinga vil gje helsetenesta den frie og uavhengige stillinga som helsetenestene treng.

Det er svært viktig at kommunane blir fullt ut kompenserte for desse endringane som skjer. Kommunane treng fleire ressursar. Det er bra at departementet har forplikta seg til å følgja opp med både midlar og ressursar.

Marian Hussein (SV) [12:23:26]: Den 17. juni 2022 ble følgende anmodningsforslag vedtatt i denne sal:

«Stortinget ber regjeringen sikre at helsetjenesten på Politiets utlendingsinternat, Trandum, legges under den offentlige helsetjenesten og at beslutningen om dette tas i løpet av 2022, slik at overføringen kan gjennomføres (...)»

Dette er en viktig seier for oss i SV, og denne proposisjonen er en oppfølging av vårt gjennomslag i budsjettssammenheng.

Hvorfor har dette vært viktig for oss? La meg ta den salen tilbake til 2019, da Atefa Rezaie, også kalt mammaen i Abbasi-familien, ble uttransportert fra Trøndelag med destinasjon Kabul. Dette var en kvinne som var i bevisstløs tilstand og ble erklært «fit for flight» i Norge ved første reise, fra Røros til Oslo og fra Oslo til Istanbul. I Istanbul sa flyselskapet som skulle frakte henne fra Istanbul til Kabul: Dette går ikke, dette er ikke forsvarlig.

Politiets utlendingsenhet hadde en avtale med et leagesenter som het Legetjenester AS. Det hadde vært satt ut på anbud i mange år. Firmaet var hovedansvarlig for lege- og helsetilbudet på Trandum og var på flere arenaer samtidig. På den ene siden var en av legene der sakkyndig i vurderingene av hvorvidt de innsatte ved Trandum var helsemessig i god nok stand til å bli deportert fra Norge. På kvelden var den samme legen aktiv debattant på fremmedfiendtlige nettsteder. Bygg grensegjerde mot Sverige – ikke vent til invasjonen, var noe av det denne legen skrev.

Flere av mine medrepresentanter har vært inne på dette med legeetikk, og veldig lenge har mange ment at profesjonell legeetikk kanskje ikke ble fulgt av denne legen, og at det er viktig å trekke en klar skillelinje mellom politikk og helsehjelp.

Tilbake i 2019 tok ikke Stortinget den prinsipielle debatten. Høyresiden tok heller ikke det viktige ansvaret for å sikre disse menneskene helserettigheter. Jeg er glad for at vi nå får en lovsak som faktisk rammer dette inn, og at menneskerettighetene til disse menneskene ikke blir satt ut på anbud, men at vi faktisk innlemmer dem som en del av de helsetjenestene vi skal tilby i kommune- og omsorgstjenestene.

Med dette tar jeg opp SVs forslag.

Presidenten [12:26:33]: Da har representanten Marian Hussein tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Ingvild Kjerkol [12:26:49]: Et utlendingsinternat er en lukket institusjon for gjennomføring av frihetsberøvelse etter utlendingsloven. Målet med oppholdet er å holde internerte tilbake fram til de skal returneres til hjemlandet eller et annet oppholdsland. Internerte har verken lovlig eller fast opphold i riket. De har derfor mer avgrensede rettigheter til helse- og omsorgstjenester enn resten av befolkningen. Det er likevel viktig at de internerte får den helsehjelpen de har krav på, mens de venter på å bli sendt ut av landet.

Det har i mange år blitt rettet kritikk mot forholdene ved utlendingsinternatet. Nasjonale og internasjonale menneskerettsorganer og organisasjoner i sivilsamfunnet har bl.a. vært bekymret over dobbeltrollen leverandøren av legetjenester har som behandlende helsepersonell og den som skal vurdere om internerte er i stand til å gjennomføre en flyreise ved uttransportering. Organiseringen av helsetilbudet har også blitt kritisert.

Helsedirektoratet utredet i samarbeid med Politidirektoratet, Politiets utlendingsenhet og i dialog med de berørte kommunene konsekvensene av å innføre den såkalte importmodellen og anbefalte samme organisering som for helsetjenesten for innsatte i fengsler i kriminalomsorgen.

Regjeringen foreslår på denne bakgrunn at ansvaret for å ha et tilbud om helse- og omsorgstjenester til internerte utlendinger blir overført fra politiet til kommunen der utlendingsinternatet ligger. Det vil gi kommuneledelsen ansvar for å utvikle rutiner for systematisk oppfølging og overvåking av helsetjenesten for internerte og for å følge med i den daglige driften og se til at tiltak og tjenester fungerer.

Forslaget legger også bedre til rette for en mer tverrfaglig og helhetlig innsats fra helsetjenesten og at helse-tilbudet i utlendingsinternat blir mindre sårbart.

Forslaget om å legge ansvaret for helsetilbudet til internerte inn under den offentlige helsetjenesten vil bidra til å sikre at internerte får helsetjenestene de har rett til, og at tjenestene er forsvarlige, og til å sikre forsvarlige arbeidsforhold for helsepersonellet vårt.

Presidenten [12:29:32]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [12:29:35]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Wold og Bård Hoksrud om å styrke logopeddekningen (Innst. 234 S (2023–2024), jf. Dokument 8:66 S (2023–2024))

Presidenten [12:29:54]: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten ordne debatten slik:

3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Irene Ojala (PF) [12:30:24] (ordfører for saken): Som saksordfører vil jeg takke Fremskrittspartiet for dette viktige forslaget om å styrke logopeddekningen i Norge. Jeg vil også takke komiteen for samarbeidet.

Komiteen har fått flere brev fra helse- og omsorgsministeren med vurdering av forslagene, inkludert innspill fra forsknings- og høyere utdanningsministeren fordi noen av forslagene også handler om utdanningssektoren. Komiteen har avholdt skriftlige høringer i saken, som ga oss 13 skriftlige høringsinnspill fra institusjoner og fra enkeltpersoner. Komiteen har samlet seg i varierende mindretallskonstellasjoner om seks ulike forslag for å styrke logopeddekningen i Norge. Jeg regner med at alle partiene gjør rede for sine synspunkter.

I høringen kommer det fram en bred enighet om at logopedmangelen i Norge er stor, og at det er behov for flere logopeder i både primær- og spesialisthelsetjenesten og som kommunale tilbud. Ifølge Universitetet i Oslo er det også et økende behov i befolkningen for logopedtjenester framover. Det er viktig at logopedutdanningen intensiveres, og at den ikke reduseres. Mangelen på logopeder er alvorlig fordi mennesker som ikke får logopedhjelp, ofte lever med redusert språk. Det kan medføre isolasjon og tilbaketrekning fra skole, fra arbeid og fra det sosiale liv.

Mange høringsinstanser mener logopeder bør innlemmes i autorisasjonsordningen, og Pasientfokus mener at en slik ordning bør innføres, og at den må innføres med en overgangsordning som sikrer at ingen logopeder fratras muligheten til å praktisere yrket sitt. Pasientfokus fremmer, sammen med Fremskrittspartiet, et forslag der vi ber regjeringen om å innlemme logopeder i autorisasjonsordningen.

For Pasientfokus har det vært viktig å lytte til høringsinstansene som sier at logopedutdanningen bør gjennomgås svært grundig. Mange mener utdanningskapasiteten er for lav, at det utdannes for få logopeder, og at det er behov for gjennomgang av utdanningen. Det kan vi gjøre noe med ved å styrke, samle og videreutvikle logopedtjenesten. Vi må ikke forsterke et skille mellom opplæringen på den ene siden og helse på den andre siden. For brukerne, pasientene, er det helt likegyldig om de mottar logopedtjenester på bakgrunn av helse- eller utdanningslovgivningen.

Pasientfokus støtter Fremskrittspartiets forslag om å styrke logopedtjenestene i hele landet, og vi, Fremskrittspartiet, SV og Rødt har lagt fram et forslag der vi ber regjeringen fremme en sak for Stortinget om tiltak for å styrke logopedtjenestene i kommunen og vurdere logoped som kjernekompetanse og lovpålagt tjeneste. Vi fremmer også et forslag sammen med SV, Rødt og Kristelig Folkeparti der vi ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan man kan sikre og styrke framtidig utdanning av logopeder.

Med det tar jeg opp de forslagene Pasientfokus er en del av.

Presidenten [12:33:15]: Representanten Irene Ojala har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Kamzy Gunaratnam (A) [12:33:26]: Både jeg og Arbeiderpartiet har sympati for intensjonene bak forslagene vi diskuterer her i dag. Samtidig mener vi at kommunens forpliktelse til å ha logopedkompetanse handler om mer enn pengeverktøy og lovfestingsverktøy. Det handler også om strukturering, og det handler om samarbeid, teknologi, systematikk og rekruttering. Kommunen eller fylkeskommunen har plikt til å gi spesialundervisning og spesialpedagogisk hjelp til barn, ungdom og voksne som oppfyller vilkårene for dette. De skal også i henhold til loven sørge for at det tilbys utredning, diagnostisering og behandling samt sosial, psykososial og medisinsk habilitering og rehabilitering. For mange pasienter og brukere vil det også innebære tilbud om logopedtjenester.

Jeg vil også vise til at det er forsknings- og høyere utdanningsministeren som har ansvaret for logopedutdanningen. Universitetene og høyskolene er rammefinansiert og mottar sine midler fra Kunnskapsdepartementet, i hovedsak som én samlet rammebevilgning. Det er institusjonene selv som vurderer hvor mye midler de bruker på de enkelte utdanningene. Med unntak av Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet har institusjoner med logopedutdanning valgt å organisere tilbudene som ordinære gradsutdanninger uten egenbetaling.

I Nasjonal helse- og samhandlingsplan har regjeringen varslet et arbeid for å vurdere endringer i innretningen på framtidige beslutninger om hvilke grupper som skal omfattes av autorisasjonsordningen. Det blir et viktig arbeid.

Avslutningsvis vil jeg gjerne vise til stortingsmeldingen Utsyn over kompetansebehovet i Norge, der regjeringen har sagt at den bl.a. vil prioritere kompetanse som er nødvendig for å opprettholde gode velferdstjenester i hele landet, og for å håndtere den demografiske utviklingen. Vi forventer at institusjonene vil prioritere helsefag i sin dimensjonering av studietilbudet.

Sandra Bruflot (H) [12:35:39]: Jeg tror de fleste tar for gitt at vi har et språk som gjør det mulig for oss å kommunisere med andre og å kunne uttrykke det vi vil. Logopedene har en viktig jobb med å sikre at de som sliter med ulike stemmevansker, får den hjelpen de trenger, enten det handler om opptrening etter hjerne-slag, en elev som sliter med stemmevansker, eller andre ting. Intensjonene til forslagsstillerne er gode.

Når Høyre likevel ikke støtter forslagene, er det fordi det er utdanningsinstitusjonene som selv vurderer hvor mye midler de bruker på de enkelte utdanningene. Det er det ikke Stortinget som skal gjøre. Det samme gjelder dimensjoneringen av studietilbudet.

Når det gjelder kommunene og fylkeskommunene, har de plikt til å gi spesialundervisning og spesialpedagogisk hjelp til dem som oppfyller vilkårene for det. Det er ikke gitt at det er lovfesting og økonomiske virkemidler som er det som skal til for å få en god logopeddekning i kommunene. Samarbeid på tvers av kommuner, digitalisering og rekruttering av logopeder er vel så viktig. Det er allerede et krav gjennom kommunenes sørgefor-ansvar at de skal kunne tilby utredning, diagnostisering og behandling og sosial, psykososial og medisinsk habilitering og rehabilitering. Logoped kan selvfølgelig være en av yrkesgruppene som kommunen bør ha tilgang til for å oppfylle nettopp det ansvaret.

Barn og elever som trenger ekstra støtte i barnehage og skole, skal få den tilretteleggingen. Når Statped er i den omstillingen de er i nå, er det fordi man skal spisse tjenesten mot små og spesialiserte fagområder. Formålet med omleggingen er bl.a. å styrke det spesialpedagogiske arbeidet i kommuner og fylkeskommuner nettopp ved å flytte kompetansen nærmere brukerne. Det gjelder spesielt innenfor de store fagområdene, som lese- og skrivevansker og atferdsproblemer, hvor det er behov for større fagmiljøer lokalt.

Siv Mossleth (Sp) [12:38:03]: Kommunikasjon er utrolig viktig for folk, og det er utrolig viktig at de som trenger hjelp med språk-, tale- og svelgevansker, får det.

Mye av det som løftes fram og pekes på i dette forslaget, er utdanning og det at NTNU i Trondheim tar betalt, tar studieavgift for utdanningen. Det gjør ikke Nord universitet i Bodø. Det er NTNU selv som har valgt å organisere både denne utdanningen og andre utdanninger som et erfaringsbasert studium som har studieavgift – jeg tror den er på 19 000 kr per semester. I Bodø får man denne utdanningen uten studieavgift.

Det at vi har et utdanningssystem i Norge som går på treårig bachelor, toårig master og mulighet for doktorgrad, er godt forankret. I Bodø kommer man inn på masterutdanningen for logopeder hvis man har bachelor i spesialpedagogikk, psykologi eller språkvitenskap.

Jeg tenker at det er klokt, og jeg synes også det er klokt at institusjoners studietilbud tilpasses behovet og studentenes ønsker. Vi kan jo ikke ha det sånn som det er i Russland, hvor det er staten som bestemmer hva den enkelte skal studere.

Dette er også en veldig viktig sak for kommunene, som har et sørge-for-ansvar som de på ulike steder, i ulike kommuner, må tilpasse til behovene. Det er gjerne ti ulike fagprofesjoner som er inne i en rehabilitering, og logopeder er en viktig del av det.

På fredag ble det også lagt fram en stortingsmelding hvor målet er at flere skal komme raskt i gang med høyere utdanning og dermed raskere ut i jobb. Det vil bedre rekrutteringen til viktige profesjoner. Regjeringen har også hatt en veldig klar melding om å prioritere utdanningsinstitusjonene og prioritere kompetanse som er nødvendig for gode velferdstjenester i hele landet, og å håndtere det at det blir flere eldre.

Bård Hoksrud (FrP) [12:41:18]: Det er ganske merkelig å høre på debatten og innleggene før meg. Alle har vært opptatt av hvor viktig dette er – hvor viktig kommunikasjon er, at folk kan kommunisere med hverandre, og at det er viktig å få hjelp – men alle som har holdt innlegg før meg, kommer til å stemme imot. Det er jo helt logisk, eller helt ulogisk, sier da jeg.

En undersøkelse fra høsten 2023 som dekket 61 pst. av kommunene i Norge, viste at 41 pst. ikke har ansatt logoped, og av dem som har det, har 33 pst. ikke tilbud til voksne.

Mange har vært oppe her og sagt noe jeg er helt enig i, at kommunikasjon og det å kunne kommunisere med hverandre er utrolig viktig. Derfor er det jo viktig at man får hjelp raskt, så man kan det. Hvis ikke vil man oppleve mer utenforskap, man vil oppleve at man blir ensom, og mange blir også frustrerte over at man ikke klarer å kommunisere på en god nok måte.

I dag er det kun 6 pst. av dem som får hjerneslag, som får hjelp i løpet av tre måneder. Vi vet at tidlig hjelp er viktig for å bli bedre med språket og kunne kommunisere på en god måte.

LHL Hjerneslag og Afasi er helt tydelige. De var i en debatt på søndag, og de lurer egentlig på hvor flertallet i denne salen er hen. Høyrerepresentanten Bruflot sier at de ikke nødvendigvis tror at lovfesting er veien å gå, men det er altså fakta. Riksrevisjonen har hatt en ny undersøkelse som definitivt slår fast at vi ikke er gode nok på rehabilitering. Så kan noen komme opp her og si at man ikke var gode nok på dette før heller. Men selv om man ikke var gode nok før, bør man jo være for gode forslag når de kommer. Det blir altså ikke tatt ordentlig høyde for dette i Nasjonal helse- og samhandlingsplan, og det kommer heller ikke noen andre forslag. Alle er bare imot.

Dette handler om mange, mange tusen mennesker som sliter, og vi vet at 60–90 pst. av dem som får Parkinsons, før eller siden vil oppleve utfordringer med å kunne kommunisere. Vi vet at dette er viktig for mennesker som har ALS. Det er viktig for mennesker som får MS, for slagrammede, som vi har vært innom, for kreftpasienter og for Parkinsons-pasienter. Så sitter altså stortingsflertallet her og bare er musestille og sier at dette er viktig, men vi gjør ingenting med det.

Fremskrittspartiet tar opp de forslagene Fremskrittspartiet står bak, og utfordrer de andre partiene til å bli med og vise handling og gjøre noe for alle de pasientene som opplever utenforskap, ensomhet og å bli ekskludert fra mye av det som er å være en del av samfunnet.

Presidenten [12:44:23]: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han refererte til.

Statsråd Ingvild Kjerkol [12:44:40]: Logopeders kompetanse er viktig i spesialisthelsetjenesten og i de kommunale helse- og omsorgstjenestene, i tillegg til i utdanningssektoren.

Enkelte av forslagene fra representantene Wold og Hoksrud omhandler ansvarsområdet til forsknings- og høyere utdanningsministeren og kunnskapsministeren. Jeg har derfor innhentet innspill fra Kunnskapsdepartementet.

Representantene Wold og Hoksrud ønsker at regjeringen skal bidra til at masterprogrammet i logopedi ved NTNU får grunnfinansiering fra Kunnskapsdepartementet. NTNU har anledning til å organisere utdanningstilbudet slik de selv ønsker, og de har selv valgt å organisere logopedutdanningen som et erfaringsbasert tilbud med delvis egenbetaling.

Representantene foreslår også å vurdere behovet for en femårig logopediutdanning. Jeg kan ikke se at det foreligger sterke argumenter for at logopedutdanningen bør falle utenfor hovedstrukturen i høyere utdanning. Logopedutdanningen er tverrfaglig, og det er positivt at flere utdanninger kan gi grunnlag for opptak til en toårig master.

Kommunene har uansett ansvar for å sørge for nødvendige helse- og omsorgstjenester. For mange pasienter og brukere innebærer tilbudet de har behov for, også logopedtjenester. Tilgangen til logoped handler om mer enn økonomiske virkemidler og lovfesting av kompetansekrav. Det handler også om organisering, samarbeid på tvers av kommunene, digitalisering, utdanning og systematisk arbeid med rekruttering.

Representantene Wold og Hoksrud ber også om at logopeder innlemmes i autorisasjonsordningen for helsepersonell. Dette ble senest vurdert i 2021. I Nasjonal helse- og samhandlingsplan har vi varslet at vi skal sette

i gang et arbeid for å vurdere endringer i innretningen på framtidige beslutninger om hvilke grupper som skal omfattes av autorisasjonsordningen.

Representantene foreslår til sist å gi Statped et spesialoppdrag om å gjenoppta samarbeidet med spesialisthelsetjenesten på stemmevanskefeltet. I 2022 ga jeg Helse sør-øst, i samarbeid med Statped, i oppdrag å gjennomgå aktuelle fagområder og vurdere behov for avtaler for å sikre et godt tilbud til barn med varige og omfattende behov. OUS, Oslo universitetssykehus, skal selv dekke behovet for logopedtjenester på feltet, enten gjennom ansettelse av logoped eller ved samdrift med annen logopedtjeneste ved Oslo universitetssykehus. Jeg anser derfor at det ikke er riktig å gi Statped et slikt oppdrag.

Presidenten [12:47:47]: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [12:48:04]: Jeg har lyst til å utfordre statsråden: 60–90 pst. av personer som får Parkinsons, har på et eller annet tidspunkt behov for denne type tjenester, men kun 15 pst. får det. Hvilke konkrete tiltak gjør statsråden og regjeringen for at mennesker som opplever både isolasjon, ensomhet og utenforskap, skal få hjelp til å kunne gjøre noe med det? Her er det snakk om små ressurser som kan bety en enorm forskjell i hverdagen til mennesker.

Statsråd Ingvild Kjerkol [12:48:40]: Det er ikke noen tvil om at for mennesker som trenger kompetansen til en logoped, er det viktig å få den hjelpen. Det er flere måter vi kan jobbe på for å sikre bedre tilgang til denne begrensede kompetansen. Det handler om mer enn økonomiske virkemidler og lovfesting av kompetansekrav, som representanten Hoksrud foreslår. Det handler om hvordan vi organiserer tjenesten, hvordan vi legger til rette for samarbeid mellom kommuner, og her har Helse- og omsorgsdepartementet, som jeg leder, og Kunnskapsdepartementet samarbeidet om grensdragningen mellom opplæring og helse på språk- og talefeltet i mange år. Jeg ga også som nevnt Helse sør-øst et oppdrag i 2022 om å sikre dette aktuelle fagområdet for barn som trenger langvarig og omfattende oppfølging.

Bård Hoksrud (FrP) [12:49:45]: Statsråden sa selv at man startet dette med autorisasjon. Dette har jo vært vurdert før også. Det ble den gangen sagt at man skulle komme tilbake, men som statsråden sier, må man fortsatt bruke tid på å vurdere om man skal godkjenne eller ikke. Er det ikke snart på tide å – jeg har lyst til å si – få ut fingeren og sørge for å få på plass autorisasjonsordningen nå? Det har jeg lyst til å utfordre statsråden på.

Er statsråden enig i at behovet kommer til å være ca. 150 nye logopeder årlig i årene framover, som Norsk Logopedlag sier? Det blir utdannet ca. 100 nye årlig, og

mange steder er man usikre på hvorvidt man kan fortsette med det, så det blir sannsynligvis enda færre, til tross for at behovene er stadig økende.

Statsråd Ingvild Kjerkol [12:50:41]: Vi varsler i Nasjonal helse- og samhandlingsplan et arbeid for å se på hvilke grupper som skal omfattes av autorisasjonsordningen. Forrige gang vi innlemmet nye yrkesgrupper i autorisasjonsordningen, var det Stortinget som tok på seg å være autorisasjonskontor. Det førte til ny autorisasjon for nye personellgrupper, men jeg er ikke sikker på om det er sånn vi bør jobbe framover.

Jeg tror vi må se dette opp imot andre yrkesgrupper og de behovene befolkningen har for helsetjenester. Som representanten vet, vil det ikke være fri tilgang på fagfolk i framtiden. Det vil være flere som går ut av arbeidslivet enn det vi klarer å utdanne og få inn i helsetjenesten vår. Da må vi være trygge på at vi ikke lager regulatoriske og byråkratiske begrensninger for best mulig bruk av folk.

Presidenten [12:51:45]: Replikkordskiftet er omme.

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

Irene Ojala (PF) [12:52:03]: Det å ha stemmevansker er utfordrende. Mange som har stemmevansker, er blitt påført stemmevansker av livets hendelser, enten det er psykiske eller fysiske utfordringer. Egentlig er jeg ganske god til å prate, og jeg har aldri hatt problemer med å ta ordet i forsamlinger, men etter at jeg ble påført flere slag i hodet på jobb for noen år siden, har jeg i perioder store problemer med uttalen. Det kommer særlig fram når jeg er sliten. Flere leger mente at de påførte talevanskene ville gå over av seg selv. Det gjør de sjelden.

Verdien av en logoped var faktisk ukjent for meg helt til jeg tilfeldigvis traff en logoped på gata i Alta. Hun kjente meg lite grann fra før, og jeg kjente henne. Hun sier til meg: Hva har skjedd, siden du snakker så utydelig, og siden du har en sliten stemme? Hun sa jeg måtte få logopedhjelp og det ganske raskt. Det fikk jeg, og det er det som har gitt meg muligheten til å snakke fra denne talerstolen. Så jeg vet hva verdien av en logoped faktisk er.

Det er logopedmangel i store byer, men i distriktene er det muligens verre. Distriktsfolkene må på lange reiser for å komme til logoped. Logopeder i f.eks. Alta har pasienter fra hele Vest-Finnmark og Nord-Troms. Pasientene kjører til behandling i egen bil, og de reiser med taxi, fly, buss eller båt. Når pasientene reiser langt, må de ofte ha timer flere dager på rad, og da må de overnatte på hotell. Behandlingen er også utmattende for pasientene. I tillegg er lange reiser en økonomisk belastning for dem, men også for kommunen og samfunnsøkonomien som helhet.

Det er stor mangel på logopeder, også blant den samisktalende befolkningen i Norge. Der har vi et stort ansvar, for hva skjer når man blir syk og har problemer med å snakke på morsmålet samisk? Hva blir problemet da, når hjelpen man trenger, blir på det andre språket, som er norsk, og som man kanskje ikke er så sikker i? Det er flere jeg har snakket med, som sier at de glemmer de samiske ordene på eget morsmål. Hvordan skal de da huske og finne de rette ordene når de skal prate med en logoped?

Redusert språk kan medføre isolasjon. Det har vi snakket om tidligere. Man trekker seg tilbake fra sosialt liv. Mange ville ikke ha tatt en plass på Stortinget hvis de hadde hatt talevansker. Det er hjemlet i opplæringsloven hvem som har rett til hjelp hos logoped. Den enkelte kommune har et ansvar for å skaffe logopedisk hjelp til dem som behøver det, men hvor skal kommunene hente den hjelpen fra når vi mangler logopeder? Her er det en logisk brist.

Min drøm er at flertallet på Stortinget i dag skal sikre nok logopeder, slik at mennesker som har behov for logoped, får den hjelpen de trenger for å leve et godt liv. For meg var logopedbehandlingen svært viktig. Det å delta i arbeidslivet, det å være en ressurs for meg selv, for dem som har stemt meg inn på Stortinget, og for samfunnet for øvrig, er for meg veldig viktig.

Som saksordfører vil jeg takke komiteen for ordskiftet.

Presidenten [12:55:11]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [12:55:14]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Wold og Himanshu Gulati om ny vurdering av nivået på alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger med hensyn til helse- og omsorgstjenester og om å prisjustere dagens alternativkostnad (Innst. 235 S (2023–2024), jf. Dokument 8:67 S (2023–2024))

Presidenten [12:55:41]: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Truls Vasvik (A) [12:56:17] (ordfører for saken): Først må jeg takke komiteen for et godt samarbeid også

i denne saken. I forslaget vi nå behandler, ber forslagsstillerne om at det gjøres en ny vurdering av nivået på alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger på gruppenivå i helse- og omsorgstjenesten og om å prisjustere dagens alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger. Det er gjennomført skriftlig høring i saken, og det kom inn to høringsinnspill. Jeg forutsetter at de ulike partiene redegjør for sine ulike standpunkter.

Dagens alternativkostnad ved prioriteringsbeslutninger i helse- og omsorgstjenesten er grundig faglig fundert og baserer seg på omfattende forskning og store mengder data. Om vi skal gjøre endringer i alternativkostnaden, vil det måtte gjennomføres etter grundige utredninger. I Hurdalsplattformen har Arbeiderpartiet og Senterpartiet sagt at vi skal legge fram en ny prioriteringsmelding. Meldingen skal bl.a. vurdere persontilpasset medisin og sikre åpenhet og etterprøvbarehet om prioriteringer i helse- og omsorgstjenesten.

Som en del av arbeidet med å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for en ny prioriteringsmelding satte regjeringen i fjor ned tre ekspertgrupper som tok for seg henholdsvis perspektiv, tilgang og åpenhet i prioriteringer. Arbeidet som har blitt gjort i disse gruppene, og som er levert, er relevant for problemstillingene som forslagsstillerne her løfter, og vil bli fulgt opp i den kommende meldingen. Etter vår mening vil det derfor være lite hensiktsmessig å gjøre endringer i alternativkostnaden nå.

Som sagt: Representantene foreslår å prisjustere alternativkostnaden. Både prisvekst og produktivitetsvekst vil være sentralt dersom alternativkostnaden skal justeres. Før en beslutning om en eventuell justering på bakgrunn av disse forholdene vil det være behov for en nærmere utredning av bl.a. tilgang på relevante data, datakvalitet og om andre forhold bør inngå i en slik justering – derav en hel prioriteringsmelding.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener derfor det er uklokt å gjøre noe med alternativkostnaden nå, før vi har et oppdatert kunnskapsgrunnlag og får gjort de nødvendige vurderingene som må til for å få en helhetlig sak om dette.

Tone Wilhelmsen Trøen (H) [12:58:39]: Når det gjelder den alternativkostnaden som er i dag, begynner det å bli noen år siden den ble satt. Den ble satt i Solberg-regjeringens prioriteringsmelding «Verdier i pasientens helsetjeneste», som ble lagt frem i 2016. Det er riktig, som representantene påpeker, at det er lite trolig at denne prisen eller kosten fortsatt er representativ for den reelle alternativkostnaden i helsetjenesten.

Likevel er det slik at regjeringen, som tidligere taler sa, skal legge fram en prioriteringsmelding og har varslet den i 2025. Vi i Høyre mener det vil være lite hensikts-

messig å ta denne ene delen ut av den store prioriteringsdebatten og vedta den nå, selv om vi forstår at det Framskrittspartiet foreslår, er å justere den. Vi satser og håper på at Arbeiderpartiet og Senterpartiet gjør det de har sagt i merknader, og som også er sagt fra talerstolen her nå, for de peker jo selv på at det fordrer et større utredningsarbeid. Vi forventer at det arbeidet er i gang, og at man leverer på dette når prioriteringsmeldingen kommer, for det er ingen tvil om at dette er et viktig spørsmål, og at det er mange som er bekymret for at kosten er for lav.

Likevel: Det er noe med å behandle store, viktige prioriteringsutfordringer og -spørsmål enten stykkevis og delt eller i en helhet. For Høyre er det viktig at det ses i en helhet, i en prioriteringsmelding, som vi ser frem til at Stortinget skal behandle.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Siv Mossleth (Sp) [13:00:57]: Prioriteringsbeslutninger er viktige og kan bety veldig mye for folk. Det offentlige helsevesenet gjør mange prioriteringer hver dag. Dagens alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger er i helse- og omsorgstjenesten basert på omfattende forskning og store mengder data. Hvis en ser for seg endringer i alternativkostnaden, er det et større utredningsarbeid. Det er naturlig å vurdere det i forbindelse med denne regjeringens varslede prioriteringsmelding.

Arbeidet er i gang, og for å sikre et godt kunnskapsgrunnlag i arbeidet med den nye meldingen nedsatte regjeringen i juli 2023 tre ekspertgrupper om perspektiv, tilgang og åpenhet i prioriteringene. To av gruppene arbeider med tema av relevans for problemstillingen som er løftet fram i dette representantforslaget.

Med tanke på antall representantforslag fra Framskrittspartiet virker det å være påfallende lite de fikk gjort i de nesten åtte årene partiet satt i regjering eller var budsjettpartner for høyreregjeringen. Framskrittspartiet var i regjering, og representantene Hoksrud og Wold satt i helse- og omsorgskomiteen og behandlet meldingen da den ble lagt fram. Det hadde vært mulig å legge inn eksempelvis prisjusteringer den gangen. Det kommer som sagt en ny prioriteringsmelding, og for at den skal bli best mulig, må det brukes noe tid på den.

Morten Wold (FrP) [13:03:06]: I dag diskuterer vi en avgjørende problemstilling innen helsesektoren som berører oss alle, direkte eller indirekte, nemlig spørsmålet om den nåværende terskelverdien for prioritering i helsetjenesten.

Framskrittspartiet er veldig tydelig på at den nåværende terskelverdien er utdatert og ikke lenger tjener som en effektiv målestokk for ressursfordeling i helsesektoren. Vi har lest statsrådets argumentasjon i svar-

brevet. Dessverre mener vi at den ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å utsette en justering av terskelverdien. Det er viktig å skille mellom å fastsette ny terskelverdi og kun å justere den eksisterende. Dette er to forskjellige tiltak som må behandles separat. Vi mener at det er på høy tid å utføre en nødvendig justering basert på dagens kunnskapsgrunnlag.

Alternativkostnaden er en kritisk faktor i prioriteringssystemet vårt fordi den bestemmer hva som utgjør effektiv ressursfordeling. Dessverre har vi sett en eksplosiv prisvekst den siste tiden, noe som ikke bare påvirker kostnadene, men også inflasjonen og råvareprisene. Det er derfor avgjørende at vår betalingsvillighetsgrense, grunnlagt på konseptet alternativkostnad, justeres årlig for å opprettholde sin reelle verdi.

Vi har forståelse for at fastsettelsen av en ny terskelverdi krever grundig arbeid og et solid kunnskapsgrunnlag. Imidlertid mener vi det er fullt mulig å utføre en justering basert på dagens kunnskapsgrunnlag, uavhengig av arbeidet med å fastsette en helt ny terskelverdi. Flere faktorer, som pris og produktivitetsvekst, er kjente og estimerte, og vi bør dra nytte av eksisterende data.

La meg peke på noen av konsekvensene av å opprettholde en utdatert terskelverdi:

For det første kan det føre til feilinvesteringer, spesielt innen teknologi og legemidler, som vurderes hyppigst etter denne målestokken. Dette er særlig uheldig i en tid der vi trenger ny teknologi for å møte fremtidens utfordringer i helsevesenet.

For det andre kan det svekke tilliten til vårt prioriteringssystem, som er ment å sikre effektiv ressursfordeling. Uten en oppdatert terskelverdi vet vi ikke om våre prioriteringskriterier faktisk oppfylles.

For det tredje kan det føre til unødvendig lange ventetider for norske pasienter da realverdien av et godt leveår gradvis reduseres, noe som kan resultere i vanskeligere forhandlinger og flere avslag på grunn av feilaktige vurderinger.

Til slutt kan det føre til underinvesteringer i helse da tiltak innen helsesektoren verdsettes lavere enn tiltak med tilsvarende effekt i andre sektorer. Dette er uakseptabelt når verdien av et statistisk liv utenfor helsesektoren har økt betydelig, mens vår verdissettingsgrense har stått stille.

Derfor oppfordrer Framskrittspartiet selvfølgelig alle til å stemme for en nødvendig justering av terskelverdien, basert på dagens kunnskapsgrunnlag.

Det er på tide å sikre en effektiv ressursfordeling i vår helsetjeneste som garanterer best mulig behandling og omsorg for innbyggerne i Norge. Jeg tar med det opp Framskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten [13:05:57]: Då har representanten Morten Wold teke opp dei forslaga han refererte til.

Statsråd Ingvild Kjerkol [13:06:11]: I Hurdalsplattformen sier regjeringen at vi skal legge fram en ny prioriteringsmelding. Meldingen skal bl.a. vurdere persontilpasset medisin og sikre åpenhet og etterprøvbarehet om prioriteringer i helse- og omsorgstjenesten.

For å sikre et godt kunnskapsgrunnlag i arbeidet med meldingen, som er godt i gang, satte regjeringen i juli 2023 ned tre ekspertgrupper – om perspektiv, tilgang og åpenhet i prioriteringer. To av gruppene har arbeidet med temaer som er relevante for problemstillingen i representantforslaget. Ekspertgruppen om perspektiv har bl.a. vurdert hvordan et utvidet helsetjenesteperspektiv anvendes i ulike prioriteringsbeslutninger og for ulike typer metoder, samt vurdert andre samfunnsvirkninger. Gruppen har også pekt på behovet for å vurdere alternativkostnaden som brukes i dag.

Ekspertgruppen om åpenhet foreslår bl.a. økt åpenhet om norske myndigheters betalingsvilje. Ekspertgruppens rapporter er på høring, og fristen er 12. april 2024, altså denne uken.

Regjeringen vil følge opp anbefalingene, bl.a. vurderinger knyttet til alternativkostnaden i meldingsarbeidet. Jeg vil likevel understreke at dagens alternativkostnad baserer seg på omfattende forskning og store mengder data fra den offentlige helsetjenesten i England og er et resultat av en rekke variabler som kostnader i tjenesten, priser, produktivitet, endringer i dødelighet og effektiviteten av helsetiltak. Et arbeid om alternativkostnaden for norsk helsetjeneste er ressurskrevende, og det krever også store mengder empiri og data for kostnader og produktivitet i helsetjenesten. Eventuelle endringer og tilpasninger til en norsk kontekst må derfor utredes og vurderes nøye.

Representantene foreslår i vedtaket å prisjustere alternativkostnaden. I begrunnelsen foreslås det at alternativkostnaden som brukes i dag, oppdateres i tråd med kostnadsveksten minus produktivitetsvekst i helsetjenesten. Både prisvekst og produktivitetsvekst ville være sentrale i en eventuell justering av alternativkostnaden. Før en beslutning om at alternativkostnaden skal justeres på bakgrunn av disse forholdene, vil det være behov for en utredning av bl.a. tilgangen på relevante data og datakvaliteten, og om andre forhold bør inngå i en eventuell justering.

Presidenten [13:09:03]: Det vert replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:09:21]: Når nye metoder vurderes innført i den norske helsetjenesten, ligger det ofte en kostnadseffektiviseringsberegning til grunn. Beregningen gir et anslag på hvor mye ekstra det koster med ytterligere ett godt leveår ved innføring av den aktuelle metoden. Med et godt leveår menes ett år med perfekt livskvalitet, også kalt et kvalitetsjustert leveår.

Det er det offentliges betalingsvillighet for å frambringe et godt leveår som definerer hvorvidt en behandling vurderes kostnadseffektiv.

Prisstigningen fra 2015 og fram til i dag er på nærmere 30 pst., men på dette området er man altså tilbake på 2015-nivå. Hvordan forsvarer statsråden at verdien av et godt leveår ikke er justert siden 2015?

Statsråd Ingvild Kjerkol [13:10:05]: Det har jo sin logiske forklaring, som representanten selv beskriver.

Nå er vi i gang med et arbeid med ny prioriteringsmelding. Alternativkostnaden er jo et tiltak i helsetjenesten hvor nytten for andre pasienter som ellers kunne ha vært realisert med de samme ressursene, kommer til uttrykk. I rapportene fra de gruppene som har jobbet, er det flere forslag som spiller inn på representantforslaget vi har til behandling i dag. Jeg vil gjerne komme tilbake når prioriteringsmeldingen er ferdig, og peke på hva regjeringen mener er riktig vektning av disse ulike parametrene og måten vi beregner kostnadene på når vi gjennomfører prioriteringer.

Bård Hoksrud (FrP) [13:10:59]: Statsråden sier at det er en logisk forklaring på at man ikke har endret lønns- og prisvekst eller andre ting, slik man gjør på de aller fleste andre områder i statsbudsjettet og andre steder. Det virker ikke som statsråden forstår at konsekvensen av å ikke justere alternativkostnaden er at den ikke lenger vil fungere som en målestokk for gode prioriteringer. Det kan bety lengre ventetid før innføring av ny behandling og at det som allerede er begrensede midler, investeres helt feil.

Det er alvorlig når vi vet at vi får kapasitetsutfordringer i helsetjenesten i tiden framover, hvor ny teknologi og behandling og nye måter å tenke på blir helt avgjørende for å møte disse utfordringene. Dette er en underinvestering i helse.

Hva vil statsråden gjøre for å sikre at Norge, som et av verdens rikeste land, ikke faller enda lenger bak i helsetjenestene ved at vi ikke tar i bruk de helseverktøyene som er tilgjengelige?

Statsråd Ingvild Kjerkol [13:11:50]: Det er jo et spørsmål som handler om de samlede ressursene vi som fellesskap prioriterer til helsetjenesten, og ikke minst hvordan vi bruker disse ressursene.

Når jeg svarte som jeg gjorde på det første spørsmålet fra representanten Hoksrud, var det fordi han forklarte denne utfordringen med at vi har hatt prisøkning. Så jeg vil gjenta, for å utdype det første spørsmålet til representanten, at eventuelle muligheter for å gjøre endringer i alternativkostnaden, sånn som vi bruker den i Norge, må utredes og vurderes nøye, sånn at vi er klar over effekten av de endringene vi gjør.

Presidenten [13:11:08]: Replikordskiftet er dermed omme.

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

Bård Hoksrud (FrP) [13:12:42]: Det var interessant å høre på representanten Vasvik, som var veldig tydelig på – og det var for så vidt statsråden også – at dagens alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger er grundig faglig vurdert, basert på omfattende forskning og store mengder data fra England. Ja, den er nok sikkert det, men det er i hvert fall ikke tvil om at arkitekten bak mye av det som ble den modellen man valgte i Norge, også var tydelig på at dette må justeres. Flertallet har altså valgt ikke å justere dette – siden 2015. Det betyr at det er stor «mismatch» mellom hva man burde ha lagt til grunn, og hva som faktisk er lagt til grunn.

Jeg skjønner at det er veldig bekvemt for alle de andre partiene bare å skyve prioriteringsmeldingen foran seg. At det er mennesker som venter på å få behandling, men som ikke får behandling fordi et godt leveår ikke er verdt mer enn det var i 2015, med hensyn til den økonomiske biten, synes jeg er trist. Jeg synes det er trist på vegne av pasientene. Jeg hadde faktisk håpet at flere av partiene hadde vært litt mer framoverlent og i hvert fall sørget for at de kostnadene som er påløpt på alle andre områder, også skulle bli tatt hensyn til i denne modellen. Så jeg er overrasket over dette, men jeg skjønner jo at det sannsynligvis handler om økonomi.

Samtidig handler det om at enda flere medisiner og behandlingsformer ville kunne bli tilgjengelig for flere mennesker. For Fremskrittspartiet handler det om at vi raskest mulig skal sørge for at folk får behandling, og at man tar hensyn til de kostnadsøkningene som har vært. Det bør man også ta hensyn til med tanke på at folk kanskje får muligheten til å få ny behandling og nye medisiner.

Dessverre ser det ut til at flertallet her skal vente og vente, og da får vi håpe at prioriteringsmeldingen kommer før valget i 2025. Den skulle jo egentlig kommet i 2024, men regjeringen valgte å utsette den til 2025.

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

I

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

Starte opp, medrekna føreta bestillingar og gi tilsegn i desse investeringsprosjekta:	Under kap./post	Innanfor ei kostnadsramme på:
E134 Røldal–Seljestad	1320/30	4 921 mill. kroner
E6 Megården–Sommerset	1320/30	7 283 mill. kroner

Presidenten [13:14:59]: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 6.

Stortinget tek no pause fram til votering kl. 14.

Stortinget tok opp att forhandlingane kl. 14.

President: Nils T. Bjørke

Votering

Presidenten [14:01:47]: Stortinget går til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 11. april 2024

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland (Innst. 249 S (2023–2024), jf. Prop. 44 S (2023–2024))

Presidenten: Under debatten har Frank Edvard Sve sett fram eit forslag på vegner av Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«I

Statlig fullfinansiering og byggestart i 2024

1. Stortinget forutsetter statlig fullfinansiering av prosjektene E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset
2. Stortinget forutsetter byggestart i 2024 for prosjektene E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset.
3. Stortinget forutsetter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett dersom byggestart i 2024 innebærer behov for tilleggsbevilgninger.»

V o t e r i n g :

Forslaget frå Framstegspartiet vart med 83 mot 12 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 14.02.17)

Fullmaktene gjeld òg forplikningar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammene i seinare år.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart samrøystes vedteken.

Vidare var tilrådd:

II

Fullmakter til bompengefinansiering

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad. Vilråra går fram av Prop. 44 S (2023–2024)
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om (del)finansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor vilråra i Prop. 44 S (2023–2024).

Presidenten: Framstegspartiet og Raudt har varsla at dei vil røysta imot.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 77 mot 17 røyster.
(Voteringsutskrift kl. 14.02.43)

Votering i sak nr. 2, debattert 11. april 2024

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Dagfinn Henrik Olsen, Tor André Johnsen og Himanshu Gulati om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport (Innst. 245 S (2023–2024), jf. Dokument 8:73 S (2023–2024))

Presidenten: Under debatten har Frank Edvard Sve sett fram eit forslag på vegner av Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport.»

Det vert votert alternativt mellom dette forslaget og tilrådinga frå komiteen.

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

Dokument 8:73 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Dagfinn Henrik Olsen, Tor André Johnsen og Himanshu Gulati om å oppheve forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport – vedtas ikke.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet vart tilrådinga vedteken med 85 mot 12 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.03.26)

Votering i sak nr. 3, debattert 11. april 2024

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om endringer i jernbanereformen (Innst. 240 S (2023–2024), jf. Dokument 8:79 S (2023–2024))

Presidenten: Under debatten har Morten Stordalen sett fram eit forslag på vegner av Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak med følgende momenter for en enklere struktur og mer konkurranse om å løse jernbanens oppgaver:

- a. En utredning av hvorvidt Jernbanedirektoratets oppgaver kan overføres Samferdselsdepartementet
- b. Det etableres en infrastrukturkonkurrent til Bane Nor, herunder vurderes etablering av en fast struktur for jernbane hos Nye Veier AS.
- c. Norske tog gis større finansiell frihet til selv å kunne anskaffe kundetilpasset materiell tilpasset togselskapenes driftskonsept.»

Det vert votert alternativt mellom dette forslaget og tilrådinga frå komiteen.

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

Dokument 8:79 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om endringer i jernbanereformen – vedtas ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet vart tilrådinga vedteken med 85 mot 12 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.04.02)

Votering i sak nr. 4, debattert 11. april 2024

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Endringar i helse- og omsorgstjenesteloven (overføring av ansvaret for helsetilbodet ved utlendingsinternat) (Innst. 253 L (2023–2024), jf. Prop. 40 L (2023–2024))

Presidenten: Under debatten har Marian Hussein sett fram eit forslag på vegner av Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Kristeleg Folkeparti og Pasientfokus. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om rett til helse- og omsorgstjenester til personer uten fast opphold i riket slik at den tydeliggjør interner-tes særlege rett til helsehjelp.»

Votering:

Forslaget frå Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Kristeleg Folkeparti og Pasientfokus vart med 81 mot 16 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 14.04.33)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande vedtak til

I o v

om endringar i helse- og omsorgstjenesteloven (overføring av ansvaret for helsetilbodet ved utlendingsinternat)

I

I lov 24. juni 2011 nr. 30 om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. blir det gjort følgjande endringar:

§ 3-9 a skal lyde:

§ 3-9 a. *Helse- og omsorgstjenester for internerte på utlendingsinternat*

I de kommunene hvor det ligger utlendingsinternat skal kommunen ha tilbud om helse- og omsorgstjenester for de internerte.

Noverande §§ 3-9 a og 3-9 b blir § 3-9 b og ny § 3-9 c.

II

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset.

Presidenten: Framstegspartiet har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 84 mot 12 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.04.56)

Presidenten: Det vert votert over overskrifta til lova og lova i det heile.

Framstegspartiet har varsla at dei vil røysta imot.

Votering:

Overskrifta til lova og lova i det heile vart vedtekne med 83 mot 12 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.05.15)

Presidenten: Lovvedtaket vil verta sett opp til andre gongs behandling i eit seinare møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 5, debattert 11. april 2024

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Wold og Bård Hoksrud om å styrke logopeddekningen (Innst. 234 S (2023–2024), jf. Dokument 8:66 S (2023–2024))

Presidenten: Under debatten er det sett fram seks forslag. Det er

- forslag nr. 1, frå Irene Ojala på vegner av Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Raudt og Pasientfokus
- forslag nr. 2, frå Irene Ojala på vegner av Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Kristeleg Folkeparti og Pasientfokus
- forslag nr. 3, frå Irene Ojala på vegner av Framstegspartiet og Pasientfokus
- forslaga nr. 4–6, frå Bård Hoksrud på vegner av Framstegspartiet

Det vert votert over forslaga nr. 4–6, frå Framstegspartiet.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen bidra til at masterprogrammet i logopedi ved NTNU får grunnfinansiering fra Kunnskapsdepartementet, slik øvrige logopediutdanninger får.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan man kan sikre og styrke framtidig utdanning av logopedar. Dette innebærer: å sikre lik finansiering av logopediutdanningen ved utdanningsstedene, plassere utdanningen i riktig finansieringskategori (2), og vurdere behovet for en femårig utdanning i logopedi.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gi Statped et spesialoppdrag slik at samarbeidet mellom spesialisthelsetjenesten og Statped kan opprettholdes for stemmevanskefeltet. Statped må også kunne ta imot henvisninger vedrørende voksne med ervervede språk- og talevansker, ikke bare fra skoleverket (PPT eller voksenopplæring), men også fra helsevesenet (herunder privatpraktiserende logopeder).»

V o t e r i n g :

Forslaga frå Framstegspartiet vart med 84 mot 12 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 14.06.05)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 3, frå Framstegspartiet og Pasientfokus. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i sin gjennomgang av ordningene for autorisasjon, lisens og spesialistgodkjenning av helsepersonell, om å innlemme logoped i autorisasjonsordningen.»

V o t e r i n g :

Forslaget frå Framstegspartiet og Pasientfokus vart med 83 mot 14 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 14.06.20)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 2, frå Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Kristeleg Folkeparti og Pasientfokus. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan man kan sikre og styrke framtidig utdanning av logopeder.»
Venstre har varsla støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget frå Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Kristeleg Folkeparti og Pasientfokus vart med 78 mot 19 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 14.06.37)

Presidenten: Det vert votert over forslag nr. 1, frå Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Raudt og Pasientfokus. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget om tiltak for å styrke logopedtjenesten i kommunene, og vurdere logoped som kjernekompetanse og lovpålagt tjeneste.»

V o t e r i n g :

Forslaget frå Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Raudt og Pasientfokus vart med 72 mot 24 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 14.06.54)

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

Dokument 8:66 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Wold og Bård Hoksrud om å styrke logopeddekningen – vedtas ikke.

Presidenten: Framstegspartiet har varsla at dei vil røysta imot.

V o t e r i n g :

Tilrådinga frå komiteen vart vedteken med 84 mot 11 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.07.17)

Votering i sak nr. 6, debattert 11. april 2024

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Wold og Himanshu Gulati om ny vurdering av nivået på alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger med hensyn til helse- og omsorgstjenester og om å prisjustere dagens alternativkostnad (Innst. 235 S (2023–2024), jf. Dokument 8:67 S (2023–2024))

Presidenten: Under debatten har Morten Wold sett fram to forslag på vegner av Framstegspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en ny vurdering av nivået på alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger på gruppenivå i helse- og omsorgstjenesten.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen prisjustere dagens alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger i helse- og omsorgstjenesten.»

Det vert votert alternativt mellom desse forslaga og tilrådinga frå komiteen.

Komiteen hadde tilrådd Stortinget å gjera følgjande

v e d t a k :

Dokument 8:67 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Wold og Himanshu Gulati om ny vurdering av nivået på alternativkostnad for prioriteringsbeslutninger med

hensyn til helse- og omsorgstjenester og om å prisjustere dagens alternativkostnad – vedtas ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaga frå Framstegspartiet vart tilrådinga vedteken med 85 mot 12 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.08.00)

Sak nr. 7 [14:08:08]

Referat

1. (308) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Aleksander Stokkebø, Henrik Asheim og Anna Molberg om å forebygge, dokumentere og slå ned på lønnsstyveri, og hjelpe ofrene for arbeidslivskriminalitet (Dokument 8:142 S (2023–2024))
Samr.: Vert sendt arbeids- og sosialkomiteen.
2. (309) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Lan Marie Nguyen Berg og Une Bastholm om å bevare og restaurere økosystemet i Oslofjorden (Dokument 8:146 S (2023–2024))
3. (310) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Une Bastholm, Lan Marie Nguyen Berg og Rasmus Hansson om å bygge opp systemet for restaurering av natur og dyreliv i Norge i tråd med målsettingene i naturavtalen (Dokument 8:147 S (2023–2024))
4. (311) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg om utfasing av torv i hagejord (Dokument 8:151 S (2023–2024))
Samr.: Nr. 2–4 vert sende energi- og miljøkomiteen.
5. (312) Rapport til Stortinget fra Norges Banks representantskap for 2023 (Dokument 9 (2023–2024))
6. (313) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sveinung Rotevatn, Grunde Almeland, Abid Raja og Guri Melby om å endre utlånsforskriften for å hjelpe flere førstegangskjøpere inn på boligmarkedet (Dokument 8:139 S (2023–2024))
7. (314) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marie Sneve Martinussen, Mímir Kristjánsson og Seher Aydar om å la arbeidsfolk beholde mer av verdiene de skaper (Dokument 8:143 S (2023–2024))
Samr.: Nr. 5–7 vert sende finanskomiteen.
8. (315) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om bedre rammevilkår for oppstartsbedrifter og investeringer i teknologi (Dokument 8:135 S (2023–2024))

Presidenten: Presidenten foreslår at representantforslaget verdt sendt finanskomiteen, unnateke forslag 3, som vert behandla etter forretningsordenen § 39 andre ledd bokstav e og vert avvist.

Representanten Birgit Oline Kjerstad har bedt om ordet.

Birgit Oline Kjerstad (SV) [14:08:55]: Eg vil foreslå at forslaget om betre rammevilkår for oppstartsbedrifter og investeringar i teknologi i heilskap vert sendt til finanskomiteen.

Presidenten: Då ligg det føre to forslag til behandlingsmåten.

Det vert votert alternativt over forslaget frå presidenten om at saka vert send finanskomiteen, unnateke forslag 3, som vert avvist jf. forretningsordenen § 39 andre ledd bokstav e, og forslaget frå Sosialistisk Venstreparti om å senda forslaget i heilskap til finanskomiteen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom forslaget frå presidenten og forslaget frå Sosialistisk Venstreparti vart forslaget frå presidenten vedteke med 82 mot 11 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.09.32)

Vidare vart referert:

9. (316) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Seher Aydar, Marie Sneve Martinussen og Tobias Drevland Lund om å reservere anbud for ideelle aktører (Dokument 8:136 S (2023–2024))
10. (317) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Seher Aydar og Sofie Marhaug om å stanse nedleggelsen av rusbehandlingsenheten ved Tronvik (Dokument 8:137 S (2023–2024))
11. (318) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Silje Hjemdal, Morten Wold, Sylvi Listhaug og Bård Hoksrud om en bedre praksis for gravide kvinners møte med helsevesenet og praksis for innvilgelse av planlagt keisersnitt (Dokument 8:148 S (2023–2024))
Samr.: Nr. 9–11 vert sende helse- og omsorgskomiteen.
12. (319) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson og Lan Marie Nguyen Berg om forbud mot engangsgrill (Dokument 8:145 S (2023–2024))
Samr.: Vert sendt justiskomiteen.
13. (320) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg om en mer sirkulær byggenæring (Dokument 8:150 S (2023–2024))
Samr.: Vert sendt kommunal- og forvaltningskomiteen.

teen, unnateke forslaga 1, 4 og 7, som vert behandla etter forretningsordenen § 39 annet ledd bokstav e og vert avviste.

14. (321) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Rune Strifeldt, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Per-Willy Amundsen om en bærekraftig reindriftsforvaltning (Dokument 8:141 S (2023–2024))
Samr.: Vert sendt næringskomiteen.
15. (322) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Grete Wold og Kari Elisabeth Kaski om nattog til København (Dokument 8:134 S (2023–2024))
Samr.: Vert sendt transport- og kommunikasjonskomiteen.
16. (323) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Grete Wold og Mona Fagerås om å styrke yrkesfagopplæringen (Dokument 8:132 S (2023–2024))
17. (324) Representantforslag fra stortingsrepresentanten Grete Wold om trygge barnehager og skoler (Dokument 8:133 S (2023–2024))
18. (325) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Tobias Drevland Lund om å føre økonomisk tilsyn med kommersielle barnehagekjeder på konsernnivå (Dokument 8:138 S (2023–2024))
Samr.: Nr. 16–18 vert sende utdannings- og forskingskomiteen.
19. (326) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sofie Marhaug, Marie Sneve Martinussen, Bjørnar Moxnes og Geir Jørgensen om å legge ned veto mot EUs fjerde energimarkedspakke (Dokument 8:140 S (2023–2024))
20. (327) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Lan Marie Nguyen Berg og Une Bastholm om å starte forhandlinger med EU om forslag til medlemskapsavtale som legges fram for folkeavstemning (Dokument 8:144 S (2023–2024))
Samr.: Nr. 19 og 20 vert sende utanriks- og forsvarskomiteen.
21. (328) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes og Marie Sneve Martinussen om å forhindre et folkemord på Gazastripen (Dokument 8:149 S (2023–2024))

Presidenten: Presidenten foreslår at representantforslaget vert sendt utanriks- og forsvarskomiteen, unnateke forslaga 1, 2 og 5, som vert behandla etter for-

retningsordenen § 39 andre ledd bokstav e og vert avviste.

Representanten Bjørnar Moxnes har bedt om ordet.

Bjørnar Moxnes (R) [14:10:34]: Det foreslås å avvise Rødts forslag om at Stortinget ber regjeringen ta initiativ til sanksjoner for å håndheve FNs sikkerhetsråds resolusjon 2728, avvise forslag om at Stortinget ber regjeringen følge opp den internasjonale domstolens ordre av 26. januar 2024 og også resolusjon fra FNs menneskerettighetsråd ved å stanse alle norske leveranser av våpen, våpenkomponenter og flerbruksvarer som kan bidra til et folkemord.

Begrunnelsen for å avvise er at innholdet er svært likt andre forslag som Stortinget har behandlet tidligere i sesjonen. Problemet er bare at FNs sikkerhetsråds resolusjon ble vedtatt 25. mars og aldri har vært en del av Stortingets behandling av forslag som gjelder krigen mot Gaza. FNs menneskerettighetsråd vedtok sin resolusjon 5. april, som var første gang rådet tok stilling til krigen på Gazastripen, og Stortingets siste behandling i denne sal av forslag vedrørende Israel–Gaza var 1. februar. Den 1. februar var før 25. mars og før 5. april. Det i seg selv viser at begrunnelsen for å avvise er feil, men verre enn som så handler det også om realiteter. Det har kommet resolusjoner fra FNs sikkerhetsråd og FNs menneskerettighetsråd siden Stortinget forrige gang behandlet forslag. Det mener vi bør kunne rettferdiggjøre behandling av nye forslag som er direkte forankret i disse resolusjonene.

Presidenten: Det ligg føre to forslag til behandlingsmåte.

Det vert votert alternativt mellom forslaget frå presidenten om at saka vert send utanriks- og forsvarskomiteen, unnateke forslaga 1, 2 og 5, som vert avviste jf. forretningsordenen § 39 andre ledd bokstav e, og Raudts forslag om at heile saka vert send utanriks- og forsvarskomiteen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom forslaget frå presidenten og forslaget frå Raudt vart forslaget frå presidenten vedteke med 83 mot 13 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 14.12.46)

Presidenten [14:12:58]: Dermed er sakene på dagens kart ferdigbehandla. Forlanger nokon ordet før møtet vert heva? – Møtet er heva.

