



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 74 · 25. april  
Sesjonen 2023–2024



**Møte torsdag den 25. april 2024 kl. 10**

President: Masud Ghara khani

Dagsorden (nr. 74):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi (Innst. 256 S (2023–2024), jf. Dokument 8:88 S (2023–2024))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om utbedring av Veibustkrysset på E39 (Innst. 257 S (2023–2024), jf. Dokument 8:89 S (2023–2024))
3. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings-sesjonen 2022–2023 (Innst. 239 S (2023–2024), jf. Meld. St. 4 (2023–2024))
4. Referat

**Presidenten [10:00:05]:** Representanten Rasmus Hansson vil framsette et representantforslag.

**Rasmus Hansson (MDG) [10:00:23]:** Jeg vil framsette et representantforslag på vegne av Lan Marie Nguyen Berg, Une Bastholm og meg selv om å fremme innkjøp, bruk og reparasjon av elbiler med lav miljøbelastning i hele livsløpet.

**Presidenten [10:00:37]:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:00:43]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi (Innst. 256 S (2023–2024), jf. Dokument 8:88 S (2023–2024))*

**Presidenten [10:01:01]:** 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) [10:01:24]:** Samfunnet er i endring på mange områder, med kunstig intelligens og ny og forbedret teknologi på de fleste områder i livet vårt. Saken vi behandler her i dag, dreier seg om droner og hvordan vi bør forholde oss til raske endringer i både bruk og teknologi. Representantforslaget er et eksempel på nødvendige initiativ for at lovgivende og utøvende myndighet også må være framoverlente og legge forholdene til rette for at utviklingen går i ønsket retning til nytte og gagn for folk og samfunn.

Representantforslaget dreide seg i utgangspunktet om forslag til revidert dronestrategi. I går varslet regjeringen at det settes i gang et arbeid med en egen stortingsmelding om droner. Det er en stortingsmelding hele komiteen ser fram til at blir lagt fram. Denne beslutningen fra regjeringen har ført til at det er levert et løst forslag, og det løse forslaget tar inn over seg regjeringens beslutning. Forslagene i det avgitte dokument endres til komiteens forventninger og forutsetninger knyttet til den kommende stortingsmeldingen om droner. I arbeidet med stortingsmeldingen forventes det at det jobbes på tvers av ulike sektorer og departement for å sikre den nødvendige bredden.

Med dette tar jeg opp forslaget til Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

**Presidenten [10:02:45]:** Representanten Marte Mjøs Persen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Erlend Larsen (H) [10:03:03]:** En sak om droner kan oppfattes som en liten og ubetydelig sak. Høringsuttalelsene som har kommet i den, viser at droner er langt mer enn leketøy. Bærum kommune skriver i sin uttalelse at det er et potensial for innsparinger i milliardklassen i offentlig forvaltning. En slik innsparing og effektivisering av offentlig sektor betinger at det legges til rette fra statsforvaltningen for nettopp dette. En revisjon av Norges dronestrategi ville være nettopp en slik tilrettelegging og etterlyses sterkt, skriver Bærum kommune.

Forskningsinstitusjonen NORCE er tydelig på at den nasjonale dronestrategien fra 2018 må revideres. Den teknologiske utviklingen har gått fort. Mulighetene droner gir, er langt større enn vi så for oss for fem–seks år siden. Da noen fløy droner nær våre olje- og gassinstallasjoner for et par år siden, fikk vi også demonstrert hvilken trussel droner kan utgjøre.

Droner har også en viktig plass i det grønne skiftet. Små, ubemannede fartøyer med mye teknologi kan erstatte helikoptre, brukes til inspeksjoner av rasutsatte områder og sendes inn i bygninger hvor det brenner. Regjeringen har presentert flere saker som hver for seg er viktige og gode for bruk av droner i Norge, men de har manglet det samlede overbygget som strategien fra 2018

er. Strategien fra 2018 er også utarbeidet av en rekke departementer, noe som gir den en betydelig bredde.

Da komiteen behandlet representantforslaget, fikk vi støtte fra Fremskrittspartiet og Venstre. Senere varslet SV sin støtte. I dag morges ble det kjent at regjeringen vil utarbeide en dronestrategi. Det setter vi stor pris på. Dermed har vi nådd målet, og representantforslaget vårt er ikke lenger aktuelt. Vi trekker derfor våre to forslag til vedtak og støtter det løse forslaget, som jeg oppfatter skal være et felles forslag fra komiteen.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:05:01]** (leiar i komiteen): For Senterpartiet og Arbeidarpartiet i regjering er det særdeles viktig å leggje til rette for å binde Noreg saman, leggje til rette for gode, framtidretta løysingar for å transportere personar, men òg gods, og å finne gode løysingar innanfor ulike teknologiar, ulike transportformer. Veldig mykje av det finn ein igjen i regjeringa sitt forslag til Nasjonal transportplan og i andre strategiar og dokument regjeringa jobbar med.

Som del av det er det som skjer på droneområdet, særdeles viktig. Eg meiner at det regjeringa allereie har gjort på feltet, er å ta mange konkrete initiativ, som er vist til i svarbrevet frå statsråden når det gjeld det området Samferdselsdepartementet har ansvar for, bl.a. ein styrkt innsats mot ulovleg droneflyging og det at Avinor allereie er i gang med å utvikle neste generasjons drone-trafikkstyringssystem. Det er nokre av dei konkrete eksempla det der er vist til, men det er òg andre initiativ regjeringa har kome med.

For nokre få veker sidan vart det klargjort frå regjeringa si side at ein ville gjere om vedtaket om nedlegginga av Andøya flystasjon og bl.a. gjere stasjonen til ein base for langtrekkande dronar. Rundt i Noreg er det mange initiativ på gang om korleis ein kan bruke drone-teknologien, om korleis ein kan leggje til rette for at dronane skal verte eit viktigare verktøy for å leggje til rette for at folk skal kunne bu, arbeide og leve eit godt liv i heile Noreg.

Difor er det veldig bra, veldig riktig og ei god oppfølging av det arbeidet regjeringa har jobba med over tid, når det no vert varsla at regjeringa skal setje i gang arbeidet med ei stortingsmelding om dronar. Ei stortingsmelding er eit vidare arbeid som inkluderer Stortinget på ein tydelegare måte enn det ein strategi på området gjer, som primært er eit dokument for regjeringa sin del. Eg ser fram til både det arbeidet som skal setjast i gang, og at det vert brei tilslutning i Stortinget for ein slik måte å organisere arbeidet på.

**Morten Stordalen (FrP) [10:07:43]:** Jeg skal gjøre det kort, men la meg først takke Høyre, som fremmet forslag om en revisjon av dronestrategien. Det er for-

nuftig. Det har skjedd veldig mye siden dronestrategien ble lagt.

En stemmeforklaring: Fremskrittspartiet vil opprettholde forslag nr. 3 i saken, og vi vil, i likhet med Høyre og andre, støtte forslaget som er kommet fra regjeringspartiene i dag.

**Presidenten [10:08:09]:** Representanten Morten Stordalen har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Mona Fagerås (SV) [10:08:31]:** Nå skjer det ting fortløpende i salen, så det går litt fort i svingene. Vi kan i hvert fall meddele at vi skal være med på fellesforslaget fra komiteen. Jeg tenker at det er veldig bra at regjeringen nå har meldt at de skal lage en stortingsmelding om droner. Det har vi fått innspill fra flere høringsinstanser om at det er behov for, og det er også nødvendig å se på om regelverket og utvikling i større grad samsvarer per nå. 2018 begynner å bli lenge siden med tanke på den teknologiske utviklingen som har vært.

Vi mener at mer bruk av droner kan ha positive samfunnskonsekvenser, men også at regulering må ses på. Vi vil kanskje særlig peke på viktigheten av å ha en revidert strategi for begrensninger i bruk av droner i områder der bruken kan føre til forstyrrende støy, og om kommuner skal ha mulighet til å begrense bruken av droner innenfor sine kommunegrenser.

Da har jeg meldt inn at SV kommer til å støtte fellesforslaget, og jeg håper det er blitt notert.

**Presidenten [10:09:53]:** Det er notert.

**André N. Skjelstad (V) [10:10:11]:** Det er gledelig at regjeringspartiene har fått tenkt seg om, og at man har kommet med det Høyre egentlig la opp til i sitt Dokument 8-forslag, som er et svært godt forslag.

Venstre kommer også til å støtte det som kom som et løst forslag i dag, som er omforent.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:10:46]:** Vi står overfor et paradigmeskifte i luftfarten, hvor droner kan utføre stadig nye oppgaver som er mer komplekse, og mer komplekse luftfartsoperasjoner. Det bidrar til flysikkerhetsgevinster og lavere kostnader, og det bidrar til reduserte klimagassutslipp og mindre støy enn det bemannet luftfart innebærer.

Regjeringen har som mål at Norge fortsatt skal være et foregangsland innen dronesegmentet. For å sikre det vil regjeringen i løpet av våren 2025 legge fram en melding for Stortinget om strategi for droner og ny luftmobilitet.

Vi ønsker å legge fram en tverrdepartemental og tverrsektorell strategi som ser på hvordan droner utfordrer flysikkerhet og samfunnsikkerhet, samtidig som den legger til rette for utvikling av ubemannet luft-

fart i Norge. Strategien vil selvsagt ta hensyn til den teknologiske utviklingen som har foregått, og den forventede utviklingen framover, og må samtidig ta inn over seg at det regulatoriske landskapet ser annerledes ut i dag enn i 2018.

Jeg mener at når vi nå har lansert at vi skal lage en stortingsmelding som vil ta for seg ny luftmobilitet, signaliserer vi at vi ønsker å se framover og legge til rette for næringsaktivitet i et langsiktig perspektiv. Potensialet dronene har i den grønne omstillingen, vil også være viktig å omtale i en slik melding. Her vil regjeringen bygge videre på det gode arbeidet vi har iverksatt og varslet gjennom luftfartsmeldingen og ny Nasjonal transportplan.

Avslutningsvis vil jeg si at regjeringen har som mål å stake ut en forutsigbar og langsiktig kurs for droneområdet som gir næringen den tryggheten som trengs for å satse framover, og som samtidig har et helhetlig blikk på droneområdet sett i sammenheng med øvrige samsfunnsområder.

Jeg setter selvfølgelig også pris på det initiativet som er reist gjennom representantforslaget.

**Presidenten [10:12:52]:** Det blir replikkordskifte.

**Erlend Larsen (H) [10:13:04]:** Da komiteen sendte representantforslaget til høring til departementet, anbefalte ikke statsråden at det skulle utvikles en dronestrategi. I dag morges ble det offentlig på departementets sider at departementet vil ta initiativ til det likevel, i en stortingsmelding. Det setter vi selvfølgelig stor pris på. Av ren nysgjerrighet må jeg si at jeg lurte lite grann på hva som gjorde at departementet og statsråden endret mening.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:13:31]:** I det svaret jeg har gitt til Stortinget, lukker jeg jo ikke fullstendig døren for det. Jeg sier at jeg vil vurdere hvordan jeg vil kunne oppdatere den strategien, og eventuelt hvordan Stortinget skal involveres i det arbeidet. Vi har tenkt oss nøye om og kommet fram til at det er riktig å lage en stortingsmelding om det. Det vil gi Stortinget mulighet til å kople seg på. Jeg oppfatter at det grunnleggende sett er en bred enighet i denne salen. Det er kanskje å ta det litt på forskudd, men det virker som det er en interesse for at vi skal ha en god dronestrategi, og da tenker jeg at en bred politisk forankring er veien å gå.

**Presidenten [10:14:09]:** Replikkordskiftet er avsluttet.

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

**Mona Fagerås (SV) [10:14:28]:** Jeg har lyst til å si at jeg synes det er trist at jeg på en måte ikke har fått infor-

masjon om denne stortingsmeldingen før jeg står her i salen. Da blir det dessverre litt fram og tilbake når det gjelder stemmeforklaring. SV kommer til å støtte Framskrittspartiets forslag om å opprettholde forslag nr. 3. Jeg vil for ettertiden si at det hadde vært fint med en liten melding på forhånd, sånn at man kunne vært litt mer forberedt når man kommer i salen. Såpass respekt bør vi alle ha for salen, at man kan informere hverandre når ting skjer litt i hurten og sturten.

**Presidenten [10:15:11]:** Da er det notert at SV støtter forslag nr. 3.

**Erlend Larsen (H) [10:15:25]:** Jeg vil presisere at det var forslagene nr. 1 og 2 vi trakk, og at vi støtter Framskrittspartiets forslag nr. 3, slik vi opprinnelig har gjort.

**Presidenten [10:15:36]:** Det er også notert. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [10:15:40]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om utbedring av Veibustkrysset på E3 (Innst. 257 S (2023–2024), jf. Dokument 8:89 S (2023–2024))*

**Presidenten [10:15:59]:** 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 på talerlisten utover den fordelte taletid, får også en taletid på inntil 3 minutter.

**Geir Inge Lien (Sp) [10:16:21]** (ordfører for saka): Eg vil takke komiteen for eit godt samarbeid og forslagsstillarane for å ha sett saka på kartet. Dette prosjektet er viktig for sikkerheita, framkomelegeita og utviklinga av ein heil region. Veibustkrysset på E39 i Suldal kommune i Møre og Romsdal er svært utsett for ulykker. Det er ei vegstrekning der det har vore fleire ulykker og dødsulykker i løpet av dei siste åra.

Veibustkrysset i Suldal kommune har ei høg trafikkbelastning, med ein ÅDT på minst 17 000 bilar i døgnet. Strekninga krysset ligg i, er svært viktig for næringslivet og for folk i regionen. Vegstrekninga er tilknytt eit større næringsområde, mange bustader og har svært mykje tungtrafikk og bilar som går inn og ut av E39. Det er klart vi må bygge planfritt kryss der.

Veibustkrysset er som sagt eit viktig kryss som det hastar med å få realisert. Dette prosjektet er til godt un-

der 200 mill. kr og er ferdig regulert – det vi kallar gryteklart. Prosjektet har ei brei tilslutning i komiteen, slik eg oppfattar det.

Prosjektet Vegsund–Breivika låg inne i NTP-en for 2018–2029, men vart beklagelegvis teke ut av NTP av Høgre-regjeringa for perioden 2022–2033. Det kunne gjort at vi kunne ha vore godt i gang i dag. Når det er sagt, meiner vi at ein ikkje bør styre vegpolitikken etter eit representantforslag. Difor er det utruleg gledeleg at Veibustkrysset har fått ein spesiell status i komande NTP, der det er eitt av seks prosjekt som er prioritert av prosjekt til under 1 mrd. kr.

Det er svært gledeleg at Veibustkrysset har fått ei så høg prioritering i ny Nasjonal transportplan for 2025–2036 av Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa. No er det berre eit rimeleg godt og klart signal til Statens vegvesen om snarlegast oppstart.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:19:00]:** Me har mange trafikkfarlege kryss og vegstrekningar her i landet. Kwart år døyrr det altfor mange personar i trafikken, og enno fleire vert hardt og alvorleg skadde. I tillegg har me eit vegnett som hindrar at næringstransport og privatbilistar kjem effektivt fram. Dette er ei stor utfordring for landet vårt.

Då Høgre sat i regjering saman med Framstegspartiet, gjorde me eit skikkeleg løft for å få fart på vegbygginga, og me prioriterte samferdsel og infrastruktur på ein heilt annan måte enn dei føregåande regjeringane hadde gjort. For oss var det viktig å byggja landet, men det var òg viktig å tryggja vegane og ferdsselsårene våre mot ras og skred og sikra framkomelegheit. Gode vegar får ned ulykkestala, noko me har sett når dei gode vegprosjekta står ferdige.

Kvar stortingsperiode vert det lagt fram ein ny NTP – eit plandokument som fortel kva ambisjonar den til ei kvar tid sitjande regjeringa har for infrastruktur og samferdsel. Frå vår periode i regjering hadde me nokre stolpar som var slått ned. Me bygde landet saman, me bygde stein på stein, og me var føreseielege i våre prioriteringar. Me reformerte vegsektoren, me strukturerte NTP i porteføljar, og me sette samfunnsnytte og tryggleik høgt.

Prosjekt under 1 mrd. kr låg i porteføljen til Statens vegvesen eller Nye vegar, utan at slike prosjekt vart særskilt prioriterte frå Stortingets side eller kommenterte i NTP. Difor vart dette prosjektet teke ut.

Regjeringa har nyleg lagt fram sitt forslag til NTP, og Veibustkrysset står omtala her. Regjeringspartia har allereie vore ute og feira at prosjektet ligg inne. Det betyr at denne regjeringa har gått bort frå prinsippet om ikkje å omtala prosjekt under 1 mrd. kr. Me får ha tru på at omtalen som ligg i NTP, er god nok, der det står at strek-

ninga kan vera aktuell i planperioden. Me håper at dette gjev tryggleik nok til at den feiringa regjeringspartia allereie har føreteke, er rettkomen.

Av same grunn som at me ikkje har lagt inn prosjekt under 1 mrd. kr i NTP, ser Høgre at det er krevjande om Stortinget skulle prioritera på enkeltprosjekt her i stortingssalen utan å sjå porteføljen i ein heilskap. Som eg inneia med, er det mange kryss som hadde fortent Stortingets merksemd om me skulle ha lagt oss på det nivået. Det betyr at me ikkje kjem til å stemma for framlegget, men legg til grunn at det finn si prioritering i denne perioden i porteføljen til Statens vegvesen.

**Frank Edvard Sve (FrP) [10:22:02]:** Framstegspartiet har ved mange anledningar fremja framlegg om tiltak for trafikktrygging og for trygge vegar, men har vorte nedstemt gong etter gong. Vi har også teke initiativ til ein initiativdebatt i Stortinget angående trafikktrygging, som var ein god debatt der alle partia var veldig einige om at trafikktrygging er viktig. Underteikna og fleire frå Framstegspartiet fremja framlegg angående Solevågseidet–Veibust–Blindheim–Moa fleire gonger i denne perioden, og dette framlegget er på nytt i tråd med det.

Det er veldig bra at regjeringa har sett forslaga våre og på mange måtar tydelegvis lytta til oss, for no ligg dette prosjektet omtalt i NTP, men det er omtalt og ingenting anna. Det høyrer med til historia at det området vi snakkar om her, altså Solevågseidet–Veibust–Blindheim–Moa, er ein av dei verste dødsvegane i Noreg. Det er fem drepne dei tre siste åra – rett nok ingen i det konkrete Veibustkrysset, men det er veldig mange ulykker i Veibustkrysset, og det er veldig alvorlege ulykker i området. Det er altså heile strekninga her som er utfordringa. Den har regjeringa prestert å leggja i utviklingsporteføljen sin, så ho er ikkje lagt inn i NTP i det heile. Når det er sagt, er det bra at Veibustkrysset er lagt inn. Det er bra. Det er viktig og nødvendig.

Så er det sånn at det ikkje står noko om når det skal kome. Når eg høyrer på representanten frå Høgre, vert eg litt undrande til kva politikken eigentleg fører til – kva ein ønskjer for å få gjort noko med dei verste områda i Noreg når det gjeld dødsulykker og andre ulykker. Då burde ein eigentleg støtte dette forslaget. Ein seier at det ikkje er denne måten ein driv politikkk på. Kva måte driv ein politikkk på då? Ein legg det ikkje inn i NTP, og ein prioriterer det ikkje når vi fremjar framlegg om viktige trafikktryggingstiltak. Det faktisk å vere med og gjere ting i praksis er viktig.

Grunnlaget for det framlegget vi fremja i denne saka, er å få fart i systemet, få gjort noko i praksis. No er det Statens vegvesen som skal prioritere dette på eigen basis. Vi i Stortinget skal liksom ikkje seie noko om det,

men dei skal få styre med sitt. Eg kan love at vi skal følge med på at dette prosjektet vert gjennomført så fort som mogleg. Det er det som er insentivet vårt med å få det inn i revidert budsjett. Det burde ha vore sett i gang så fort som mogleg. Ja, Statens vegvesen kan ta det innanfor budsjetta sine, men her må ein trykkje på. Stortinget er vår moglegheit til å gjere det i denne salen, og det gjer vi no, og vi kjem til å følge opp regjeringa inntil det vert eit regjeringsskifte neste haust. Det er godt mogleg at det er vi som må gjere det i denne saka likevel, ser det ut til.

Då er framlegget teke opp.

**Presidenten [10:24:59]:** Representanten Frank Edvard Sve har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:25:16]:** Representantforslaget handler om å framskynde utbedringen av E39 Veibustkrysset i Sula kommune. Veibustkrysset ligger på strekningen E39 Veibust–Blindheim–Moa, som går gjennom Ålesund og Sula kommuner i Møre og Romsdal. Veien er hovedinnsfartsåre til Ålesund fra sør og er en av de mest trafikkerte veiene i fylket. Det var om lag 22 000 biler per døgn i gjennomsnitt i 2022. Dette er en veistrekning der det, som man har vært inne på allerede, har vært fem døde i tre ulykker i løpet av de tre siste årene. Veistrekningen er tilknyttet et større næringsområde med svært mye tungbiltrafikk som skal ut på E39.

For denne regjeringen er det viktig å gjøre noe med Veibustkrysset. I ny Nasjonal transportplan er dette nevnt som et av seks veiprosjekter med kostnad under 1 mrd. kr som det er aktuelt å starte opp i første seksårsperiode. Det betyr at det prosjektet er prioritert av denne regjeringen.

Prosjektet E39 Veibustkrysset er ikke omfattet av Statens vegvesens porteføljestyring fordi det er et prosjekt som har en anslått kostnad under 1 mrd. kr. Statens vegvesen har, som man også har vært inne på allerede, en generell fullmakt til å pådra forpliktelser utover budsjettåret for prosjekter med kostnad under 1 mrd. kr.

Muligheten til å starte opp nye prosjekter i 2024 avhenger selvfølgelig av den økonomiske situasjonen hos Statens vegvesen. Statens vegvesen er delegert ansvaret for å vurdere nettopp det handlingsrommet.

Sula kommune har vedtatt en reguleringsplan der et nytt planskilt kryss på E39 ved Veibust skal erstatte dagens T-kryss.

Byggingen omfatter heving av dagens E39 for å bygge en ny kulvert som tilfredsstiller gjeldende krav til høyde og bredde. Det skal bygges ny vei fra Kongshaugstranda opp til krysset ved E39. For å få et mer trafikksikkert kollektivtilbud bygges det et nytt kollektivområde ved Kongshaugstranda.

**Presidenten [10:27:25]:** Det blir replikkordskifte.

**Frank Edvard Sve (FrP) [10:27:38]:** Vi kan i denne saka på ein måte snakke positivt om ei veldig viktig sak, ei sak vi tydelegvis er ganske einige om at må prioriterast, men tidspunktet er det store spørsmålet. Dette prosjektet vil ta to til to og eit halvt år å få realisert. Vi har ingen å miste i området. Det er dagleg, nesten kvar time, nestenulykker der, og det smell i dette krysset kvar månad.

Spørsmålet mitt til statsråden er rett og slett kva han vil gjere for å sørge for at Statens vegvesen faktisk prioriterer dette livsfarlege krysset så fort som i det heile mogleg.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:28:26]:** Jeg mener det er et veldig tydelig signal når regjeringen omtaler det i sitt forslag til ny Nasjonal transportplan. Det vil være sånn at når ny NTP har vært til behandling i Stortinget, vil vi legge den til grunn for våre budsjetter. Det betyr at vi må sørge for at det er tilstrekkelig med midler til denne typen mindre investeringstiltak.

**Frank Edvard Sve (FrP) [10:28:48]:** Det er godt å høyre at ein er framoverlent i den saka. Vi skal følge det tett opp, eg trur ikkje nokon treng å bekymre seg for det. Det som bekymrar oss, er at det gjeld heile strekningen Solavågseidet–Veibust–Blindheim–Moa. Det er riktig som statsråden sa, at Blindheimstunnelen er den mest trafikkerte eittløpstunnelen i Noreg, med 22 000 bilar i døgnet. Denne strekningen har altså regjeringa prestert å leggje i avviklingsporteføljen. Det er kanskje dødsveg nummer to i Noreg når det gjeld alvorlege ulykker og dødsulykker den siste tida – dei siste åra.

Kva er grunnlaget for at ein har utelate heile området og ikkje teke det med i NTP – spesielt Blindheimstunnelen, som kanskje er ein av Noregs desidert farlegaste tunellar? Kva er grunnlaget for at han er teken heilt ut av NTP?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:29:40]:** Som representanten er kjent med, er det sånn at når vi skal lage ny Nasjonal transportplan, må vi prioritere hardt. Da er det ikke plass til alle prosjektene. Jeg vil advare mot å kalle utviklingsporteføljen for en avviklingsportefølge. Det er ikke sånn vi beskriver utviklingsporteføljen i NTP. Tvert imot sier vi at dette er prosjekter som kan være aktuelle ved ny rullering av NTP. Når man lager en nasjonal transportplan, er det en tolvårsplan. Når det har gått fire år, har man forhåpentligvis gjennomført fire år med prosjekter i planen, og da blir det handlingsrom til å legge inn nye prosjekter. Det er ikke noe mer komplisert enn det – at det ikke er plass til alt i en NTP.

**Presidenten [10:30:20]:** Replikordskiftet er avsluttet.

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

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:30:39]** (leiar i komiteen): Veibustkrysset er eit særdeles viktig kryss å få gjort noko med. Det ligg på ei trafikkfarleg strekning med høg trafikkmengd, som ein har høyrte her frå statsråden, med årsdøgntrafikk på 22 000. Det har vore mange ulukker, og det er stort behov. I tillegg til at det er ein høg årsdøgntrafikk, er òg mykje av trafikken der pulse- rande – det er relativt nært ikkje berre eitt, men to ferje- leie. Det gjeld både trafikken som kjem på E39 frå Solavågen, og trafikken som kjem over Hareid–Sule- sund. All denne trafikken som skal vidare, må via Veibust og deretter Blindheimstunnelen og vidare inn.

Så vil eg berre seie at det engasjementet som har vore her over tid, er særdeles forståeleg og særdeles viktig, både frå lokalbefolkning, frå industrien på Veibust og frå andre som altfor ofte vert vitne til alvorlege ulukker, og at ein har behov for å få gjort noko med vegen.

Eg registrerer historieforteljinga til Høgre og representanten Eskeland i denne saka. Det er altså slik at strekninga Vegsund–Breivika, inklusive Veibust, har vore inne i NTP tidlegare. Som saksordføraren sa, låg den strekninga inne i NTP for 2018–2029. I utgangspunktet var det òg eit politisk fleirtal i Ålesund kommune som ville prioritere den strekninga inn som ein del av bypakka. Etter at dåverande samferdselsminister, Jon Georg Dale frå Framstegspartiet, greip inn i prosessen, var det ikkje lenger fleirtal i Ålesund kommune for det. Det vart teke ut av bypakka. Seinare blei prosjektet òg teke ut av høgeregjeringa ved rulling av NTP.

Det gjeld altså heile strekninga frå Vegsund til Breivika, der det er behov for å få gjort noko med både Blindheimstunnelen og andre viktige punkt. No må vi iallfall i fyrste omgang sørge for å få gjort noko med Veibustkrysset. Eg er glad for engasjementet og initiativet som vert teke i salen her, med det representantforslaget vi behandlar i dag.

Regjeringa har vore veldig tydeleg på at dette krysset er eitt av seks mindre prosjekt i Noreg som skal prioriterast i Nasjonal transportplan. Det er ei tydeleg prioritering som vert gjort. Eg meiner det er viktig – òg på mindre prosjekt – å single ut nokre prosjekt som Vegvesenet får ei tydeleg bestilling på å gjennomføre, og som ein må finne rom for så raskt som mogleg.

**Geir Inge Lien (Sp) [10:33:44]:** Eg vil takke for ein god debatt i ei viktig sak. Eg vil berre seie til representanten Liv Kari Eskeland at det ikkje er noka sak som er for lita til å engasjere seg i politisk. Desse prosjekta betyr utruleg mykje. Som representanten før meg her no

uttalte, er dette prosjektet utruleg viktig for regionen, og det har òg ein historikk. Det låg inne i eit større prosjekt, altså Vegsund–Breivika, med utruleg stor døgntrafikk, ein ÅDT på 22 000 bilar. Det er ei utruleg viktig strekning å ha fokus på, det er vi heilt klare på. Då er det viktig å starte med eit sånt prosjekt som Veibustkrysset. Eg må berre seie at då den strekninga blei tatt ut av NTP 2022–2033 av Høgre, var det eit rimeleg stort prosjekt som blei tatt ut.

Eg er veldig glad no for at vi er på sporet igjen, og at vi kan få starta realiseringa av Veibustkrysset snarast.

**Liv Kari Eskeland (H) [10:35:16]:** Me held på å jobba med Nasjonal transportplan i komiteen, og det er der me gjer prioriteringane våre. Det er der me tek dei store diskusjonane om korleis vegsektoren skal utvikla seg dei neste tolv åra. Eg kan heller ikkje sjå at sitjande regjering har lagt inn Vegsund–Breivika i den komande nasjonale transportplanen som høgt prioritert i første periode. Når eg sa at me hadde eit prinsipp om ikkje å leggja inn prosjekt under 1 mrd. kr i vår NTP, altså den frå 2018–2029, var det altså eit prinsipp, og det var grunnen til at dette prosjektet vart teke ut, men eg heldar denne runden velkomen. Me treng all den utviklinga me kan få av dei viktige vegprosjekta me har her i landet, der det er trafikkfarleg, og eg håpar at me har ei regjering som i større grad prioriterer veg og vegsikkerheit enn det me til no har sett.

**Frank Edvard Sve (FrP) [10:36:36]:** Mitt engasjement og min iver i det politiske arbeidet er å arbeide for små og store saker i område vi har ansvaret for. Veibustkrysset er eit godt døme på ei slik sak.

Trafikktrygging og trygge vegar er noko Framstegspartiet har jobba med lenge, og det er liten tvil om at det faktisk nyttar å stå på, det nyttar å lyfte det fram. Eg trur at dette huset og alle politiske parti er nøydde til å leggje større vekt på trafikktrygging og sikre vegar, og det må få ei høgare prioritering enn det det har fått i ein del samanhengar.

Vi ser også av den framlagde nasjonale transportplanen – og eg beklagar det veldig – at heile denne strekninga, Solavågseidet–Veibust–Blindheim–Moa, er heilt ute dei tolv åra i NTP. Det er heilt riktig som leiaren i komiteen sa her, at det er i den tolvårsperioden ein skal planleggje prosjektet, men ein har altså teke ut ei av Noregs desidert farlegaste vegstrekningar. Det er veldig bra, som eg har sagt – eg har skrytt av regjeringa – at Veibustkrysset no er sett i fokus, men det er veldig spesielt at denne strekninga, altså E39 totalt sett, ikkje ligg inne.

Det er heilt rett, som det også var sagt frå leiaren i komiteen, at det ikkje er 22 000 bilar i døgnet som er rådande for det området. Det er 44 000, eller kanskje 65 000, fordi ein får trafikken frå to av landets desidert



største ferjestrøkingar i pulseringar rett inn i krysset, og det gjer utfordringa endå større. Det er heilt riktig som komitéleiareren sa, så eg hadde håpt og trudd at dette kunne kome inn. Vi får sjå kva vi klarar å gjere i det politiske arbeidet framover og med ei eventuell ny regjering. Eg trur ein må ha ein ny kurs, der ein fokuserer på trafikktrygging og trygge vegar betydeleg meir enn ein har gjort no.

Når det er sagt, er denne saka på ein måte eit steg i rett retning. Det har ført til at regjeringa har lagt inn Veibustkrysset. Ein skal vere såpass ærleg og ordentleg at ein er fornøgd med det som faktisk er bra også, for dette er viktig for dei folka som køyrer der kvar einaste dag, og som eigentleg risikerer livet kvar dag i det krysset.

Eg håper inderleg at vi får dette fort opp og fram. Eg har stilt spørsmål til statsråden om han gjer det han kan for at Vegvesenet vert instruert til å få dette på plass, at det vert nok pengar til Statens vegvesen, slik at prosjekta kjem i gang, helst i 2024. Som eg sa, skal eg love at kjem det ikkje i gang i 2024, er det ikkje siste gongen ein får høyre om denne saka i denne salen. Det skal eg love.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:39:43]:** Eg merka meg at representanten Eskeland meiner at om ein har prosjekt som er under 1 mrd. kr, skal ikkje Stortinget ha noko å gjere med den typen prosjekt i det heile teke, og at det nærmast ikkje er viktig korleis Vegvesenet prioriterer innanfor ramma, som – i NTP-perioden – for mindre prosjekt er snakk om titals milliardar kroner. Det er veldig mange viktige prosjekt der.

Det er interessant at Høgre sjølv har vore med på å definere det ein kallar for utbetningsstrekningar, som òg er prosjekt under 1 mrd. kr i NTP, og som går under poteten for mindre investeringar.

Om dette hadde vore ei strekning det skulle gjerast noko med, med tiltak under 1 mrd. kr, kunne Høgre ha vore med på det. Dette er eitt punkt som er særdeles trafikkfarleg, og der det har vore mange alvorlege ulykker. Då seier vi frå regjeringenspartia si side – med god støtte frå Framstegspartiet her i salen – at det krysset må vi få gjort noko med. Det er ei tydeleg prioritering og bestilling frå vår side. Saman med eit fåtal andre mindre prosjekt i NTP er det noko vi har sagt at vi må få fortgang i, og som vi forventar at Statens vegvesen følgjer opp i etterkant.

**Presidenten [10:40:59]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [10:41:03]

*Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingsssesjonen 2022–2023 (Innst. 239 S (2023–2024), jf. Meld. St. 4 (2023–2024))*

**Presidenten [10:41:15]:** Etter ønske fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

**Svein Harberg (H) [10:41:36]:** På grunn av at luftrommet over Sør-Norge har vært stengt i formiddag, har komitélederen vært hindret fra å fly til Oslo og rekke denne debatten, og derfor tar jeg hans innlegg som komitéleder og saksordfører.

Den årlige gjennomgangen av anmodnings- og utredningsvedtakene er en av kjerneoppgavene til kontrollkomiteen. Gjennom de siste årene har komiteen etter hvert funnet en ganske hensiktsmessig måte å gjøre denne jobben på, og da med god assistanse fra fagkomiteene. Jeg vil takke både fagkomiteene, kontrollkomiteens medlemmer og ikke minst sekretariatet for godt samarbeid i arbeidet med å legge dette puslespillet.

Mye kvitteres ut fra regjeringen, og det er bra. Regjeringen melder også at mye ikke kvitteres ut fordi arbeid fortsatt pågår. På en del punkter snur Stortinget på regjeringens konklusjoner. Sånn vil det naturligvis være, men det viser at kontrollen vi fører, er reell og viktig. Vi forventer naturligvis at det flertallet nå melder tilbake, følges lojalt opp av regjeringen.

Det er mange enkeltsaker som kunne vært kommentert. Fra Høyres side vil vi særlig framheve punktet som gjelder utflytting av statlige arbeidsplasser. Det er et påfallende gap mellom hva regjeringen legger til grunn for sin praksis, og hva Stortingets klare flertall forutsetter. Regjeringen legger i praksis ikke nye statlige arbeidsplasser til de større byene, som Bergen, Stavanger og Trondheim. Det flyttes heller ikke eksisterende arbeidsplasser fra Oslo til disse byene. I Bergen er attpåtil flere arbeidsplasser flyttet ut og nordover.

Nå er det altså ikke lenger kun utflytting fra Oslo som gjelder, men også utflytting fra store byer. Dette har Stortingets flertall vært tindrende klare motstandere av, senest i et vedtak fra 2023. Komiteen gjør det i dag igjen veldig tydelig: Arbeidsplasser skal kunne flyttes ut fra Oslo til andre byer, og nye arbeidsplasser må fortsatt kunne opprettes i de større byene. Dette må regjeringen innrette seg etter.

Til slutt vil jeg komme med noen betraktninger om anmodningsvedtak Høyre har hatt over tid.

Oppgaven med å føre denne kontrollen over oppfølgingen av vedtak er enormt viktig, fordi det handler om at Stortingets vedtak forventes å bli fulgt opp. Dette

handler om å ivareta respekten for Stortingets beslutninger. Ikke misforstå: Adgangen til anmodningsvedtak er en sunn og nødvendig dimensjon ved demokratiet for å gi regjeringer korreksjon når de er på villspor overfor de folkevalgte. Høyre mener likevel fortsatt, som tidligere år, at det er problematisk med det høye antallet anmodningsvedtak. Anmodningsvedtak om nær sagt alt mellom himmel og jord blir usunt på mange nivåer. Det risikerer å utvanne ansvarsforholdene mellom statsmaktene og i verste fall svekke styringen av landet. Når det hoper seg opp med ikke-utkvitterte vedtak, risikerer det å utvanne tyngden av Stortingets myndighet. At det hoper seg opp med anmodningsvedtak som ikke følges opp, må selvsagt regjeringssiden ta ansvar for, men Stortinget må også ta sin del av ansvaret, både fordi det vedtas for mye, og fordi det som vedtas, ofte er vagt eller uten realisme. Vi må også huske på den store reelle kostnaden mange av disse vedtakene har.

Jeg tror at vi gjør oss selv – og Stortinget som institusjon – en tjeneste om vi alle disiplinerer oss litt i årene framover. Da er det også lettere å reagere med kraft dersom regjeringen somler eller ikke viser tilstrekkelig lojalitet til det som besluttes i denne sal.

**Frode Jacobsen (A) [10:46:28]:** Saksordføreren, altså han som sliter i luften, startet uken med å bli intervjuet av NRK om saken vi har til behandling i dag, nemlig om anmodningsvedtak gjort av Stortinget. I den grad stortingsmeldinger blir folkelesning, er det ikke sikkert at det gjelder Meld. St. 4 for 2023–2024, om anmodnings- og utredningsvedtak, så det er bra at det blir litt oppmerksomhet rundt dette. Jeg synes i hvert fall saksordføreren hadde noen poenger i intervjuet med NRK som det er verdt å bruke litt tid på også i dag.

Bruken og betydningen av anmodningsvedtakene var et sentralt tema i innstillingen til det såkalte Harberg-utvalget, som foregående taler kjenner godt til, som i Dokument 21 for 2020–2021 utredet Stortingets kontrollfunksjon. Jeg har lyst til å minne om noe av det som framkommer i kontrollkomiteens innstilling til Harberg-utvalget. Her kommer noen sitater fra komiteens egne merknader, og jeg beklager om nynorsken er litt dårlig:

«Fleirtalet meiner det viktigaste er at oppmodningsvedtak er parlamentariske instruksar som regjeringa er forplikta til å følgje opp, men dei er ikkje rettsleg bindande.»

«Oppmodningsvedtak kan nyttast på alle stadium i ei sak, frå initiativ til gjennomføring og som ledd i kontrollen i ettertid. Difor må Stortinget og dei einskilde stortingsrepresentantane ha stor fri-dom til å nytte oppmodningsvedtak.»

«Fleirtalet viser til at oppmodningsvedtak er retta mot regjeringa og statsrådene. For regjeringa er oppmodningsvedtak parlamentariske instruksar.»

«Fleirtalet understrekar at den einskilde stortingsrepresentant og partia har eit sjølvstendig ansvar for å nytte vedtaksforma på forsvarleg vis. Vedtaka må vere så presise som mogeleg ut frå føremålet med vedtaket.»

«Fleirtalet peiker på at omfattande bruk av oppmodningar om korleis regjeringa skal nytte forvaltningsmyndigheita si, kan føre med seg uklåre ansvars- og styringstilhøve.»

«Kontroll- og konstitusjonskomiteen kan ikkje lukke vedtak som ikkje er følgde opp. Fleirtalet understrekar at dersom regjeringa ikkje ynskjer å følgje opp oppmodningsvedtaka eller av ulike grunnar er usamd, så bør regjeringa fremje forslag om oppheving av oppmodningsvedtaka.»

«Fleirtalet viser til at det har vore auka bruk av oppmodningsvedtak frå slutten av 1990-talet og fram til i dag.»

Det står med andre ord mye klokt i innstillingen til Harberg-utvalget fra februar 2022, og jeg synes komitélederens utspill i NRK inviterer til en refleksjon rundt bruken av anmodningsvedtak, slik også foregående taler var inne på. Saksordføreren sier, ifølge NRK, at det er uheldig med alle anmodningsvedtakene som ikke blir fulgt opp. «Dette løses ved at regjeringen skjerper seg, og ved at Stortinget slutter å vedta vage ønsker», sier Frølich til NRK. Jeg vet ikke om jeg ville brukt akkurat de ordene, men jeg tror at Stortinget og regjeringen skal legge seg på minne det saksordføreren sier der.

De ti siste årene har bruken av anmodningsvedtak økt veldig. Toppårene er 2020–2021 med 568 vedtak og 2017–2018 med 429 vedtak. Her har helt sikkert alle partier bidratt aktivt, og både dagens og forrige regjering har hatt nok å levere på og nok å rapportere om. Når det først er gjort et vedtak, er vår prinsipielle holdning at anmodningsvedtakene skal følges opp etter sin ordlyd. Derfor har regjeringspartiene i innstillingen vi i dag behandler, støttet at enkelte vedtak regjeringen mener er oppfylt, ikke er fulgt opp godt nok.

Det er også grunnen til at vi ikke støtter flertallet i omgjøringen av regjeringens forslag om å avslutte rapporteringen på vedtak nummer 667 av 15. mai 2023, som handler om retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser, slik også foregående taler var inne på. Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen har følgende begrunnelse for at vedtaket er fulgt opp:

«Dokumenta som ligg til grunn for vedtaket, er representantforslag (...) om ein lokaliseringpolitikk for statlege verksemder som sikrar utvikling av ster-

ke og mangfoldige arbeidsmarknadsregionar rundt større byar på Sørlandet, på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Noreg.»

Og vidare:

«Ei sidestilling av Oslo med andre større byar i Noreg har aldri vore praktisert ved bruk av retningslinjene for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon. Praktiseringa av retningslinjene vil framleis vere at ein vurderer lokalisering til Oslo og andre av dei større byane i kvar einskild sak, ut frå sektorpolitiske og lokaliseringspolitiske mål.»

**Sara Bell (SV) [10:51:39]:** Å kontrollere regjeringens oppfølging av anmodningsvedtakene et flertall har vedtatt, er en viktig del av prosessen her på Stortinget. Det bidrar til å sikre at vedtakene vi gjør her på Stortinget, har den verdien de skal ha, og det sikrer at regjeringen faktisk prioriterer å sette vedtak ut i livet.

Jeg er enig i at dette også gir oss representanter et ansvar for å sikre at de forslagene vi fremmer, betyr noe, og at de er gjennomførbare og konkrete. En økt mengde vedtak fratar likevel ikke regjeringen noe ansvar for å gjøre sitt ytterste for å iverksette dem.

I flere tilfeller av denne meldingen ser vi at regjeringen er litt for ivrig på å kvittere ut vedtak. Det kan være at bare halve vedtaket er oppfylt, eller at noe er i prosess, men fremdeles ikke er helt i mål. Et eksempel er husleieloven, hvor regjeringen i utgangspunktet ville utkvittere fordi husleielovutvalget ble satt ned. Det er likevel en viktig del av vedtaket som ikke er oppfylt, nemlig at ny lov skal behandles i inneværende stortingsperiode. Det er ikke nok å skrive at man vil følge opp dette i framtiden; vedtakene må faktisk være oppfylt før de legges bort.

Det er også eksempler på at tidsfrister ikke er holdt, som i vedtaket om å fremme endringer i bostøtteregulverket innen statsbudsjettet for 2024. Her vil vi i SV understreke viktigheten av at regjeringen i meldingen gir en ordentlig vurdering av hvorfor et vedtak er forsinket, og hvordan de vil følge det opp for å sikre iverksettelse snarest mulig.

Vi mener også at det er viktig å se nøye på hva som legges i et anmodningsvedtak om utredning. Det må etter vårt syn underlegges reglene i utredningsinstruksen og gjøres på en skikkelig måte. Et spørsmål er ikke nødvendigvis utredet fordi det f.eks. er omtalt i en budsjettproposisjon. Et eksempel er utredningen av engangsavgiften på fossile lastebiler, busser og andre tunge kjøretøy, som etter denne behandlingen nå skal utredes videre før vedtaket kvitteres ut.

Sånn sett er på mange måter denne behandlingen også oppløftende, både fordi den viser at mange vedtak blir fulgt opp, og fordi det er en felles vilje til å påpeke

der regjeringen ikke har gjort noe, og sørge for at det må rapporteres videre. Det er også veldig fint at regjeringspartiene i behandlingen av denne meldingen har vist vilje til ikke å kvittere ut flere vedtak før ordlyden i vedtakene er oppfylt, og at de i merknadsform har presisert nye tidsfrister for utsatte vedtak.

**Seher Aydar (R) [10:55:00]:** Når flertallet i denne sal gjør et vedtak, må det respekteres, og det må følges opp. Hvis vedtak ikke følges opp år etter år, mister vi mye av hensikten med å fatte vedtak som regjeringen forplikter seg til å gjennomføre. Akkurat det er en veldig viktig del av demokratiet vårt, og det er det uansett hvor mange ulike vedtak det er å forholde seg til.

Jeg har lyst til å trekke fram noen av vedtakene.

Det har gått tre år siden et enstemmig storting gikk inn for at regjeringen skulle opprette et eget, selvstendig Nav-ombud, men vi har fortsatt ikke et Nav-ombud i Norge. Vi har i lang tid vært vitne til en rekke offentlige debatter om utfordringene folk møter i Nav-systemet, der altfor mange mennesker i sårbare og vanskelige livssituasjoner møter et system som oppleves som enda en ekstra belastning. Det haster med å få etablert et Nav-ombud. Ikke minst trenger vi selvfølgelig å etablere et system der mennesker blir ivaretatt og behandlet på en god og rettferdig måte.

Jeg velger å starte med å løfte de vedtakene som gjelder mennesker som på mange områder opplever å bli sviktet av de systemene som egentlig skal hjelpe dem. Gjennom en undersøkelse som ble gjort av forskningsinstituttet SINTEF og Fafo i 2022, ble det belyst hvordan ME-pasienter opplevde nedlatende behandling i systemene og ikke å bli trodd.

Et flertall på Stortinget ble med på et historisk første steg om ME-sykes trygderettigheter. Da var det mange som kontaktet meg og endelig følte seg hørt og sett. Det var viktig. Jeg blir kontaktet i dag også, men denne gangen med spørsmål om hva som skjer med vedtaket. Det ble f.eks. flertall for at regjeringen skulle gjennomgå regelverk og praksis for å sikre at ME-syke under avklaring ikke blir underlagt krav om behandling som er utilgjengelig, eller som de får avslag på i det offentlige helsevesenet. Regjeringen legger til grunn at det ikke skal kreves at bruker gjennomfører tiltak det ikke er medisinsk grunnlag for å anbefale, men problemet er at denne virkelighetsoppfatningen ikke deles av de pasientgruppene det gjelder. Derfor vil jeg igjen oppfordre regjeringen til å levere på vedtakene om ME-syke.

Jeg har lyst til å løfte blikket litt ut av Norge også. Jeg viser til vedtak 468, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta en ledende rolle i det internasjonale arbeidet for å identifisere, etter-

forske og straffeforfølge krigsforbrytelser i Ukraina.»

Regjeringen har hatt mange gode og viktige initiativer her, bl.a. å tilslutte Norge OSSEs Moskva-mekanisme og å stille midler til disposisjon. Da kan man spørre seg hvorfor jeg likevel velger å løfte det. Det er fordi det ikke er opprettet et spesialtribunal for aggresjonsforbrytelser mot Ukraina, og regjeringen har ikke fremmet ratifisering av Kampala-tillegget til Roma-vedtektene, som kriminaliserer aggresjonsforbrytelser og gir Den internasjonale straffedomstolen hjemmel til å straffeforfølge personer som begår dem. Vi vet at UD er i gang med å opprette det, men vi har ingen dato for når ratifiseringen blir lagt fram. Vi mener at det ikke kan kvitteres ut før Norge har bidratt til å kriminalisere den opprinnelige forbrytelsen, dvs. Russlands illegitime angrepskrig.

Litt tilbake til Norge, rettere sagt til Melkøya: Her viser jeg til stortingsvedtaket om å utrede karbonfangst og -lagring. Det er ikke fulgt opp. Den såkalte oppfølgingen av dette vedtaket ble gjort ved å be Oljedirektoratet vurdere Equinors og de andre rettighetshavernes egne tall fra 2010. Direktoratet slo fast at rettighetshaverne hadde fulgt vanlige prosesser i et slikt prosjekt, men ikke involvert andre fagmiljøer, som Gassnova, i vurderingen. Dette er ikke en god nok oppfølging av vedtaket, som forutsatte en egen vurdering. Det er ingen hemmelighet at Rødt er mot elektrifisering av Melkøya, men dette handler ikke om hva Rødt mener. Det handler om oppfølgingen av et stortingsvedtak. Jeg løfter det fordi det først og fremst handler om at stortingsvedtak må bli fulgt opp, slik intensjonen var lagt til grunn.

Alle de sakene jeg har nevnt, er forslag Rødt har jobbet for, men i innstillingen til denne saken står vi også sammen med flertallet, som mener at vedtak ikke er fulgt opp, selv om det gjelder vedtak Rødt opprinnelig stemte imot. Et eksempel på det er lokasjon av arbeidsplasser, der Rødt var enig med regjeringen. Her er vi altså uenige med flertallet i politikk, men vi respekterer likevel flertallets vilje og intensjon og går derfor inn i den merknaden som sier at det ikke er fulgt opp. Det er nemlig det denne saken handler om. Det handler ikke om hvorvidt vi er enige eller uenige om vedtakene. Det handler om at flertallets vilje og vedtak må bli fulgt opp slik det har blitt vedtatt, og slik intensjonen ligger til grunn.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [11:00:06]:** Eg skal fortsetje der førre representant, representanten Aydar, sleppte, med vedtak 667, retningsliner for lokalisering av statlege arbeidsplassar. Det vedtaket, som kontrollkomiteen har behandla, lyder slik:

«Stortinget ber regjeringen i retningslinene for lokalisering av statlige arbeidsplasser om ikke å si-

destille større byer og byområder med Oslo når det gjelder hvor nye og omlokaliserte statlige arbeidsplasser og virksomheter skal lokaliseres.»

Her er det, som representanten Aydar heilt korrekt peikar på, to debattar. Den eine er om det er ei reell politisk usemje om det er viktig å vidareutvikle, bakke og byggje også dei største byane i regionane utanfor Oslo, som del av ein samla politikk for å utvikle Noreg – altså synet på kva rolle byar som Bergen, Stavanger og Trondheim skal ha som drivkrefter i ei utvikling i Noreg for å balansere makta, for det er i ein stadig større Oslo-region veldig mykje makt og tyngdekraft er samla.

Det er også eit fleirtal på Stortinget som har eit anna syn enn Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Raudt. Det er eit fleirtal på Stortinget, med Venstre og alle dei andre opposisjonspartia, som meiner at desse byane – Bergen, Stavanger og Trondheim – er viktige vekstmotorar som skal utviklast. Det er ikkje rett å sidestille dei med Oslo og ha dei på fy-lista for kvar ein ikkje skal lokalisere nye og omlokaliserte statlege arbeidsplassar. Her er det ei reell politisk usemje. Eit fleirtal på Stortinget er ueinig med regjeringa i at Bergen, Trondheim og Stavanger er eit problem. Det meiner regjeringa, det meiner ikkje vi. Vi meiner desse byane er kjempebra og må stimulerast.

Regjeringspartia meiner at dette ikkje er noko problem, for retningslinene blir ikkje praktiserte slik vi er bekymra for. Då begynner dette å bli noko komplisert, for det er slik at fram til 2022 var ordlyden i retningslinene «at nye og omlokaliserte statlege verksemdar i hovudsak blir lokaliserte utanfor Oslo og sentrale kommunar i Oslo-området».

Dei skal altså lokaliserast utanfor Oslo-regionen. Den 12. august 2022 gjer regjeringa Støre, med dåverande kommunalminister Gjelsvik, følgjande endring i den formuleringa, slik at det no står:

«Nye og omlokaliserte statlege verksemdar skal i hovudsak bli lokalisert utanfor Oslo, sentrale kommunar i Oslo-området eller andre av dei største byane.»

Ein puttar altså inn i retningslinene «eller andre av dei største byane», på line med Oslo. Det er det som no står i retningslinene, og som er gjenteke fleire gonger. Der det før stod «Oslo og Oslo-området», står i no «Oslo, sentrale kommunar i Oslo-området eller andre av dei største byane», på lik line. Det er dette Stortinget har påpeika, at vi ikkje kan ha det sånn. Dette er vi ueinig i, her må regjeringa inn og endre i retningslinene.

Regjeringspartia, seinast ved representanten Jacobsen, argumenterer med at dette ikkje er noko problem, for det har aldri vore praktisert slik. Det minner meg om festløva eg kjende i min ungdom, som brukte å seie etter ein fest: Slapp av, eg er avhaldsmann, men eg praktiserer det ikkje.

Vi kan ikkje ha retningslinjer der det står rett ut at Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger er – på lik line – byar som ikkje skal ha statlege arbeidsplassar, og så skal vi slå oss til ro med det her på Stortinget fordi regjeringa ikkje praktiserer det på den måten, berre ta det heilt roleg.

Sånn kan vi ikkje ha det. Det må ryddast opp i teksten også i retningslinjene, og eg er difor glad for at statsråden i ein replikk til meg i samband med eit spørsmål i Stortinget no 10. april sa følgjande – og eg siterer frå protokollen til Stortinget:

«Når det gjeld ordlyden i retningslinjene – og no registrerer eg at Stortinget har gjeve ei klar uttale om det også – skal eg sjølv sagt fylgje opp det som Stortinget ber om.»

Eg ser fram til at statsråden her i dag, no etterpå, vil gjere greie for korleis han faktisk skal følgje opp det Stortinget ber om, og sørge for at ein ikkje berre praktiserer noko på tvers av det som står i retningslinjene, men at ein får retningslinjer som er i tråd med det regjeringa sjølv seier at dei praktiserer.

**Statsråd Erling Sande [11:05:21]:** La meg begynne med å anerkjenne og takke for det grundige arbeidet som har blitt gjort i alle komiteane i Stortinget i samband med behandlinga av meldinga. Det er ein grunnleggjande del av demokratiet vårt at Stortinget ikkje berre har høve til, men også følgjer opp kontrollfunksjonen sin overfor den utøvande makta. I nokon tilfelle har regjeringspartia sine medlemmer i komiteen merknadar om at dei er ueinige med regjeringa si vurdering av om eit vedtak er oppfylt. Det synest eg viser godt at heile Stortinget tek denne rolla på alvor og gjer seg ei sjølvstendig oppfatning, uavhengig av partipolitikk. Det er eit fantastisk sunnheitssteikn at vi har det slik.

La meg forsikre Stortinget om at regjeringa tek desse oppmodingsvedtaka på stort alvor. Vi jobbar samvitsfullt med å følgje dei opp. Samtidig er det eit stort antal vedtak, og det krev ein betydeleg innsats å setje dei i verk. I dei siste ti stortingsssesjonane er det fatta omkring 3 000 oppmodingsvedtak, der dei aller fleste no er kviterte ut.

Under mitt departement har vi frå 2023 til 2024 auka delen av uteståande oppmodingsvedtak vi reknar for å vere kviterte ut, frå 34 til 49 pst., trass i at antalet har auka betydeleg. Det er eit forsøk på å seie at dette er noko vi jobbar aktivt med.

Når det gjeld vår vilje i regjering til å følgje opp Stortingets oppmodingar så raskt vi kan, kan det ofte dreie seg om ganske komplekse saker. Det er viktig å varetake krava til utgreiing og prosess, òg for at Stortingets vedtak skal få dei ønskete resultatane, utan at ein får utilsikta kon-

sekvensar. I ei avveging mellom å svare ut eit vedtak raskt eller med høveleg kvalitet, meiner eg at det ved dei fleste høve er betre å bruke litt meir tid på å få ei god oppfølging av vedtaket. Då er det sjølv sagt viktig at regjeringa informerer Stortinget godt og til rett tid om status på sakene, og det er noko vi strevar etter å etterleve.

Der komiteen har merknadar i innstillinga, skal vi vere lydhøyre. Vi tek det med oss i det vidare arbeidet, og vi kjem tilbake til Stortinget i regjeringa sitt forslag til statsbudsjett for 2025 med ei ny rapportering på oppfølging av dei oppmodingsvedtaka som enno ikkje er kviterte ut.

La meg knytte eit par kommentarar til det fleire talarar har vore inne på, nemleg oppmodingsvedtaket knytt til lokalisering av statlege arbeidsplassar. Det er viktig for meg å få seie litt om bakgrunnen for saka.

I dag er det slik at staten i stor grad er lokalisert i sentrale område. Frå 2013 og framover har staten blitt endå meir sentralisert. Det betyr at dei minst sentrale kommunane har fått vesentleg færre statleg sysselsette, mens veksten har vore sterkast i dei mest sentrale kommunane. Det var tanken bak å endre retningslinjene for lokalisering av statlege arbeidsplassar og statleg tenesteproduksjon, slik at formuleringa blei at nye og omlokaliserte statlege verksemdar som hovudregel ikkje skal lokaliserast i Oslo, sentrale kommunar i Oslo-området eller andre av dei største byane.

La meg understreke at retningslinjene ikkje utelukkar lokalisering i verken Oslo eller andre av dei større byane dersom det er sterke grunnar for det. Regjeringa har òg lokalisert statlege arbeidsplassar til Trondheim, med kyrkjebevaringsfondet; til Tromsø, gjennom det nye investeringsfondet; og seinast no til Bergen, i samband med dataspelkultur. Det var rett nok berre éi stilling, men det viser at det skjer ting på både store lokaliseringar og mindre lokaliseringar.

Samtidig har Stortinget signalisert tydeleg at ein er ueinig i den måten retningslinjene er utforma på. Då er det sjølv sagt for meg som statsråd at eg ber om å få kome tilbake til Stortinget og sjå på korleis ei oppfølging av det vedtaket kan skje.

**Presidenten [11:09:47]:** Det blir replikkordskifte.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [11:10:08]:** Eg er samd med statsråden i at oppfølging av stortingsvedtak må gjerast grundig og skikkeleg og på ein ordentleg måte, og at det av og til krev at det tek noko tid. Likevel, når det gjeld akkurat denne saka statsråden var inne på til slutt, om regelverk for statlege arbeidsplassar, burde ho – og eg trur eg talar på vegner av heile opposisjonen i Stortinget – ikkje ta veldig mykje meir tid. Dette burde vere relativt lett å rydde opp i, for her har regjeringa rett og slett skapt problem ved å endre formuleringa i ret-

ningslinene, slik at andre større byar no er sette inn i retningslinene på line med Oslo og Oslo-regionen.

Den enkle løysinga her er rett og slett å ta vekk formuleringa om andre større byar, slik at vi er tilbake til at hovudgrepet er å unngå at det skal liggje i Oslo og Oslo-regionen. Eg vil be statsråden vere noko meir konkret på når og korleis han ser for seg å følgje opp dette.

**Statsråd Erling Sande [11:11:12]:** Eg er ikkje klar til å gje nokon heilt eksakt dato for dette her i dag, men har lova å kome tilbake til Stortinget med dette så snart eg har bestemt meg for korleis ei sånn oppfølging skal skje. Intensjonen bak dette var rett og slett å løfte fram kommunar som reelt sett har hatt ein sterk reduksjon i statleg tilsette. Desse byane som her blir nemnde, har hatt vekst og fått ytterlegare vekst fordi regjeringa har brukt desse byane som lokalisering. Eg skulle ønskt at ein hadde eit tilsvarande engasjement for dei kommunane som då hadde hatt eit stort tap av statleg verksemd, men det må bli i ein debatt som høyrer til på andre arenaer enn akkurat denne her og no.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [11:12:07]:** Statsråden nemnde nokre døme på lokaliseringar som har vore, men ein har òg andre døme som nettopp viser mitt hovudpoeng om kvifor det er feil å leggje dei store byane i andre regionar enn det sentrale Austlandet på denne fy-lista. Vi har hatt nye lokaliseringar innanfor politiet, der alternativa var Gjøvik og Trondheim. Trondheim som stor by blei boikotta, og dei blei lagde til Gjøvik, som i praksis er i Oslo-regionen. Tilsvarande gjeld den nye eininga for eksportkontroll, der ein valde vekk Bergen som alternativ og i staden la ho i Bærum, ca. 100 meter utanfor bygrensa til Oslo. Både Bergen og Trondheim har nær sagt gått glipp av viktige lokaliseringar som normalt burde vore der, så eg tenkjer at dette er eit reelt problem.

Er ikkje statsråden elles einig i at når det gjeld å ta vare på dei minste kommunane, er det eit mykje viktigare eksempel viss ein seier at det alltid skal utgreiast lokaliseringalternativ i distriktsklasser der dei minste kommunane høyrer heime, med moglegheit for å jobbe på fjernkontor i distrikta? Er ikkje det viktigare enn å få Bergen og Trondheim inn på ei fy-liste?

**Statsråd Erling Sande [11:13:14]:** Det gjer vi, og eg er ikkje einig i nemninga fy-liste. No er vi tungt på veg inn i ein debatt som eigentleg handlar om lokalisering av statlege verksemd, og ikkje så mykje om oppfølging av Stortingets vedtak.

Eg har lyst til berre å gjenta det eg sa: Vi bruker òg dei mellomstore og store byane til lokalisering av statleg verksemd. Vi gjer det i dag. Akkurat som representanten Bjørlo seier, er vi opptekne av at vi også må greie ut den

typen lokalisering i kommunar med lågare sentralitetsgrad. Det følgjer vi opp.

Til slutt kostar eg på meg å vere ueinig i at lokalisering til Gjøvik ikkje er eit viktig lokaliseringspolitisk grep. Det er eit stykke frå Oslo til Gjøvik, og også i Innlandet er det viktig at ein har bra representasjon av statlege verksemd.

**Presidenten [11:14:04]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Dermed er dagens kart ferdig debattert, og Stortinget tar nå pause. I tråd med dagsordenen blir det votering kl. 14.

Stortinget tok pause kl. 11.15.

----

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 14.

President: Svein Harberg

Votering

**Presidenten [14:00:19]:** Stortinget går til votering over sakene på dagens kart.

*Votering i sak nr. 1, debattert 25. april 2024*

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi (Innst. 256 S (2023–2024), jf. Dokument 8:88 S (2023–2024))

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 3, fra Morten Stordalen på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet
- forslag nr. 4, fra Marte Mjøs Persen på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Det votes over forslag nr. 3, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart igangsette et arbeid med å forenkle regelverket rundt rekreasjonsflyvning med droner, med den hensikt å avgrense regelverket til hva som er formålstjenlig, samt å styrke forståelsen for gjenværende reguleringer.»

Sosialistisk Venstreparti og Venstre har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 55 mot 46 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 14.00.53)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 4, fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen om at varslet stortingsmelding om droner er tverrdepartemental og tverrsektoriell, slik at en oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnsikkerheten samtidig som den legger til rette for utvikling av ubemannet luftfart i Norge. En slik utvikling av ubemannet luftfart bør inkludere hele næringskjeden fra forskning og produksjon av droner, hensiktsmessig regelverksutvikling og en sikker luftfart på tvers av militær og sivil sektor.»

Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

#### Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble enstemmig vedtatt.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

Dokument 8:88 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi – vedtas ikke.

**Presidenten:** Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti har varslet at de vil stemme imot.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 61 mot 40 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.01.39)

#### Votering i sak nr. 2, debattert 25. april 2024

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om utbedring av Veibustkrysset på E39 (Innst. 257 S (2023–2024), jf. Dokument 8:89 S (2023–2024))

**Presidenten:** Under debatten har Frank Edvard Sve satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake i revidert statsbudsjett for 2024 med bevilgningsfor-

slag til utbedring av Veibustkrysset på E39 i Sula kommune, med formål om å sikre en raskest mulig byggestart for prosjektet.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

Dokument 8:89 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om utbedring av Veibustkrysset på E39 – vedtas ikke.

#### Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen vedtatt med 87 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.02.22)

#### Votering i sak nr. 3, debattert 25. april 2024

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingsprosessen 2022–2023 (Innst. 239 S (2023–2024), jf. Meld. St. 4 (2023–2024))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

Meld. St. 4 (2023–2024) – Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingsprosessen 2022–2023 – vedlegges protokollen.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Sak nr. 4 [14:02:46]

#### Referat

**Presidenten [14:02:48]:** Det foreligger ikke noe referat.

Dermed er dagens kart ferdig behandlet.

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











