



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 99 · 19. juni  
Sesjonen 2023–2024



**Møte onsdag den 19. juni 2024 kl. 10**

President: Masud Ghara h k h a n i

Dagsorden (nr. 99):

1. Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2024 under Landbruks- og matdepartementet (Reindriftsavtalen 2024/2025) (Innst. 437 S (2023–2024), jf. Prop. 98 S (2023–2024))
2. Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Rune Strifeldt, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Per-Willy Amundsen om en bærekraftig reindriftsforvaltning (Innst. 401 S (2023–2024), jf. Dokument 8:141 S (2023–2024))
3. Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Alfred Jens Bjørlo og Ingvild Wettrhus Thorsvik om å fjerne subsidiene over statsbudsjettet til selfangst (Innst. 423 S (2023–2024), jf. Dokument 8:152 S (2023–2024))
4. Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til ratifikasjon av frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Moldova av 27. juni 2023 (Innst. 436 S (2023–2024), jf. Prop. 96 S (2023–2024))
5. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hilde Marie Gaebpie Danielsen og Kirsti Bergstø om en uavhengig granskning av Fosen-saken (Innst. 433 S (2023–2024), jf. Dokument 8:115 S (2023–2024))
6. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens årsrapport for 2023 (Innst. 435 S (2023–2024), jf. Dokument 2 (2023–2024))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2025–2036 (Innst. 439 S (2023–2024), jf. Meld. St. 14 (2023–2024))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud om videreutvikling av veireformen (Innst. 298 S (2023–2024), jf. Dokument 8:104 S (2023–2024))
9. Referat

**Presidenten [10:00:07]:** Representantene Tor André Johnsen og Willfred Nordlund, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe foreligger søknad om velferdspermisjon for representanten Helge André Njåstad i dagene 20. og 21. juni.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Sigbjørn Framnes, innkalles for å møte i permisjonstiden.

**Presidenten [10:00:28]:** Representanten Kari-Anne Jønnes vil framsette to representantforslag.

**Kari-Anne Jønnes (H) [10:00:46]:** På vegne av stortingsrepresentantene Kari-Anne Jønnes, Margret Hagerup, Jan Tore Sanner og Mudassar Kapur har jeg gleden av å framsette et representantforslag om skoleeierskap og en styrket oppfølgingsordning.

Videre har jeg på vegne av representantene Jan Tore Sanner, Margret Hagerup, Turid Kristensen, Erna Solberg og Kari-Anne Jønnes gleden av å framsette et representantforslag om yrkesfagløft 2.0.

**Presidenten [10:01:15]:** Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

Sak nr. 1 [10:01:28]

*Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2024 under Landbruks- og matdepartementet (Reindriftsavtalen 2024/2025)* (Innst. 437 S (2023–2024), jf. Prop. 98 S (2023–2024))

**Sigrd Zurbuchen Heiberg (MDG) [10:01:58]** (ordfører for saka): Reindriftsavtalen er ved sida av reindriftslova den viktigaste reiskapen for å følgja opp måla og retningslinjene i reindriftspolitikken. Reindriftspolitikken i Noreg byggjer på Stortingets behandling av Meld. St. 32 for 2016–2017, Reindrift – Lang tradisjon – unike muligheter. Det overordna politiske målet er at reindriften skal vera økologisk, økonomisk og kulturelt berekraftig.

Regjeringa har lagt fram for Stortinget ein proposisjon om reindriftsavtalen 2024/2025, som vart inngått av staten og Norske Reindriftsamers Landsforbund den 8. februar 2024. Partane i avtalen er einige om ei ramme for avtalen på 225 mill. kr, som er ein auke på 25 mill. kr samanlikna med inneverande avtale. Hovudprioriteringane i avtalen er direkte tilskot, ivaretaking av areala til reindriften, klimatilpassing og beredskap.

Alle partia i komiteen unnateke Framstegspartiet står bak tilrådinga i innstillinga. Framstegspartiet fremjar i tillegg fire mindretalsforslag. Dei føreslår å

- be regjeringa endra tilskotsordningane slik at dei i større grad stimulerer til auka produksjon
- revidera reindriftslova
- innføra fritak frå vegbruksavgifta for reindriftskøyretøy
- redusera bestandsmåla for rovvilt

Proposisjonen inneheld òg ein lengre omtale av Fosen-saka, som har skapt mykje debatt og engasjement dei siste åra. I domen frå Høgsterett den 11. oktober 2021 vart vedtaket om konsesjon til vindkraftutbygging på Fosen kjend ugyldig fordi utbygginga krenkjer retten reindriftssamane har til kulturutøving. Høgsterett fann vidare at dei avbøtande tiltaka i konsesjonane ikkje var tilstrekkeleg for å unngå vesentlege negative konsekvensar for reindrifta i området, og at vedtaket difor var i strid med artikkel 27 i FN-konvensjonen om sivile og politiske rettar.

Ein meklingsprosess vart sett i gang i mars 2023, og det er no inngått minnelege avtaler mellom sijtene i Fosen reinbeitedistrikt og vindkraftselskapa. Sør-Fosen sijte og Fosen Vind DA vart einige om ein avtale 18. desember 2023, mens Nord-Fosen sijte og Roan Vind DA vart einige om ein avtale 6. mars 2024. Avtalen forpliktar staten til bl.a. å skaffa til vegar eit tilleggsareal utanfor Fosen reinbeitedistrikt som kan brukast som vinterbeite for begge sijtene.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:04:46]:** I dag vil jeg utbringe store gratulasjoner til reindriftsnæringen, men jeg burde kanskje heller kondolere. Aldri før har reindriftsnæringen vært så subsidiert som nå. Reindriftsavtalen har de siste seks årene økt med formidable 101,9 mill. kr og er nær doblet til årets historisk høye tilskudd på 225 mill. kr. Det er fantastisk når man tar utgangspunkt i at det er en næring bestående av kun 961 årsverk.

Det er stor politisk enighet om at reindriftsavtalen må videreføre arbeidet for å utvikle reindriftsnæringen som en rasjonell, markedsorientert næring som er bærekraftig i et langsiktig perspektiv, men det er få parti som er villig til å ta de nødvendige grepene for å nå de målene. En enstemmig komité er også enig i viktigheten av at økologisk, økonomisk og kulturell bærekraft er likestilt, men det er få partier som er villig til å ta de nødvendige grepene for å nå de målene. Det virker heller å være en politisk villet handling å gjøre denne viktige næringen og kulturbæreren mer og mer tilskuddsavhengig, framfor å utvikle reindriftsnæringen som en rasjonell, markedsorientert næring som er bærekraftig i et langsiktig perspektiv.

Fremskrittspartiet mener det er bekymringsfullt at det legges opp til en så betydelig økning i tilskudd. Det vil gjøre reindriftsnæringen ytterligere avhengig av

statstilskudd. Produksjonsbaserte inntekter utgjør knappe 45 pst. av inntektene i næringen.

Reindriftsnæringen er en arealavhengig næring, og tilgangen til nødvendige arealer er en sentral forutsetning for at næringen oppnår målene om økt produksjon og lønnsomhet. De siste tiårene har mediebildet av reindriften vært preget av beitekrise, nedbygging av natur og beiteområder og at reindriften må sikres tilgang til nødvendige arealer. Det er en sannhet med store modifikasjoner. Det er avgjørende at reingtallet er tilpasset beitegrunnlaget for å nå målet om en bærekraftig reindrift. Det er i den sammenheng viktig å påpeke at reingtallet i Finnmark er doblet fra 1970 og fram til 2019–2020.

Vi kan i stor grad konkludere med at den store økningen i reingtall er reindriftens største utfordring, uten at det er politisk vilje til å gjøre de nødvendige grepene. I dag er det meste av beitekapasiteten utnyttet utover det som er bærekraftig, og med de siste års gjentatte beitekriser er det tvingende nødvendig å gjøre nye vurderinger av om reingtallet er i samsvar med beiteressursene. I store deler av Finnmark er naturen såpass nedbeitet at den framstår nærmest som en arktisk ørken, og man burde kanskje vurdert å rødliste reinlav.

Det er dessverre ikke politisk vilje i denne salen til å ta de nødvendige grepene. For hvert år som går, blir reindriften mindre og mindre økologisk og økonomisk bærekraftig, og den vil som følge av det over tid også tape sin kulturelle bærekraft – med Stortingets velsignelse. Det er kanskje en villet politisk handling.

Jeg tar med det opp Fremskrittspartiets forslag.

**Presidenten [10:08:41]:** Da har representanten Bengt Rune Strifeldt tatt opp de forslagene han refererte til.

**Statsråd Geir Pollestad [10:08:56]:** Reindriftsavtalen er ved sida av reindriftsloven den viktigaste reiskapen for å følgja opp måla og retningslinene i reindriftspolitikken. Reindriftsavtalen 2024/2025 legg til rette for ei berekraftig reindrift. Med ei ramme på 225 mill. kr inneber denne avtalen eit betydeleg løft for næringa.

Avtalen omfattar både direkte tilskot og utviklings- og investeringstiltak for næringa. Hovudprioriteringa til avtalepartane er direkte tilskot, ivaretaking av areala til reindrifta, klimatilpassing og beredskap. Avtalen bidreg til å styrkja rammevilkåra for reindrifta.

Dei direkte tilskota aukar med 16 mill. kr. Tilskota er produksjonsavhengige og premierer dei som har god produksjon. I denne avtalen er både inntektsgrensa for produksjonspremien og kalveslakttilskotet auka – dette for å gje eit insentiv til å auka verdiskapinga og produksjonen ytterlegare.

Slakteuttaket i driftsåret 2023/2024 var det høgaste på fire år, og prisen på reinkjøt har dei siste ti åra auka med

120 pst. Det er gjort eit godt arbeid over tid med marknadstiltak og profesjonalisering av verdikjeda, som har bidrege til at reinkjøtet har fått ein plass blant eksklusive råvarer. Eit eksempel på dette er at reinkjøtt var hovudråvare under Bocuse d'Or i Trondheim tidlegare i år.

Reindrifta er ei næring med store moglegheiter. Reindrifta er ein heilt sentral del av samisk kultur, og ei berekraftig reindrift bidreg til å oppretthalda og styrkja både kultur og språk. Det er moglegheiter for å utvikla tilleggsnæringar knytte til reindrift og med det auka inn-tektsgrunnlaget.

Samtidig er det ei rekkje forhold som påverkar reindrifta og skapar utfordringar. Reindrifta er ei naturbasert næring og har allereie merka konsekvensane av klimaendringane i mange år. Sidan 2020 har det vore beitekrise i større eller mindre delar av Reindriffts-Noreg kvart år. Låste beite gjer at reinen ikkje finn mat, og at reineigarar må føra. Det er gjennomført omfattande tiltak for å sikra dyrevelferd og produksjon i desse periodane.

Konkurransen om areala er aukande. Denne utfordringa vert forsterka av at klimaendringane gjer det nødvendig å endra arealbruken. Konfliktnivået mellom reindrifta og energisektoren har vore høgt. Særleg er dette synleggjort i Fosen-saka. Regjeringa la difor fram ein tiltakspakke for reindrift og energi i desember 2023. Tiltakspakken skal bidra til å nå måla om auka energiutbygging og samtidig ivareta dei reindriftpolitiske måla om ei berekraftig reindrift.

I nokre område har reindrifta eit så høgt tap til rovvilt at det går ut over produksjon og lønsemd, i tillegg til den belastinga dette utgjer for den enkelte reineigaren. Eg vil understreka at regjeringa følgjer opp signala frå Hurdalsplattforma om ein meir restriktiv rovviltpolitikk, og eg er einig med komiteens medlemmer frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet i at beiteprioriterte område skal respekterast.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:13:10]:** Eg skal gjere det raskt, for dette er først og fremst ein kommentar til innlegget og initiativet til Framstegspartiet.

Det er veldig stor distanse mellom det som er Framstegspartiet sitt syn på reindrifta, og det som er iallfall SV – og eg vil tru dei fleste andre partia på Stortinget – sitt syn på reindrifta. Framstegspartiet anerkjenner ikkje at dette er ei kulturberande næring, og ser på det meir som ei rein produksjonsnæring og legg opp forslag deretter. Eg vil seie at dersom det er éin ting vi som nasjon har forplikta oss til – og så vidt eg hugsar, har også Framstegspartiet støtta det – er det ved tilslutning til både ILO-konvensjonar og andre konvensjonar, rammeverket i FN og endringar av Grunnloven som gjer at menneskerettar kjem inn der, å anerkjenne samane som urfolk i

Noreg og dei forpliktingane det også gir oss. Da er det openbert at det å ha ei reindriftnæring som mange i den samiske befolkninga kan ha kontakt med, er eit poeng i seg sjølv, når vi veit kor nært knytt delar av den samiske kulturen er til reindrifta, både i språk, praksisar osv. – det som utgjer ei kulturberande næring.

Så veit vi også at den samiske kulturen er mangefasettert. Både i innlandet og langs kysten er han knytt til reindrift, andre delar av han er ikkje det, men reindrifta er ei viktig kulturberande næring, som gjer at vi ikkje kan ha heilt vanleg næringspolitikk for den.

Elles vil eg seie at eg har sympati når det gjeld det trykket som rovvilt har på reindrifta, og berre det å få gjennomført dagens vedtatte bestandsmål vil i seg sjølv vere viktig for å forhindre ei såpass stor øydelegging av ei såpass viktig kulturberande næring.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:15:27]:** Jeg tegnet meg, og så trakk jeg meg, men så måtte jeg tegne meg igjen da Knag Fylkesnes gikk på talerstolen. Jeg vil ha meg frabedt påstanden om at Fremskrittspartiet ikke anerkjenner reindriften som en viktig kulturbærer. Det står vi fullt og helt bak. Min bekymring er at den økologiske bærekraften kommer til å ødelegge for den kulturelle bærekraften, som jeg var inne på i mitt innlegg. Vi har områder som er tilnærmet arktisk ørken. Det er ikke i nærheten av å være økologisk bærekraftig. Reintallet er nær doblet fra 1970 og fram til i dag. Skal vi i framtiden ha en økologisk bærekraftig reindrift som også er en viktig kulturbærer for den samiske kulturen, er vi nødt til å ta de nødvendige politiske grepene i dag. Men det er ikke regjeringspartiene og SV villig til. På samme måte som på andre matproduksjonsområder er det planøkonomisk styre, og det er planøkonomisk styre av reindriften som er verktøyet for SV og regjeringen.

Som statsråden var inne på, har det vært økt slakteuttak de siste årene. Prisene på reinkjøtt har skutt i været. Det gjør, som Arbeiderpartiet formulerer det, at vanlige folk ikke har råd til det lenger. Det har medført at vi nå sitter med 558 tonn reinkjøtt på lager, som man sliter med å bli kvitt. Det er vel en av grunnene til at man er nødt til å øke tilskuddene for at reindriften skal framstå som økonomisk bærekraftig.

I 2004 var det rundt 500 tonn reinkjøtt på lager. Da ble det ropt krise. I fjor var det 225 tonn reinkjøtt på lager. I år er det økt til 558 tonn. Så det er en bekymringsfull utvikling innenfor reindriftnæringen, og jeg må jo bare si at det også er en villet politisk handling fra regjeringspartiene, med støtte fra SV.

Det er flere grep man kan ta overfor reindriftnæringen for å lette det for dem som driver dette seriøst, bl.a. med tanke på avgiftslette for drivstoff til kjøretøy som benyttes i reindriftnæringen. Tidligere har andre parti-

er støttet det, men vi ser at de har ramlet av lasset i år, så vi står i dag alene om å ønske det for reindriftsnæringen. Vi ønsker også å se på hvordan rovviltforvaltningen kan innrettes for å ivareta reindriften på en bedre måte. Intensjonen til Fremskrittspartiet er at vi skal jobbe for at reindriftsnæringen skal være økologisk bærekraftig, at den skal være økonomisk bærekraftig og derigjennom også kunne være kulturelt bærekraftig i framtiden.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:19:22]:** Eg vil beklage til representanten Strifeldt at eg berre antok det. Eg synest det er veldig bra at Framstegspartiet anerkjenner reindriften som ei viktig kulturberande næring. Ingenting er heller betre enn å høyre at også Framstegspartiet tar omgrepet «økologisk bærekraft» i sin munn. Det gjer at eg får trua på framtida.

Det er også nokre viktige poeng i innlegget til Strifeldt. Ta det han kallar planøkonomi eller planstyrt forvaltning av reindriften, og at det har vore ei ulykke: Viss ein tar bort antydninga om kommunisme som ligg i det, og erstattar det med statleg styring – altså at det har vore for mykje statleg styring av reindriften – er det heilt riktig. Det har vore ein grunnleggjande kritikk som ikkje berre har kome frå SV. Representanten Strifeldt vil kunne sjå at vi har vore tydelege på det også i dei periodane han ikkje har vore på Stortinget. Noko av ulykka i reindriften har vore at staten har forsøkt å overføre forvaltningsstrekk som ein finn i jordbruket i dag, noko som av forskarar blir kalla «agrarifisering» av reindriften. Ein har tenkt at ein har kunnskap om kyr og sauer, og at ein berre kan overføre det til reindrift.

Det kom nyleg ut ei bok som hadde ei stor samling artiklar der gjennomgangstenen var at noko av det mest problematiske som har skjedd med den norske reindriften, og som har vore til skade for denne kultur næringa, har vore at staten har overført denne typen forvaltningstrekk, antakeleg på autopilot. Ein har ikkje gått inn i næringa og sett på særeigenheitene og den forvaltninga som har vore der – den sida-baserte og interne forvaltninga, som fungerte i lang tid, men som no slår veldig sprekkar.

Dei same forskarane problematiserer også kritikken om at dette ikkje er økologisk bærekraftig, og at det har vore eit overbeite. For det første nyanserer dei det. Det er ikkje i alle delar av reinbeiteområda i landet at dette er eit problem.

Dei peiker også på at ein betydeleg del av problema dette har ført til, kjem frå at ein har fått ei orientering mot auka produksjon som mål. Det er der eg meiner Framstegspartiet må sjå seg sjølv i spegelen. Forslag nr. 1 handlar jo om nettopp det – at auka produksjon skal vere målet. Auka produksjon vil føre til færre aktørar og meir konsentrasjon. Færre vil få ta del i denne kulturbe-

rande næringa, og det vil bli ei viktig kultur næring for stadig færre i det samiske samfunnet. Ikkje minst vil det også starte eit kappløp mot det som vil bli redusert økologisk berekraft. Det som var den opphavlege modellen, var ikkje storproduksjon og store volum. Det har vore ein heilt annan måte å gjere reindrift på.

Dette er ein viktig og grunnleggjande diskusjon der det ikkje følgjer med nokon forslag frå SV si side, men det er i alle fall ei sterk grunngeving av kvifor vi ikkje går inn på dei forslaga som Framstegspartiet legg fram i denne saka.

**Runar Sjøstad (A) [10:23:19]:** Det var fornøydig å høre småkranglingen mellom Fremskrittsparti-representanten Strifeldt og Knag Fylkesnes fra SV, og jeg burde kanskje bare ha lent meg tilbake og ikke blandet meg inn. Representanten Strifeldt ble veldig fornærmet på egne vegne av at Knag Fylkesnes hadde tillagt ham og Fremskrittspartiet meninger de slett ikke har. Samtidig var Strifeldt rimelig klar på – og brukte mye av talletiden sin på det – å beskrive det han mente var meningen bak regjeringspartienes politikk og SVs politikk.

Det er ingen tvil om at reindriften er en viktig næring. Den er viktig for sysselsetting, og den er viktig i sin rolle som kulturbærer. Den er også viktig for å bevare det samiske språket og samisk identitet. Samtidig vet vi at det er en veldig arealkrevende næring. Da er det viktig at vi har en bærekraftig reindrift der antall dyr er tilpasset ressursgrunnlaget. Det er også en prioritert oppgave for regjeringen. Det har også noe å si når det gjelder å ta ned konfliktnivået knyttet til annen aktivitet og annen næringsutøvelse, men også når det gjelder dyrevelferd.

Det ble vist til at det har vært en ganske stor prosentvis økning i overføringene til reindriften gjennom reindriftsavtalen. Det er en avtale som har blitt framforhandlet. Reindriften har – som alle andre – sett økte kostnader knyttet til å få driften sin til å gå opp. Det er da ikke unaturlig at rammene for avtalen øker.

Det er helt korrekt, som representanten Strifeldt sier, at det nå meldes om at det er 558 tonn på lager. Det er også vist til en stor prisøkning på reinsdyrkjøtt som én av årsakene. Det kan godt hende. Reindriften er også veldig klar over dette og ser etter nye markeder, bl.a. Asia, hvor man kanskje er villig til å betale, for dette er et ganske eksklusivt produkt. Ja, det er 558 tonn på lager, men hvis vi setter det i perspektiv, er den årlige produksjonen – eller slakteuttaket – ca. 1 600 tonn. Det er ikke uvanlig å ha sauekjøtt, korn og andre ting også på lager til det er sesong og økt etterspørsel og til man får oppnådd pris. Så det er ikke noe rart i seg selv.

Når det gjelder 1 600 tonn reinkjøtt, tar man ut seks ganger så mye elg – ca. 9 000 tonn elg – som springer fritt i de norske skogene. Det skjer selvfølgelig over hele lan-

det, men det betyr at vi her har et eksklusivt produkt som utgjør ca. én sjettedel av uttaket vi har av elg det samme året. Så det skal ikke nødvendigvis prises lavt og selges billig. Det er også sesongbetont. Vi må få nye markeder, og vi må få opp kjennskapet til, kunnskapen om og bruken av reinkjøtt.

**Presidenten [10:26:47]:** Representanten Bengt Rune Strifeldt har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:27:01]:** Representanten Knag Fylkesnes var inne på statlig styring. Jeg mener reindriften i stor grad har en manglende statlig styring, og at man stilltiende har akseptert en dobling av reintallet fra 1970 og fram til i dag, noe som gjør at vi har arktisk ørken rundt omkring.

Vi har sidaene og indre selvstyre, men vi ser at det ikke har fungert. Vi har bl.a. hatt flere saker i denne salen hvor vi har diskutert sidaene. Vi har et så høyt reintall at man – litt humoristisk sagt – jevnlig må føre rein med blomster fra gravsteder. Hammerfest har store utfordringer med å holde reinen borte fra gravplassene der.

Færre får ta del i næringen, sies det. Ja, det er en næring som er begrenset av begrensede beiteressurser. Man kan ikke la den utvikle seg i antall. Det ville være drepen for næringen.

**Presidenten [10:28:04]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [10:28:09]

*Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Rune Strifeldt, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Per-Willy Amundsen om en bærekraftig reindriftsforvaltning (Innst. 401 S (2023–2024), jf. Dokument 8:141 S (2023–2024))*

**Presidenten [10:28:26]:** Etter ønske fra næringskomiteen 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 seks 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.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [10:28:44]** (ordfører for saka): Det er ei ganske naturleg vidareføring frå sak nr. 1 til sak nr. 2 i dag. Begge handlar om reindriftsforvaltning. Tematikken er den same som det debatten gjekk på i førre sak, men denne saka handlar om eit representantfram-

legg frå Framstegspartiet om ei bærekraftig reindriftsforvaltning, med diverse framlegg som forslagsstillarane vil gjere greie for sjølve, knytte til reduksjon av reintal, større kommunal råderett over reindriftsforvaltninga osv.

Framlegga som kjem frå Framstegspartiet, får ikkje tilslutning frå resten av komiteen. Det komiteen står samla om i saka, er at her er reelle balansegangar som vi må ta på alvor. Reindrift er ei næring som utgjør livsgrunnlaget for mange menneske og er ein grunnleggjande føresetnad for samisk kultur og samfunnsliv. Reindrift er ei spesiell næring fordi det er dyr som er på utmarksbeite heile året, med beiteområde som varierer og strekkjer seg over svære område, samtidig som vi som samfunn har eit ansvar for at reindriftsforvaltninga skjer på ein bærekraftig måte. Ein samla komité viser og til at statsråden etter vårt syn gjer godt greie for korleis regjeringa og departementet, i samråd med næringa sjølv, arbeider for å tilpasse reintalet til beitegrunnlaget, og til at tidlegare vedtak om reduksjon i talet på dyr i det alt vesentlege blir følgde opp.

Så vil eg på vegner av Venstre understreke at sjølv om vi i dag røystar mot framlegga frå Framstegspartiet, anerkjenner vi at problemstillingane som representanten Strifeldt og Framstegspartiet tek opp, er heilt reelle, og at vi er nøydde til å ha grundige diskusjonar om korleis vi sikrar ei betre framtidig bærekraft i reindriftsforvaltninga. Sett frå Venstre sin ståstad er det difor viktig når statsråden no varslar at Landbruks- og matdepartementet gjennomgår reindriftslova, medrekna føresegner om reduksjon av reintalet, at det er eit arbeid som får prioritet og blir teke på alvor, og der bærekrafta i reinstammen og reinforvaltninga blir lagt stor vekt på. Det arbeidet ser vi fram til, og det er for oss ein viktig grunn til at vi røystar mot framlegga som ligg her. Vi ser fram til det arbeidet og at det får prioritet frå regjeringa.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:31:53]:** Reindriften er viktig for næring, sysselsetting og økonomi i mange samiske lokalsamfunn, og reindriften er viktig som forvalter av samisk kultur, språk og samfunnsliv. Det er derfor viktig at reindriftsnæringen i større grad utvikles som en rasjonell, markedsorientert næring som er bærekraftig i et langsiktig perspektiv. Vi vil påpeke viktigheten av at økologisk, økonomisk og kulturell bærekraft er likestilt.

Reintallet i Finnmark er nær doblet fra 1970 og fram til i dag. Det er om lag 150 000 rein, og i perioder fram til 2015 var reintallet betydelig høyere. I samme periode er betydelig beitemark frigitt ved at jordbruk er lagt ned, og jordbruksarealet er redusert fra 109 000 dekar til 91 000 dekar i Finnmark. Samtidig er antall sauebruk i Finnmark redusert fra 2 126 jordbruksbedrifter med sau

i 1970 til 129 i 2019, så det er også blitt mindre press på utmarksbeitet.

Et reintall som er tilpasset beitegrunnet, er avgjørende for å nå målet om en bærekraftig reindrift. Etter at reindriftsloven av 2007 ble iverksatt, er det gjennomført reduksjonsprosesser i Finnmark. Innrapporterte tall per 1. april 2015 viste at sidaandelene i all hovedsak hadde fulgt opp gitte reduksjonsvedtak. I dag er det meste av beitekapasiteten utnyttet maksimalt, i enkelte områder utover det som er økologisk bærekraftig. Med de siste års gjentatte beitekriser må det gjøres nye vurderinger av om reintallet er i samsvar med beiteressursene.

Det er stor variasjon mellom reinbeitedistriktene når det gjelder gjennomsnittsvekt. I årene etter 2015 har enkelte distrikter hatt gjennomsnittsvakter på under 15 kg per kalv, av disse noen helt nede i 13,8 kg per kalv. På den andre enden av skalaen er det flere distrikter som har gjennomsnittsvakter på oppunder 26 kg. Det viser at det er nødvendig med en grundig gjennomgang av reintallet i de enkelte reinbeitedistriktene, for å sikre en økologisk bærekraftig reindrift for fremtiden.

Statsråden åpner i sitt brev til Stortinget for å se på reduksjon av øvre reintall i forbindelse med en helhetlig gjennomgang av reindriftsloven. Det er avgjørende at naturmangfold og økologisk bærekraft er retningsgivende for fastsettelse av øvre reintall.

Det har dukket opp stadig flere saker der reindriften har gått på bekostning av både privat og offentlig eiendom, uten at det er blitt sanksjonert. Det er et økende problem at enkelte reineiere ikke forholder seg til norsk lov eller til pålegg om å fjerne reinsdyrene fra andres eiendom. Det er et gjentakende problem at reinsdyr tar seg til rette i hagene til folk, på dyrket mark og på kirkegårder.

Med det tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag.

**Presidenten [10:34:55]:** Representanten Bengt Rune Strifeldt har tatt opp de forslagene han refererte til.

**Statsråd Geir Pollestad [10:35:10]:** Eg har lyst til å starta med å seia at eg som reindriftsminister er glad for at me diskuterer reindriftssaker i Stortinget. Eg synest for så vidt òg det var fint at reindriftsavtalen i år vert behandla på ein annan dag enn jordbruksavtalen, sånn at det ikkje druknar i den.

Ei økologisk, økonomisk og kulturelt bærekraftig reindrift har vore ei målsetjing i reindriftspolitikken sidan behandlinga av St.meld. nr. 28 for 1991–1992. Hovudmåla med politikken har lege fast over tid. Eg har lyst til å minna representanten frå Framstegspartiet om at det på veggen i departementet heng tre statsrådar – tidlegare statsrådar, heldigvis – frå Framstegspartiet

som har vore sentrale i utforminga av reindriftspolitikken dei seinare åra. Det kan ein jo ta med seg.

Det er brei politisk einigheit om at reindriftsnæringa skal vera bærekraftig i eit langsiktig perspektiv. Dagens reindriftsutøvarar skal ha moglegheit til å driva tradisjonell reindrift samtidig som dei tek vare på moglegheitene for framtidige generasjonar. Reindrifta er basert på bruk av heilårs utmarksbeite og beiteområde tilpassa flyttemønsteret og årstidsvariasjonane i reindrifta. Dette er nettopp for å oppnå utnytting av marginale utmarksressursar.

Forvaltninga av reintalet på kommunenivå stussar eg litt over, for ut frå det som er driftsforma, meiner eg det vil vera svært lite formålstenleg å gjera. Samtidig vil eg understreka viktigheita av at kommunane har tilgang på nødvendig informasjon. Reindrifta vert driven uavhengig av kommune- og fylkesgrenser, og eg meiner det er rett at det er Statsforvaltaren som er fyrstelinjeforvaltninga for reindrift. Eg kan òg leggja til at det var ei ending som skjedde under tidlegare landbruksminister og noverande partileiar i Framstegspartiet, Sylvi Listhaug.

Så eit svar på innlegget frå Bjørlo: Det går føre seg eit arbeid med ein heilskapleg gjennomgang av reindriftsloven. Me er opptekne av ei brei forankring av den prosessen. Me skal snart senda forslaget på høyring, og målsetjinga er å få oversendt lovforslaget til Stortinget våren 2025.

**Irene Ojala (PF) [10:38:36]:** Fremskrittspartiets forslag er interessant, men spørsmålet er om det lar seg løse gjennom et Dokument 8-forslag. Før vi stiller spørsmål om reintallsreduksjon og økologisk bærekraft i reindriften, må vi bli enige om hvordan alle vi andre bruker arealene som reindriften bruker til beiteland, og hvordan vi forstår verdien av økologisk bærekraft og bærekraftig bruk av arealene – ikke bare i dag, men også til beste for framtidens generasjoner. Det andre er: Hvordan skal reindriften utvikles til å være en økologisk bærekraftig næring når arealene reindriften bruker til beite og kalvingsland, også er attraktive til bruk av andre aktører til f.eks. hyttebygging, veibygging, kraftlinjer og gruvedrift? Det er også grunn til å stille spørsmål om det er gjort tilstrekkelige økologiske bærekraftsanalyser på de arealene som nå planlegges brukt til vindkraftutbygging i Finnmark og andre steder. Jeg tenker at vi er nødt til å være litt konsekvente når vi snakker om økologisk bærekraft.

Staten har et stort ansvar for at antall rein har økt; det har representanten Strifeldt helt rett i. Innføringen av reindriftens næringsavtale i 1976 kom etter en tid med store utfordringer i reindriften. Næringsavtalen regnes som starten på reindriftssamisk samfunns-



endring, en endring som gjorde reindriften til kjøttproducenter på linje med kjøttproduksjonen i landbruket.

Næringsavtalen fra 1976 og ny reindriftslov i 1978 regnes av flere som starten på det høye reintallet vi fikk, og som reindriftsloven fra 2007 skulle ordne opp i ved å innføre selvstyre innenfor gitte rammer. Hovedtanken bak selvstyret er ifølge Landbruksdepartementet at «reindriften i utgangspunktet ikke skal behøve å være gjenstand for myndighetenes oppmerksomhet gjennom offentligrettslige reguleringer og vedtak.» Det betyr at når reintallet er for høyt, må den enkelte reindriftsiidaen selv bli enig om hvordan vedtaket skal gjøres. Blir de ikke enige, skal hver siidaandel – ifølge § 60 i reindriftsloven fra 2007 – redusere det overskytende antall rein forholdsmessig. Det fører til mange store konflikter. Reindriftsloven av 2007 tok nemlig ikke hensyn til at reindriftsutøvere, som mange andre i primærnæringer, ofte ikke har den juridiske kompetansen som må til for å løse problemene knyttet til reintallsreduksjon. Uenigheten løses som sagt i domstolene i dag. Det er store konflikter. Det er tidkrevende, og det er økonomisk utfordrende. Ofte er det en stor psykisk belastning for reindriftsutøverne og for dem som er involvert.

Jeg er for økologisk bærekraft i alle sektorer, men kan vi kreve at reindriften skal vektlegge økologisk bærekraft når annet næringsliv i Finnmark ikke er pålagt de samme måtene å drive eller bruke arealene på? Jeg synes Fremskrittspartiets representantforslag er interessant, men problemstillingen er for omfattende til at den kan løses gjennom et Dokument 8-forslag. Derfor stemmer Pasientfokus for komiteens tilråding.

**Geir Jørgensen (R) [10:41:52]:** Det er nesten så man får en liten tåre i øyekroken og blir rørt av Fremskrittspartiets omsorg for reindriften i to saker på rad. De som har fulgt Fremskrittspartiet og deres reindriftpolitikk gjennom mange, mange år, vet at sannheten er en helt annen. En kan jo stille spørsmålet: Er det for mange rein her i verden, og her i Norge, i forhold til beitegrunnet? Ja, vi kan ta den debatten. Men er det for mange hyttefelt? Er det for mange kraftledninger? Er det for mange regulerte vassdrag? Er det for mange mineralprospektører på de beiten som Fremskrittspartiet nå mener er så overbelastet av næringen selv?

Vi vet hva Fremskrittspartiet står for. Vi vet at Fremskrittspartiets soldater rundt omkring i alle kommuner der det drives reindrift, er de mest liberale til å gi dispensasjoner og åpne nye scooterløyper, en aktivitet som vi vet rammer reindriften på det hardeste når reinen er på sitt mest sårbare på slutten av en av en lang vinter.

Jeg vil trekke fram forslag nr. 5, hvor Fremskrittspartiet rett og slett er i ferd med å foreslå noe som vil bryte med de internasjonale konvensjonene vi har ratifisert i

Norge. Menneskerettighetserklæringen artikkel 27 oppstiller en rett om at vi skal sørge for ikke bare å tåle at reindriften finnes, men også sørge for at det går bra med den. Når man da i et forslag i stortingssalen tar til orde for å sanksjonere reindriftsutøvere og vurdere å fra ta dem deres folkerettslige rett til å drive med rein om de har gjentatte overtredelser i boligområder, hager og kirkegårder, er dette langt over det vi som nasjon kan tillate oss. Jeg vil kanskje oppfordre representanten Strifeldt til å trekke dette forslaget, så vi slipper å ha dette stående i stortingssalen.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:44:36]:** Jeg vil bare si til representanten Jørgensen først, at det er fullt mulig etter dagens reindriftslov å sanksjonere. Det er bare å bruke regelverket.

På veggen i departementet henger det bilder av tre landbruksministre fra Fremskrittspartiet som bidro til å redusere reintallet etter at det økte fram til 2019, etter mange år med Senterparti-styre.

Det er mange reinbeiteområder som har svært lav slakteproduksjon per livrein. Det vil være hensiktsmessig å stille produksjonskrav også til reindriftnæringen, som vil kunne bidra til å sikre lavere reintall i vårflokk før kalving. Det er verdt å merke seg at enkelte reinbeiteområder har høy slakte- og totalproduksjon, slik som Polmak/Varanger, som har et snitt på over 10 kg per livdyr, mens reinbeitedistriktene i Vest-Finnmark har en slakte- og totalproduksjon på under 5,5 kg per livdyr. Til sammenligning har tamreinlagene i Sør-Trøndelag/Hedmark og reinlagene en slakte- og totalproduksjon på om lag 15 kg per livdyr. Et produksjonskrav på 8 kg per livrein vil bidra til å ta ut flere slaktedyr og produksjonen vil øke.

Oppdrett av kameler og andre kameldyr har egen næringskode, NACE-kode. Alle virksomheter i Enhetsregistret i Brønnøysundregistrene er registrert med egen næringskode, men reindrift med undernæringer har ikke egen næringskode. Det er ikke krav om at reindriften og ansatte registreres i AA-registeret. AA-registeret er et grunndataregister over arbeidsforhold i Norge som Nav eier og forvalter. Det vil være hensiktsmessig at reindriftnæringen med undernæringer innlemmes i AA-registeret og gis egne næringskoder, slik at denne næringen også behandles tilnærmet likt med andre næringer.

Så er det bemerkelsesverdig at Landbruksdirektoratet ikke har oversikt over hvilke organisasjonsnummer som får tilskudd via reindriftsavtalen, eller hvilke organisasjonsnummer som er tilknyttet reindriften. Landbruksdirektoratet har ikke en slik oversikt, da de utbetaler tilskudd med utgangspunkt i personnummer. En slik praksis er svært uheldig, og reindriftnæringen med un-

dernæringer må likebehandles med landbruksnæringsen, hvor det kreves organisasjonsnummer for utbetaling av tilskudd.

I forskrift om tilskudd til sidaandeler og reinlag framgår det at det ikke utbetales produksjonspremie for avgiftspliktig salgsinntekt som overstiger 650 000 kr per sidaandel og 1 250 000 kr per reinlag. Dette medfører at flere reineiere som har potensial til å slakte ut mer rein, velger å ikke gjøre det fordi det ikke er lønnsomt uten produksjonspremien.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [10:47:53]:** Berre ein liten merknad: Eg trur Framstegspartiet er heilt åleine i denne saka. Resten av Stortinget stiller seg ikkje bak nokon av forslaga Framstegspartiet har kome med – med mogleg unntak av Pasientfokus, som ser at det er noko interessant der. Dette går rett inn i ein klassisk konfliktmodell vi kjenner veldig godt frå Finnmark og andre delar av dei områda der det er stor reindriftsaktivitet, og der ein ønskjer å skape konflikt, ein ønskjer å få til mest mogleg motsetting mellom folk. Det er eit mål. Det er ei form for næring for partiet Framstegspartiet å nøre opp under den type konflikter – ikkje å finne gode løysingar på korleis ein kan få til sameksistens, men korleis ein kan nøre opp under den type konflikter.

Eg trur det er openbert for resten av Stortinget at arealbruken vi har hatt dei seinare tiåra, der storsamfunnet har behov for å utnytte areal på veldig mange ulike vis, anten det er vegar, kraftutbygging, næringsprosjekt, busetnad, hytter osv., har hatt ein effekt på moglegheitene til å drive reindriftsverksemd. I tillegg har vi klimaendringane, som gjer at beiteområda blir noko heilt anna enn dei tradisjonelt har vore. Vi ser korleis f.eks. klimasonene endrar seg no i Finnmark. Det har direkte innflytelse.

Det at dette er ei næring som er ekstremt pressa i utgangspunktet, er bakteppet. Det er det faktiske bakteppet. Da å auke konfliktnivået, at vi på Stortinget skal drive opp det konfliktnivået, meiner eg verkeleg det er ekstremt avgjerande at vi slår ned på. Vi må heller sjå på dette som ramme for politikk, ikkje gå inn i konfliktmodellar sånn som dette. Det er som eit von Triersk dogme, der vi har nokon rammer vi har sett oss sjølve; vi skal ha reindriftsnæring, vi skal ha ulike typar samfunnsføremål, og så ligg kompleksiteten i politikken i å finne løysingar på det som gjer at vi alle kan eksistere ved sida av kvarandre. Det er vanskeleg, men det er den vegen ein må gå. Likevel er det andre parti som heller vel å nøre opp under konflikt, for det er det som skapar god næring og utvikling for eige parti.

**Irene Ojala (PF) [10:50:45]:** Jeg skal bare gi Fylkesnes en kort kommentar: Hvis han har forstått det sånn at jeg støtter Fremskrittspartiets reindriftspolitik, har jeg sannsynligvis forklart meg veldig dårlig. Vi støtter ikke

Fremskrittspartiets reindriftspolitik, men vi mener at arealene i Finnmark, uansett hva vi driver med, må ivaretas etter et økologisk bærekraftsprinsipp, og vi kan ikke si at reindriften selv skal være ansvarlig for den driften. Det er blitt sånn i dag at uansett hva reindriften gjør, fører det til kjempestore konflikter i Finnmark. De som snakker om beite på gravstøtter og rundt omkring, har en populistisk innstilling til dette, og jeg ønsker ikke å ta den debatten her i dag, for regjeringen har sagt at de skal se på reindriften, reindriftsavtalen og reindriftsloven på nytt, og da forventer jeg at vi skal høre hva de kommer fram til. Jeg forventer at Senterpartiet og Arbeiderpartiet gjør en svært grundig jobb, sånn at vi får slutt på de konfliktene som vi har i Finnmark, for de er altoppslukende og de er ødeleggende for reindriften.

Mikkel, en stor reindriftsutøver, sa til meg i går: Hver eneste gang jeg åpner avisen, er det noe negativt om meg og min familie, om vår driftsenhet og hva vi holder på med. Han sa også at hver gang han får et brev fra den norske stat, skal de ha noe fra ham. Det er aldri slik at de kommer til ham og sier at nå skal vi hjelpe deg med å løse de utfordringene dere har, med både reintallsreduksjon og annet. Det skjer ikke. Det var derfor jeg ikke tok den saken videre. Så jeg vil ha meg frabedt at jeg driver med en politikk overfor reindriften som er i strid med menneskerettighetene eller annet. Pasientfokus har støttet reindriften, 30 pst. av velgerne til Pasientfokus kommer fra Kautokeino kommune, og jeg har stor respekt for måten de jobber på. Og når de nå er på vei til kysten – og er på kysten – så har de, for å si det rett ut, et helvete i den behandlingen de får av mange fra kysten. Jeg ville bare påpeke det.

**Presidenten:** Representanten Bengt Rune Strifeldt har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:53:01]:** Stortinget behandlet endringer i reindriftsloven våren 2019, Innst. 349 L for 2018–2019, og vedtok i den forbindelse i lovens § 33 andre ledd at «reinen i tillegg til tradisjonelt øremerke også skal merkes med individmerke». Det er, på tross av at det er gått fem år, ennå ikke innført. Jeg kunne gjerne tenkt meg at statsråden redegjorde litt for hvorfor det ikke gjort, og gjerne også at de partiene som danner flertallet i denne innstillingen, redegjør for hvorfor de ikke støtter forslag nr. 6 i dagens sak.

**Statsråd Geir Pollestad [10:53:56]:** Eg tek ordet for å peika på tre forhold. For det fyrste: Det skal ikkje vera tvil om at målet er å ha eit reintal som er tilpassa ressursgrunnlaget. Det er heilt nødvendig for å sikra den langsiktige berekrafta i næringa.

Det andre punktet er at det er konflikt rundt arealbruken. Regjeringa sitt mål er å redusera konfliktane om dette. Eg trur det er ei rekkje tiltak som er nødvendige å gjera for å få til det.

Det tredje er at reinkjøt er eit flott produkt, noko som gjer at me må ha ein sterkare marknadsretting for å få selt meir av kjøtet.

Eg synest det er litt synd at me har ein diskusjon om reindrifta der det omtrent berre vert peika på problem med næringa. Det er ei fantastisk næring, og me må støtta opp under ho. Det er ikkje eit problem at me har ein offensiv reindriftsavtale, og det er ikkje eit problem at me jobbar med ein revisjon av reindriftslova. Det er viktig å gjera det, men det er òg viktig å anerkjenna betydninga til næringa og rolla dei har. Det var nyleg landsmøte i NRL, og eg var til stades der. Det var ei rekkje engasjerte reindriftsutøvarar og gode diskusjonar. Det er mange krevjande tema å ta stilling til.

Så eg ser fram til å få lagt fram lova, og eg ser fram til stortingsbehandlinga av ho og at me kan få teke reindriftpolitikken i ein større samanheng, for det fortener reindrifta.

**Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [10:56:13]:** Jeg må begynne med å berømme Fremskrittspartiet for å fokusere på det som er en viktig næring i Finnmark. Det er en kulturbærende næring, og det er en viktig industri for den indre delen. Det at vi snakker mer om reindrift og fokuserer på det gode kjøttet og den kvalitetsmessig sunne og gode næringen vi har i Finnmark, er bare positivt.

Samtidig bidrar Fremskrittspartiet, som vanlig, til en polariserende debatt. Når man trekker fram enkelte reindriftsutøvere, kunne man like gjerne trukket fram enkelte andre næringsutøvere som også gjør feil i sitt yrke, eller som oppfører seg på en måte man ikke skal. Jeg holdt på å si: Vi gjør alle feil, uansett hva vi driver på med til vanlig.

Det er viktig at vi har et helhetsbilde i politikken, uansett hva vi skal gjøre. Det var som Torgeir Knag Fylkesnes var inne på, vi skal også gjennom det grønne skiftet. Det vi ser eksempler på i Finnmark, er at selv om vi bygger ny industri, selv om vi bygger flere hytter, og selv om vi bygger flere veier, går reintallet opp og avtrykket i naturen klarer å stå seg. Vi har de største insentivene til å være med og bidra i det grønne skiftet, for vi lever av naturen. Vi trenger at reinen kan gå over isen, vi trenger at vi har grønne bærekraftige beiteområder for rein, vi trenger mindre ekstremvær, og vi trenger at fisken ikke går fra kysten. Så det at vi kan være med i det grønne skiftet, er positivt.

Og så trenger vi faktisk også at det tas gode, helhetlige vurderinger med tanke på alle samfunnsperspektiv,

slik at vi ikke får unødvendige konflikter som setter næringer og folk opp mot hverandre, slik vi så på Forsøl i Hammerfest, hvor fortau ikke kan bygges. Det er med på å ta ned konfliktnivået og ikke legge unødvendig press på reindriftsutøverne, for vi får det til i Finnmark, det har vi alltid gjort.

Noen av disse forslagene er helt unødvendige.

**Presidenten [10:58:20]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [10:58:23]

*Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Alfred Jens Bjørlo og Ingvild Wetrhus Thorsvik om å fjerne subsidiene over statsbudsjettet til selfangst (Innst. 423 S (2023–2024), jf. Dokument 8:152 S (2023–2024))*

**Presidenten [10:58:41]:** Etter ønske fra næringskomiteen 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 seks 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.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:59:07]** (ordfører for saken): Vi behandler i dag et representantforslag fra Venstre om å fjerne tilskuddene til selfangst, og jeg vil takke komiteen for samarbeidet i behandlingen av saken.

Norsk selfangst foregår i Vestisen mellom Jan Mayen og Grønland, og i år er det satt av 1,5 mill. kr til selfangst, som fordeles mellom rederier og mottak som tar imot råstoff fra sel. Formålet med tilskuddet er at de fastsatte kvotene på grønlandssel blir tatt, og å tilrettelegge for en mer lønnsom selfangstnæring.

I departementets vurdering av saken slås det fast at det har vært en nedadgående interesse både for deltakelse i fangsten og for selprodukter i markedet, og at tilskuddet til næringen de siste årene derfor har vært avgjørende for at rederier velger å gå på fangst.

Statsråden varsler i sitt svar til komiteen at det vil bli foretatt en vurdering av hvorvidt det er hensiktsmessig å videreføre tilskuddet. Jeg overlater til de enkelte partier å redegjøre for sitt syn i saken og vil videre i mitt innlegg fremme Fremskrittspartiets standpunkt.

Norges kvote for grønlandssel fastsettes på bakgrunn av kvoteråd basert på beste tilgjengelige kunnskap og er en bærekraftig høsting av bestanden. Norsk selfangst og fangst av hval og andre sjøpattedyr har lan-

ge, stolte tradisjoner og har i lange tider vært en viktig næring for kystsamfunn.

Det er viktig å påpeke at selfangst utøves av profesjonelle fangstfolk, og regelverket for selfangst gjør at fangsten i dag foregår på en dyrevelferdsmessig forsvarlig måte. Det stilles krav til mottak om å ha installert og klargjort utstyr for produksjon av råstoff fra selfangsten – for å utnytte mest mulig av råstoffet til konsum og til andre formål.

Næringen har opplevd mye motbør og til tider urettmessig kritikk og hatt svært uforutsigbare rammebetingelser de siste 30 årene. Det har medført at flere har valgt å avslutte fangst av sel og andre sjøpattedyr, noe som igjen har medført at mottaksapparatet på land er blitt nedbygd og nesten helt avviklet.

Det er viktig å høste av hele næringspyramiden, og sjøpattedyr er en toppkonsument som også må beskattes for å unngå ubalanse i næringskjeden. Nyere forskning fastslår at sjøpattedyrene i Nordøst-Atlanteren årlig konsumerer 25 millioner tonn biomasse, og at en betydelig del av dette er fisk fra kommersielt utnyttede bestander. Fangsten av sjøpattedyr i samme område har over tid blitt redusert, og fangsten har dermed en stadig mindre innvirkning på bestandene av sjøpattedyr.

Potensialet for å utnytte mat fra sjøpattedyrbestandene er langt fra utnyttet – i en verden som etterspør ren og klimavennlig mat. Sjøpattedyr er i vesentlighet en betydelig konkurrent til norsk fiskerinæring, og økt fangst av sjøpattedyr kan bidra til økte kvoter på andre kommersielt utnyttede bestander lavere ned i næringskjeden.

Med det tar jeg opp forslaget Fremskrittspartiet står bak.

**Presidenten [11:02:14]:** Representanten Bengt Rune Strifeldt har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Olve Grotle (H) [11:02:25]:** Først vil eg understreke at Høgre sjølvsagt er samd med statsråden når ho i brev til komiteen har understreka at regelverket er utarbeidd for at fangst av sel skal gå føre seg på ein dyrevelferdsmessig forsvarleg måte, og vidare at ein skal ta brot på lovverket og omsynet til dyrevelferd på høgste alvor. Så har Høgre merka seg at statsråden gjer gjeldande at fleire av tilvisingane til regelverket for selfangst i representantforslaget er upresise, og at ho viser til gjeldande forskrift om utøvinga av selfangst. I denne samanhengen har Høgre òg merka seg at statsråden i saka har opplyst at ho ikkje er kjend med at det har skjedd brot på regelverket i samband med selfangsten i 2023.

Eit av føremåla med tilskotet til selfangst har vore å stimulere til vekst i næringa, slik at ho på sikt skal kunne stå på egne bein økonomisk. Det har likevel vore ei fallande interesse både for deltaking i fangsten og for sel-

produkt i marknaden dei siste åra. Dette viser at tilskota truleg ikkje kan seiast å ha skapt auka lønsemd i næringa over tid. Det kan òg nemnast at tilskotet i inneverande år var på 1,5 mill. kr, og at det har blitt gradvis redusert dei siste åra.

Representantforslaget gjeld spørsmålet om subsidiar til selfangst, men reiser eigentleg fleire spørsmål knytte til selfangst generelt. Representantforslaget inviterer difor til ein større debatt kring selfangst, men den debatten bør skje i ei anna form enn eit representantforslag, i alle fall slik representantforslaget står no.

For Høgre er det sjølvsagt viktig at det statlege tilskotet oppnår dei måla som er sette. Etersom fiskeri- og havministeren opplyser at ho etter årets sesong vil vurdere om det er føremålstenleg å vidareføre tilskotet til selfangsten, vil det etter vårt syn vere føremålstenleg å avvente denne vurderinga.

**Willfred Nordlund (Sp) [11:04:37]** (komiteens leder): Det er greit å komme tilbake etter pappaperm, men jeg er litt usikker på om det var selfangst jeg skulle kommentere først.

Det er en ganske stor enighet i salen om at man skal hegne om de mattradisjonene vi har. Vi skal ha en bærekraftig bestandsforvaltning, uavhengig av hvilken art vi snakker om, og i dette tilfellet grønlandssel.

Så er det mange forhold som både saksordføreren og representanten Olve Grotle har vært innom, som man kommer tilbake til, for det er nok mange som kunne ønske seg at man av hensyn til en samlet ressursforvaltning fikk et økt uttak, altså at man kan høste lenger ned i næringskjeden. Det er nå engang slik at når man høster av viltlevende marine ressurser i en del av næringskjeden, må man også sørge for bestandsovervåking og høsting i de andre delene.

De rådene som foreligger, er helt klare. Det er ingenting som tyder på at det er en farlig nedgang i bestanden, slik den er – tvert imot. Fangsten har de senere årene også blitt redusert av naturlige grunner, fordi markedet har etterspurt færre produkter. Det er for så vidt noe vi kunne dvelt ved, og jeg tror det er en diskusjon vi kommer tilbake til. Norge har et ansvar – og det ansvaret må vi ta – for å forvalte også grønlandsselen på en god måte, ved fangst og også med andre virkemidler.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:06:18]:** SV er for all jakt som skjer på ein berekraftig måte, altså at uttaket byggjer på forskningsbaserte råd, med kvoter, som gjer at ein ikkje byggjer ned bestandane, og at det skjer på ein dyrevelferdsmessig haldbar måte. Innanfor eit slikt rammeverk er vi for all fangst. Det er eigentleg i det perspektivet eg prøver å forstå forslaget.

Det dette forslaget inneber, er at ein skal ta bort ein subsidie, slik at viss næringa ikkje har økonomi i det, vil

det vere ei effektiv nedbygging av næringa. Kanskje det er det spørsmålet som eigentleg ligg på bordet – om ein skal vere for eller imot selfangst. Da blir spørsmålet kva type fangst og kva type jakt det er Venstre eigentleg tenkjer på. Er det berre selfangst, eller er det også anna jakt? Og kvifor sel?

Ein skal verkeleg ta det på alvor dersom det viser seg å ikkje skje på ein dyrevelferdsmessig god måte. Dette er jo ein type fangstaktivitet som nok ikkje har den høgaste prioritetet når det gjeld tilsyn. Det må ein i så fall adressere dersom ein ikkje har den fulle oversikta. Og om ein ikkje adresserer det på den måten, blir spørsmålet berre om det skal ha ei framtid eller ikkje.

SV støttar at det framleis skal vere selfangst, men sjølv sagt skal all fangst og all jakt skje på ein dyrevelferdsmessig måte. Det er vår inngang i dette spørsmålet og også i andre spørsmål knytte til jakt, fangst og hausting av naturressursar.

**Geir Jørgensen (R) [11:08:38]:** Det er vel få næringsutøvere i Norge, uansett hva slags næring vi snakker om, som har blitt så hardt rammet av urban uforstand som den yrkesgruppen vi snakker om nå. Vi har i dag en selfangst som er helt marginal. Den er nesten for ingenting å regne. De som tar på seg jobben med å dra ut i isen og fange sel for selkjøtt og selskinn, er det nå så få igjen av, at det er ingenting å snakke om.

Det er ganske uforståelig hva forslagsstillerne fra Venstre vil med dette forslaget. Vil man avvikle selfangsten, så burde man foreslå det og være tøff nok til å ta den debatten, for her har man et forslag, som ligger til behandling i dag, om å avvikle en subsidie som er helt beskjeden. Det er nesten ikke penger å snakke om i det hele tatt.

Det dette forslaget har vist, og som gjorde oss i Rødt ganske overrasket, er at man fra regjeringshold og fra statsrådets side er usikker på om man skal opprettholde dette tilskuddet for framtiden. Det synes jeg er beklagelig. Jeg synes også de næringsutøverne som i dag driver med selfangst, har et krav på forutsigbarhet for sin egen næring. Det er ikke de som er næringsutøvere, som har skylden for at situasjonen er som den er. Nei, det er svære kampanjer drevet i markedet av organisasjoner som ikke vil denne næringen vel, og som langt på vei har lykkes med å legge ned en god kystnæring for Norge.

Vi i Rødt foreslår her at man skal prisjustere dette tilskuddet, og vi ønsker at dette skal stå fast. Så ser vi at Fremskrittspartiet foreslår en femårig opptrappingsplan. Den er vi ikke helt klar for å støtte, for det er også usikkerhet rundt livsmiljøet til sel helt nord i isen, og rundt hva som skjer med klimaendringene og sånt. Vi anser ikke dette for å være en næring vi skal legge inn trykket på og satse på videre, men vi vil gjerne få lov til å

ta vare på de næringsutøverne som driver med dette i dag.

Med det tar jeg opp Rødts forslag.

**Presidenten [11:11:26]:** Representanten Geir Jørgensen har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [11:11:35]:** Eg har lytta med interesse til debatten så langt. Eg håpar det ikkje er så ekstremt komplisert å ta innover seg kva dette framlegget handlar om. Det trur eg går rimeleg klart fram av den eine setninga som framlegget består av. Det handlar om at Venstre føreslår at Stortinget skal be regjeringa fremje forslag om å fjerne subsidiene til selfangst over statsbudsjettet.

Representanten Jørgensen spør kor i all verda dette kjem frå, og det kan eg gjerne oppklare. Det kjem frå at Noreg nettopp har inngått ei global naturavtale, FN's naturavtale, der vi – til liks med alle andre land i verda – er forplikta til å redusere truslar mot naturmangfald. Det inkluderer bl.a. at vi innan 2025 skal identifisere og innan 2030 eliminere – gradvis avskaffe – subsidiar som er skadelege for naturmangfald.

Heile økosystemet i nordområda er under press grunna dei dramatiske klimaendringane som skjer rundt oss. Artsdatabanken skriv følgjande om framtida til selane i ishavet:

«Klimaendringer i Arktis vil ha stor betydning for disse arktiske artenes videre bestandsutvikling, da et varmere klima vil medføre store forandringer i havisens utbredelse og kvalitet. Dette vil også gi vanskeligere leveforhold for ringselen (...), og potensielt for grønlandsselen (...), noe som muligens vil føre til bestandsnedgang.»

Med dei dramatiske klimaendringane som no skjer, som rammar aller hardast i nord, ligg det faktisk eit ansvar på oss for ein føre var-politikk i handtering av arts-miljøa i nord. Det ligg i alle fall på oss, som eit opplagt fyrste tiltak, at vi ikkje går inn med direkte subsidiar over statsbudsjettet til fangst av artar som vi veit er under press grunna klimaendringar. Det er kort fortalt kva denne saka handlar om.

Det har blitt sagt at vi har vore unøyaktige i vårt framlegg, at det ikkje har vore brot på regelverket knytt til selfangst i 2023. Til det vil eg seie at vi moglegvis snakkar forbi kvarandre. Det er nok korrekt at det ikkje har vore brot – som eg kjenner til – på forskrift om utøving av selfangst, men så langt eg kjenner til, har det vore brot på matlova, altså mangel på løyve frå Mattilsynet til fangst. Det er det vi snakkar om i den forbindelsen.

Med det tek eg opp Venstres framlegg i saka.

**Presidenten [11:14:36]:** Representanten Alfred Jens Bjørlo har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [11:14:56]:** Selfangst har en lang og tradisjonsrik historie i Norge. Næringen høster et overskudd i økosystemet og skaper verdier av råstoff fra sel gjennom produksjon av bl.a. selkjøtt, skinnprodukter og selolje.

I lengre tid har det blitt gitt et tilskudd til rederier og mottak som deltar i selfangsten i Vestisen eller tar imot råstoff fra sel. Selfangsten er en krevende næring med utfordrende økonomi, og tilskuddet legger til rette for at næringen kan fortsette å skape størst mulige verdier fra fangsten og utnytte råstoffet på best mulig måte.

Det har de siste årene vært nedadgående interesse for deltakelse i fangsten og også nedadgående interesse i markedet for selprodukter. Det er behov for å arbeide med å videreutvikle næringen og markedet for selprodukter. Forvaltningen har vært tydelig på at denne jobben må gjøres av næringen selv, men tilskuddet bidrar til å holde liv i næringen mens dette arbeidet pågår. Dette hindrer at den tradisjonelle kunnskapen forbundet med selfangst går tapt.

Når det gjelder dyrevelferden, er jeg svært opptatt av at selfangsten skal foregå på en dyrevelferdsmessig forsvarlig måte. Hensynet til dyrevelferd står sterkt i regelverket for utøvelse av fangsten.

Norsk kvote for grønlandssel fastsettes på bakgrunn av beste tilgjengelige vitenskapelige råd for å sikre bærekraftig utvikling i bestanden. Jeg mener det er viktig at denne kvoten utnyttes på lik linje med andre kvoter vi fastsetter for marine ressurser. Bevilgningen til budsjettposten «Tilskudd til næringstiltak i fiskerierne» er en budsjettsak og bør vurderes gjennom budsjettprosessen. Stortinget bevilger et totalbeløp til budsjettposten, og som fiskeri- og havminister fordeler man posten mellom ulike tilskuddsordninger. Selfangstnæringen har i år mottatt en liten andel av denne bevilgningen.

Årets tilskudd til selfangstnæringen ble utlyst i februar, og årets fangst nærmer seg slutten. Den må være avsluttet innen 30. juni. Når det gjelder neste års selfangst, vil jeg i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2025 vurdere om det er hensiktsmessig å videreføre tilskuddet i 2025.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten [11:17:30]:** Det blir replikkordskifte.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [11:17:45]:** Sjølv om vi ikkje får direkte støtte for det konkrete framlegget vårt frå ministeren eller regjeringspartia, vil eg likevel seie at eg synest det er eit godt og fornuftig svar frå statsråden i saka. Det statsråden legg vekt på, er at eit viktig føremål med tilskotet har vore å stimulere til vekst i næringa, slik at ein på sikt kunne stå på egne bein økonomisk.

Men statsråden erkjenner at det ikkje har skjedd; tilskotet har ikkje skapt auka lønsemd i næringa over tid, og det må vere med i vurderinga. Det synest eg er eit utgangspunkt som er klokt.

Men eg vil spørje statsråden: Det eg peikte på som ein viktig grunn for vårt framlegg, er at vi no også har fått FNs naturavtale, som seier noko generelt om dette med subsidiar og tilskot som er skadelege for naturmangfaldet. Eg vil berre spørje statsråden om denne naturavtalen – og det som er sagt her – også vil vere eit av elementa som blir vurderte når statsråden (presidenten klubbar) og departementet skal gjere ei ny vurdering.

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [11:18:52]:** Jeg vil starte med å si at det å høste bærekraftig fra alle ledd i økosystemet er en viktig inngang i dette. I fortsettelsen av det vil jeg bare påpeke at subsidier eller tilskudd som ikke bidrar til overhøsting og naturødeleggelser, rammes ikke av FNs naturavtale, og bestanden av grønlandssel er bærekraftig forvaltet. Den selfangsten som faktisk gjennomføres, er begrenset og innebærer uttak av et begrenset antall dyr. I år vil fangsten antakelig bli et sted mellom 2 500 og 2 600 dyr, mens kvoten er på over 7 000 dyr, og kvoten er satt i henhold til vitenskapelige råd fra Havforskningsinstituttet. Tilskudd til denne begrensede fangsten kan dermed ikke hevdes å være skadelig for naturmangfoldet, og det er heller ikke grunnlag for å hevde at tilskuddet er i strid med FNs naturavtale.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [11:19:48]:** Eg takkar for svaret. Samtidig veit vi at vi heile tida får ny kunnskap om økosystema i nord. Vi veit at klimaendringane i nord no er så dramatiske at det går år for år, og som eg peikte på i stad, seier eksempelvis Artsdatabanken at det er fare for at klimaendringane som no skjer, vil gje bestandsnedgangar, også for dei selartane vi her snakkar om. Eg vil ikkje ha ein veldig polarisert debatt no, men eg håpar statsråden er einig i at så raskt som klimaendringane no skjer i nord, er det viktig at vi er på ballen, oppdaterer kunnskapsgrunnlaget og heile tida vurderer det ikkje ut frå gamle rapportar, men ut frå den ferskast tilgjengelege kunnskapen om korleis arts-mangfaldet i nord utviklar seg, og kva som reelt må gjerast for å ta vare på artane på ein berekraftig måte.

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [11:20:50]:** I likhet med representanten er regjeringen veldig opptatt av at vi til enhver tid skal gjøre vurderinger ut fra den eksisterende kunnskapen, også om klima, som på en måte er en ramme for all politikk. Så det vil også skje i det videre her. Kvoten fastsettes jo basert på vitenskapelige råd, og da tas alle forhold hensyn til. I de kvoterådene som gis, har man også lagt til grunn en mest mulig konservativ beregningsmåte, nettopp for å ha en

slags føre-var-tilnærming, så jeg kan betrygge representanten om at det skal være vitenskapelig baserte råd som ligger til grunn.

**Presidenten [11:21:29]:** Replikordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [11:21:36]

*Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til ratifikasjon av frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Moldova av 27. juni 2023 (Innst. 436 S (2023–2024), jf. Prop. 96 S (2023–2024))*

**Solveig Vitanza (A) [11:22:07]** (ordfører for saken): Norge er helt avhengig av handel. Vi er en mellomstor, åpen økonomi som selger mye av det vi produserer til utlandet. Ikke minst er vi også helt avhengige av å importere veldig mye av det vi selv trenger. Internasjonal handel har vært og er helt avgjørende for norsk verdiskaping.

I dag behandler vi frihandelsavtalen mellom EFTA-statene og Moldova. Jeg vil takke komiteen for god saksbehandling. Jeg vil også gi honnør til regjeringen, som har et godt trykk på dette og viser handlekraft når det gjelder å inngå internasjonale handelsavtaler, som er svært viktig for det norske næringslivet.

Hovedmålsettingen med avtalen er å stimulere til økt samhandel, investering og økonomisk samarbeid mellom Norge og Moldova og å fremme økt verdiskaping og bærekraftig utvikling. Avtalen vil i tillegg bidra til å støtte opp om Moldovas økonomiske og politiske integrering i Europa.

Det bilaterale forholdet mellom Norge og Moldova er godt, og det utvikles stadig. De mange krisene som har rammet Moldova i kjølvannet av Russlands angrepskrig mot Ukraina, har medført økt oppmerksomhet om Moldova i Norge. Sett i forhold til folketallet har Moldova tatt imot flere ukrainske flyktninger enn noe annet land. Det er også en av grunnene til at Moldova som eneste land utenom Ukraina er inkludert i det flerårige Nansen-programmet, der de skal få økonomisk, politisk og teknisk bistand.

Moldova er blant Europas fattigste land. Siden Russlands invasjon av Ukraina har Norge bidratt med ca. 420 mill. kr til humanitær bistand – dette for å bidra til sivil støtte og for å sikre fortsatt framgang i landets europeiske integrasjon.

Internasjonal handel er svært viktig for norsk næringsliv og for verdiskaping. På samme måte har internasjonal handel også dannet grunnlag for økonomisk og sosial utvikling i fattige land. Ifølge Verdensbanken har veksten i handelen de siste tiårene løftet én milliard mennesker ut av fattigdom. Dette viser at internasjonal

handel og samarbeid er viktig for å oppnå en bærekraftig utvikling. Jeg er derfor veldig glad for at vi har landet denne gode handelsavtalen med Moldova, og jeg vil ønske både det norske og det moldovske næringsliv lykke til med å utvikle det potensialet.

**Statsråd Cecilie Myrseth [11:25:18]:** Jeg er takknemlig for komiteens innstilling om å samtykke til ratifikasjon av frihandelsavtalen mellom EFTA-statene og Moldova. Denne avtalen vil stimulere til økt samhandel, investeringer og økonomisk samarbeid mellom Moldova og EFTA-statene for å fremme både økt verdiskaping og bærekraftig utvikling.

Moldova er, som det nettopp ble sagt, et lite land, men er samtidig det landet som har tatt imot flest ukrainske flyktninger per innbygger. Denne avtalen vil bidra til å støtte opp om Moldovas økonomiske og politiske integrering i Europa. Det er særlig viktig sett i lys av den kritiske situasjonen landet befinner seg i som følge av Russlands brutale angrepskrig mot Ukraina.

Handelen mellom Norge og Moldova er i dag relativt beskjedent, men denne frihandelsavtalen vil bidra til økt samhandel mellom våre land. Frihandelsavtalen vil også skape nye muligheter for norsk næringsliv, inkludert norske småbedrifter. Gjennom frihandelsavtalen har vi oppnådd nulltoll for alle industrivarer, herunder fisk og sjømat, som er Norges viktigste eksportvarer til Moldova i dag. Vi har også fått tollfrihet og redusert toll for sentrale norske landbruksvarer.

Avtalen sikrer også videre forutsigbar og forbedret markedsadgang for norske tjenesteeksportører.

Norges sensitive jordbruksinteresser er også ivare tatt i avtalen. Samtidig har Moldova fått forbedret og tollfri markedsadgang for de fleste jordbruksvarer de eksporterer til Norge i dag. Det omfatter bl.a. nøtter, vin, vegetabiliske oljer, syltetøy og bakervarer. Moldova har også fått nulltoll for industrivarer, som inkluderer klær og møbler, som i dag er Moldovas viktigste eksportvarer til Norge.

Dette er et godt og nøye balansert forhandlingsresultat som ivaretar Norges eksportinteresser. Samtidig er avtalen viktig sett i lys av den geopolitiske situasjonen vi befinner oss i som følge av Russlands angrepskrig mot Ukraina. Krigen har satt Moldova i en svært sårbar posisjon, hvor de trenger økt økonomisk og sivil støtte, men de trenger også nye handelspartnere.

Moldova er omfattet av det norske Nansen-programmet for Ukraina og mottar betydelig økonomisk støtte og bistand fra Norge. En styrking av handelen mellom Norge og Moldova vil være et ytterligere bidrag for å støtte opp om Moldovas utvikling og integrering i Europa. Det vil vise at Norge både er og skal være en trygg og stabil handelspartner i en urolig tid.

**Sverre Myrli (A) [11:28:29]:** Da hører vi at det skal bli billigere vin og andre godsaker fra Moldova.

For en del år siden var jeg på møte i Moldovas hovedstad Chisinau. Tidlig en morgen klarte jeg å få en drosjesjåfør til å kjøre meg til Tiraspol, det vi må kunne kalle hovedstaden i Transnistria. Jeg må nok si at det absolutt ikke var i henhold til de sikkerhetsrådene vi hadde fått, men jeg tok allikevel turen, og det var svært interessant å komme til Transnistria. Folkerettslig er Transnistria uten tvil en del av Moldova, der det ligger som en lang tarm mellom elva Dnister og grensen til Ukraina, men det er Russland som har tatt kontrollen over Transnistria. Der betales det med russiske rubler, og jeg tror også Russland utsteder russiske pass til befolkningen der. Det er selvsagt helt uakseptabel oppførsel av Russland på Moldovas grunn.

Dette skaper selvsagt problemer for Moldova, et av de fattigste landene i Europa – kanskje det aller fattigste – med 2–3 millioner innbyggere og en komplisert historie. Moldova har opp gjennom årene vært styrt både av det osmanske riket og av det russiske tsarriket. Det har vært styrt sammen med Romania, og etter andre verdenskrig og fram til selvstendigheten på begynnelsen av 1990-tallet var landet en del av Sovjetunionen. Det er et fattig land som trenger støtte og hjelp, og som nå er i en ekstra vanskelig situasjon. Ikke nok med at Russland har annektert en del av landet som følge av Russlands angrepskrig, som vi også har hørt om tidligere i debatten, men Moldova har også tatt imot veldig mange flyktninger fra Ukraina.

Moldova trenger vår støtte. Moldova trenger internasjonal støtte. De er en stor mottaker av norsk bistand i utgangspunktet. Det er bra, og de er også nå en del av regjeringens og Stortingets Nansen-program. Moldova trenger hjelp og støtte til det flyktningarbeidet som nå gjøres der av både moldovske og internasjonale organisasjoner. Det er et stort arbeid som nå gjøres, og som må gjøres, for å ta imot det store antallet ukrainske flyktninger.

Jeg tror også det nå er slik at den norske regjeringen har signalisert at vi skal åpne et såkalt ambassadekontor i Chisinau. Moldova er såkalt kandidatland til EU og har en assosieringsavtale. Jeg hørte nylig lederen av EU-kommisjonen, Ursula von der Leyen, prate om hvor viktig samarbeidet mellom EU og Moldova er. Det er bra. Jeg mener jeg leste at Moldova har som målsetting å bli EU-medlem innen 2030. Om det er realistisk, vet ikke jeg, men det er i alle fall bra at det nå er et nært samarbeid med EU. Det er et styrket samarbeid mellom NATO og Moldova. Det er selvsagt i Moldovas interesse, men det er også i NATOs interesse, da Moldova ligger nær grensen til Ukraina, og med den rollen Russland spiller i regionen.

Jeg vil gjenta at vi må støtte Moldova. Derfor er en slik frihandelsavtale med EFTA-landene viktig. Den vil bidra til å styrke det økonomiske samarbeidet, som vi har hørt både saksordføreren og statsråden redegjøre veldig godt for.

Når vi behandler slike handelsavtaler, blir det selvsagt fokusert på hvor bra avtalen er for Norge, for vårt vedkommende, og hvor bra avtalen er for EFTA-landene. Det er selvsagt bra, og vi undertegner frihandelsavtaler fordi det tjener oss, men jeg vil legge til at det er viktig med denne frihandelsavtalen også fordi det styrker Moldova, og at avtalen er bra for Moldova. Det er i seg selv også veldig bra.

**Presidenten [11:33:18]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [11:33:18]

*Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hilde Marie Gaebpie Danielsen og Kirsti Bergstø om en uavhengig granskning av Fosen-saken (Innst. 433 S (2023–2024), jf. Dokument 8:115 S (2023–2024))*

**Presidenten [11:33:44]:** Etter ønske fra kontroll- og konstitusjonskomiteen 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 seks 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.

**Frode Jacobsen (A) [11:34:22]** (ordfører for saken): Takk til forslagsstillerne for å fremme forslaget som gir oss anledning til å snakke om erfaringene fra Fosen-saken og bidra til at vi bruker dem til læring som skal gjøre at dette ikke skjer igjen. Takk til komiteen for godt samarbeid om saken, og for at vi har en tilråding som favner et bredt flertall. Jeg antar at partiene selv tar opp sine eventuelle forslag og selv gir uttrykk for sine merknader.

Jeg er glad for at komiteen har kunnet enes om mange av merknadene i saken, og at alle partiene, med unntak av Fremskrittspartiet, står bak tilrådingen.

Det er viktig at Fosen-saken er løst, og at det er funnet en løsning som kan ivareta reindriften i et generasjonsperspektiv, og som samtidig opprettholder kraftproduksjonen i området. Nå er det viktig at vi tar lærdom av Fosen-saken. Energiministeren går i sitt omfattende brev til komiteen gjennom historikken i saken, og han forklarer hva regjeringen nå jobber med som en direkte konse-



kvens av Fosen-saken. Energiministeren sier, og det er på en måte selvfølgelig, at han og regjeringen vil gjøre alt for at tilsvarende situasjoner ikke skal oppstå andre steder. Derfor er det lagt fram en tiltakspakke for reindrift og energi som skal bidra til å legge til rette for videre utbygging av nødvendig kraft og nett i Midt-Norge og Nord-Norge, samtidig som reindriftens interesser skal ivaretas i et generasjonsperspektiv. Tiltakspakken er basert på lærdom fra nettopp Fosen-saken.

Det er nettopp dette utgangspunktet vi må ha. Skal vi unngå at lignende saker oppstår i framtiden, må vi lære av det som har skjedd. Det er utgangspunktet for den tilrådingen som komiteen fremmer i dag. Det er særlig tre hovedspørsmål vi mener det er viktig å få belyst når regjeringen jobber videre med saken, og som ligger i komiteens tilråding. For det første må vi få bedre kunnskap om hvordan vindkraften påvirker reindriften. For det andre trenger vi i både statlig sektor, fylkene og kommunene mer og bedre kompetanse på hvordan ivaretagelsen av reindriften som en samisk kulturbærer skal sikres. For det tredje bør vi finne fram til mulige tiltak som tilrettelegger for og sikrer en raskere avklaring av rettslig prøving i saker hvor det blir reist spørsmål om gyldigheten av vedtak. Dette er spørsmål hvor det er naturlig at regjeringen melder tilbake til Stortinget om status i løpet av høsten i år. Erfaringer fra Fosen-saken må nemlig føre til reelle endringer for å hindre at lignende situasjoner oppstår i framtiden.

**Peter Frølich (H) [11:37:12]** (komiteens leder): Fra Høyres side slutter vi oss til de vurderingene som saksordføreren har gjort rede for i sitt innlegg.

Fosen-saken har vært krevende for Norge. Det er alvorlig når vår høyeste domstol konkluderer med at myndighetene har brutt sine forpliktelser. Det er alvorlig når de som er mest berørt, oppfatter at oppfølgingen fra regjeringens side var sendrektig og ikke så respektfull som den kanskje burde vært. Det skaper ikke bare misnøye, men i verste fall også mistillit. Dette sier jeg samtidig som jeg har veldig respekt for at dette er en vanskelig sak å håndtere. Det er mye som er lett å fastslå med sikkerhet i etterkant av en sann sak. Det er mye lettere enn når man står midt oppi det, med all den kompleksiteten og de mange uavklarte spørsmålene som man må forholde seg til. Det gjelder både før endelig dom var avsagt – vi vet at kompetente domstoler med kompetente jurister har kommet til forskjellige konklusjoner i saken – og etter at domsresultatet var endelig klart i Høyesterett. Det er mange interesser som skal ivaretas, og det er forventning om rask behandling, samtidig som man må gjøre alt korrekt. Det er ingen lett situasjon. Da er det gledelig at det til slutt ble landet en løsning som alle involverte kunne leve med for framtiden.

Utgangspunktet for den saken som vi diskuterer i salen i dag, var et forslag om en uavhengig granskingskommisjon som skulle oppnevnes av Stortinget. Det vil etter Høyres syn vært å gå litt for langt. Antakelig ville det ikke vært i tråd med den veldig høye terskelen som vi normalt har praktisert for denne typen granskinger.

Høyre slutter seg til flertallet i komiteen når vi nå tilrår et forslag hvor regjeringen bes ta lærdom av Fosen-saken og komme tilbake til Stortinget med en redegjørelse i løpet av høsten 2024. Det mener vi er en ryddig tilnærming som både tar hensyn til sakens historie og kompleksitet og er konstruktiv for framtiden. Vi ser at det åpenbart er mange læringspunkter. Vi har sett ett av dem, som er blitt nevnt underveis, bl.a. av NIM, som påpeker at hvis det hadde vært en uavhengig mekling, kunne man tidligere ha etablert en mer tillitsbasert dialog mellom partene og staten.

Jeg har lyst til å takke saksordføreren og partiene i komiteen for konstruktivitet under arbeidet med dette forslaget.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [11:40:09]**: I denne saken er vi i stor grad enig med komiteens flertall. Fosen-saken har vist svakheter ved hvordan saker av denne typen behandles, og det har tatt lang tid å finne en løsning.

Når det gjelder selve teksten i flertallsforslaget, vil jeg komme med en bemerkning. Det synes som om flertallet setter et slags likhetstegn mellom reindrift og samisk kultur. Til det er det verdt å bemerke at det er langt fra slik at alle samer har drevet med eller driver med reindrift. Faktisk har mange samer i mange generasjoner drevet med helt andre ting enn reindrift. Det er riktig at noen samer driver med reindrift, men det er ikke slik at samisk kultur som sådan baserer seg ensidig på reindrift. Det er også slik at reindrift utføres av andre enn samer.

Det betyr ikke at ikke reindriften også skal ha en beskyttelse. Derfor sier Fremskrittspartiet seg enig i intensjonene. Når man har en høyesterettsdom i ryggen, burde ikke konklusjonen være vanskelig.

Jeg registrerer at representanten fra regjeringspartiet Arbeiderpartiet er oppe og sier fra denne talerstol at vi må ta lærdom av Fosen-saken. Vel, det er vel først og fremst regjeringen og energiministeren som må ta lærdom av Fosen-saken.

Det ser overhodet ikke ut som energiministeren er i stand til å gjøre det, for han fortsetter jo å ture frem, nå i min landsdel, Nord-Norge, hvor vi skal teppebombe med vindturbiner i tiden som kommer – mye godt begrunnet med elektrifisering av Melkøya med strøm fra land. Hvis Troms Kraft får det som de vil, vil det være betydelige angrep på nordnorsk natur. Da er den striden

man har sett i Fosen-saken, kun et preludium til det som vil komme. Det er bare starten, for motstanden mot vindturbiner er flertallet i den nordnorske befolkningen og samene også selvfølgelig enig i. Hvis man skal ta lærdom, bør man gjøre det også i praksis. Da må man stoppe disse prosjektene og søke andre løsninger.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag.

**Presidenten [11:43:07]:** Representanten Per-Willy Amundsen har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Audun Lysbakken (SV) [11:43:24]:** En ekstern granskning av Fosen-saken er et naturlig forslag. Hvorfor det? Jo, det er fordi den 11. oktober 2021 slo Høyesterett enstemmig fast at vedtaket om å gi konsesjon til Storheia og Roan vindkraftverk var et brudd på reindriftssamenes menneskerettigheter. Det var et brudd på konvensjonen om sivile og politiske rettigheter, artikkel 27.

Det vi må spørre oss om, er hvordan Norge kunne havne i en sånn situasjon. Og ikke minst: Hvorfor tok det over to og et halvt år etter Høyesteretts dom før det ble enighet mellom utbyggerne, staten og reindriften om en løsning på saken? Så lenge visste altså den norske staten, regjeringen, at det var et pågående menneskerettighetsbrudd, uten å klare å legge nok innsats inn i å få det avsluttet.

Det er en kjensgjerning at først da samisk ungdom og Natur og Ungdom til slutt fikk nok og gikk til aksjoner og sivil ulydighet, ble det fart i saken. Det burde vært unødvendig. Det reiser et viktig og foruroligende spørsmål knyttet til om regjeringen og myndighetene tok situasjonen på stort nok alvor.

Det er også andre spørsmål som står ubesvart etter denne traumatiske saken for både det samiske folket og den norske staten. Hvilken kompetanse på menneskerettigheter har de som gir konsesjon til sånne utbygginger? Og ikke minst: Hvordan kan den forbedres? Hvilken kompetanse har energimyndighetene på reindrift, og hvordan kan den forbedres? Fosen-saken viser tydelig at det må stilles strengere krav til dem som gjennomfører utredningene. Olje- og energidepartementet ga forhåndstiltredelse på et tidspunkt da saken allerede var i rettssystemet. Det skjedde altså selv om det rettslige grunnlaget for bruken av området ikke var avklart. Hvilke konsekvenser har en sånn praksis for rettssikkerheten?

Alle disse spørsmålene må besvares, og det sier seg selv at i en sak hvor staten har gjort så store feil, er det gode argumenter for en granskning som er uavhengig av regjeringen. Det er grunn til å tro at det vil være den klokkeste måten å få problemstillingene belyst fra alle sider på, og den beste måten å gjenoppbygge tillit på. Stortinget

bør også merke seg at Sametinget enstemmig i plenum har bedt om dette.

Vi i SV mener fortsatt, i tråd med vårt forslag, at en uavhengig granskning er naturlig, men det er positivt at Stortinget nå ber om en ny redegjørelse. Vi har gått med på at regjeringen i første omgang selv skal redegjøre for Stortinget om sin oppfølging. Vi mener det er bra at Stortinget ikke slipper tak i saken. Den er sjeldent alvorlig. Vi ønsker å gi regjeringen en sjanse til å komme samene, ungdommen og de partiene som har tatt opp dette, i møte. Det er ubesvarte spørsmål som ikke kan få ligge, og det er manglende tillit, som må gjenoppbygges, så denne saken er ikke over med dette.

**Seher Aydar (R) [11:46:50]:** Først av alt vil jeg takke Fosen-aksjonistene – nye og gamle. Takk for kampen.

Tilbake i 2021 kom Høyesterett med en enstemmig dom. Alle elleve høyesterettsdommere konkluderte med at reindriftnes menneskerettigheter var blitt brutt, og konsesjonsvedtaket gitt til vindkraftselskapene på Fosenhalvøya var ugyldig. Det var historisk, nettopp fordi det var en seier. Gang på gang er det samene som taper i slike prosesser, men nå hadde det snudd. Verken reindriften i sidaene på Fosen eller vindkraftselskapene var forberedt på dette, men nå hadde Høyesterett talt.

Et menneskerettighetsbrudd skal rettes opp i ved å følge en prosess bestående av tre trinn: Det første er å anerkjenne bruddet. Det andre er å rette opp i bruddet. Det tredje er å garantere at gjentagelse ikke skjer.

Etter at høyesterettsdommen falt, ble det stille. Som i enhver annen sak forventes det at dommen blir fulgt opp, men det skjedde ikke. Tiden gikk, det ble skrevet brev og kronikker og arrangert markeringer, men ingenting skjedde. Det som fulgte, var en massiv mobilisering. 500 dager etter at dommen falt, tok 15 unge menneskerettighetsforkjempere seg inn i lobbyen til Olje- og energidepartementet. Det ble til en av de største sivile ulydighetsaksjonene vi har hatt i Norge. Det var det som måtte til.

Først etter en hel uke med aksjoner, 507 dager etter at høyesterettsdommen falt, anerkjente energiministeren det pågående menneskerettighetsbruddet. Reindriftnes på Fosen sier selv at uten aksjonene ville ingenting skjedd. Nærmere to og et halvt år etter at høyesterettsdommen falt, kom reindriften og regjeringen til enighet – endelig.

Vi forventer at regjeringen tar lærdom av Fosen-saken. Fosen-saken har vært preget av statlig arroganse mot samene og brudd på allmenne rettsprinsipper og forvaltningsskikk. En uavhengig granskning er på sin plass. Vi må gjenopprette tilliten overfor den samiske befolkningen i Norge. Det viktigste og eneste riktige ste-

get som kan gjøre at det er godt nok, er å sikre at lignende menneskerettighetsbrudd aldri skjer igjen. Derfor er både en gjennomgang og en granskning nødvendig og viktig. Ikke minst er det også en slags varselampe til regjeringen om å sørge for at lignende situasjoner ikke skjer igjen andre steder i landet.

**Grunde Almeland (V) [11:49:56]:** Jeg kan stille meg bak flere av mine kollegaer, som på ypperlig vis har understreket alvorlighetsgraden i denne saken. Det er alvorlig når folk er usikre på om det som er helt grunnleggende rettigheter, faktisk har noen verdi, og om det betyr noe. Det er alvorlig når de rettighetene vi snakker varmt og høyt om, ser ut til bare å stå på et papir og ikke oppleves å ha noen kontakt med den virkeligheten folk lever i. En sånn mistro til om helt grunnleggende rettigheter tas på alvor, bør virkelig være en varselampe for alle oss politikere og alle som arbeider med disse spørsmålene. Det er en varselampe som bør blinke, og som bør si noe om at den prosessen vi nå har vært igjennom, ikke kan gjenta seg på denne måten i det hele tatt. Rettigheter skal ha verdi, og vi må gå grundig igjennom de feilene som er begått. Det er mange feil som begås når det tar så lang tid, når tillit svekkes, og når man opplever ikke engang å ha dialog.

Det hadde egentlig vært veldig mange gode grunner til i dag å stemme for å ha en uavhengig granskning. For Venstre er det viktigste man kan gjøre når noe slikt har skjedd, å ta lærdom av det og sørge for at man er bedre stilt for fremtiden. Når vi i dag ikke stemmer for en slik granskning og ikke har det forslaget på bordet, er det fordi vi har akseptert å vente og se hva regjeringen skal rapportere om til høsten.

Jeg vil for Venstres del varsle at vi helt klart har store forventninger til det regjeringen skal komme til Stortinget med i løpet av høsten. Det er klare forventninger til at regjeringen skal vise en reell evne til å ta tak i dette, ha bedre prosesser framover og en klar plan for hvordan man skal gjenoppbygge den tilliten som har blitt betydelig svekket. Hvis den planen ikke er klar nok og god nok, mener vi det er Stortingets oppgave å sørge for at den planen blir så bra som den bør være. Da kan et nytt forslag om å ha en granskning være veldig aktuelt.

Jeg vil legge til en kommentar til et tidligere innlegg fra en kollega i dag: Det er mye som kan være en del av vår kultur selv om vi ikke alle sammen gjør det.

**Lan Marie Nguyen Berg (MDG) [11:53:01]:** Jeg vil starte dette innlegget med å takke alle aktivister som har stått på for å få slutt på menneskerettighetsbruddene på Fosen: Det krever mot å stå opp mot dem som sitter med makten. Det var dere aktivister som løftet saken, og de rettsprinsippene som dere har kjempet for,

har dere kjempet på vegne av oss alle. Takk for at dere var de voksne i rommet.

Så må jeg si at denne saken er svært alvorlig. Vi har et tilfelle hvor den norske stat valgte å fortsette å tjene penger på aktivitet i vindkraftverkene til tross for pågående rettsprosesser. Ikke nok med det – også etter at Høyesterett konkluderte med at tillatelsene til å drive vindkraft var ugyldige, fortsatte staten aktiviteten.

Vi er nødt til å legge til grunn at makt og myndighet i dette landet er regulert og begrenset av lover. Når Høyesterett kommer med en dom, skal ikke rettsstaten Norge bare dure på videre. Dette må gjelde alltid, men det er spesielt og særlig disharmonisk når dette skjer overfor en del av befolkningen som historisk sett har opplevd overtramp fra statens side i stor grad.

Til høsten skal Stortinget behandle sannhets- og forsoningskommisjonens rapport, som gir et grunnlag for et oppgjør med uretten som den norske stat har gjort, bl.a. mot samer. Da er det historieløst å ikke ha i mente at den norske staten har brukt nettopp ekspropriasjon av areal, bosetting, veibygging og industri som fornorskingsredskap. Det er fristende å spørre om vi ikke har lært noe som helst.

Når det er sagt, mener jeg det er bra at en samlet kontroll- og konstitusjonskomité stiller seg bak at regjeringen må ta lærdom av Fosen-saken. Jeg vil takke komiteen for det konstruktive arbeidet.

For oss i Miljøpartiet De Grønne legger vi det som premiss at regjeringen kommer med en grundig redegjørelse for sitt arbeid i løpet av høsten. Etter det vil Stortinget igjen kunne ta stilling til om det er behov for en uavhengig granskning, og jeg tror det sannsynligvis vil være det.

Jeg håper regjeringen stikker fingrene godt nok ned i jorden til å forstå at denne prosessen kan få et nytt omkved allerede knyttet til elektrifiseringen av Melkøyanlegget. Det er regjeringens plikt å sørge for at konsultasjonsplikten overfor den samiske befolkningen blir opprettholdt. Hvis ikke begynner dette å se ut som bare enda et sørgelig kapittel i en lang historie som tar seg dårlig ut i historiebøkene.

**Statsråd Terje Aasland [11:55:51]:** Jeg er veldig glad for at reindriftsutøverne og vindkraftselskapet på Fosen har inngått avtaler som løser konflikten mellom partene og legger til rette for den bærekraftige kulturutøvelsen som reindriftnæringen er, også i et samisk perspektiv, og at man i reindriften nå har fått troen på et driftsgrunnlag i et generasjonsperspektiv.

Veien fram mot en løsning har vært mer krevende og tatt lengre tid enn jeg hadde ønsket. Så kan en stille spørsmålene: Hvorfor tok det tid? Skulle en gjort noe annerledes underveis? Det kan godt tenkes, men det var

altså et forsøk på å finne et omforent grunnlag mellom vindkraftselskapene, reindriften, Sametinget og myndighetene for hva som måtte til av kunnskap for å fatte et nytt forvaltningsvedtak. Det tok tid, men jeg tror også mange ville reagert dersom vi hadde kortsluttet prosessen og gått direkte for et nytt forvaltningsvedtak – enten med manglende kunnskap eller med ny kunnskap på bordet – uten at man var enig om det kunnskapsgrunnlaget som skulle foreligge.

Jeg har også stor forståelse for at dette har vært en stor påkjenning for reindriftsutøverne, som selvfølgelig har savnet en avklaring. Jeg har hatt god kontakt med dem underveis i hele prosessen så lenge jeg har vært involvert.

Utfallet av meklingsprosessen har gitt en nødvendig avklaring og resultert i en løsning som skal sikre kulturutøvelsen på Fosen. Reindriften har fått en større forutsigbarhet og kan nå se framover. Samtidig skal regjeringen også se bakover og ta lærdom av denne saken. Vi skal gjøre det vi kan for at tilsvarende situasjoner ikke skal oppstå andre steder, og vi har mange lærepunkter å hente.

Før jul i fjor presenterte regjeringen en tiltakspakke for reindrift og energi. Tiltakspakken har som siktemål å legge til rette for bedre ivaretagelse av reindriften ved planlegging og utbygging av energianlegg. Den inneholder flere grep som skal bidra til å legge til rette for videre utbygging av nødvendig kraft og nett i Midt- og Nord-Norge, samtidig som reindriften sine interesser skal ivaretas slik at det er mulig å bygge videre på næringen i et generasjonsperspektiv.

Flere av tiltakene i pakken retter seg mot problemstillinger som har stått sentralt i Fosen-saken, og er basert på lærdom av denne. Tiltakspakken omfatter bl.a. mer kunnskap om vindkraftens påvirkning på rein og reindrift, ny og bedre metodikk for konsekvensutredninger, bedre oversikt over reindriften sine arealbruk gjennom oppdaterte arealbrukskart osv., utarbeiding av en veileder som skal tydeliggjøre hvordan medvirkning skal gjennomføres, ulike tiltak for å heve kommunenes planleggingskapasitet og reindriftskompetanse samt vurdering av behov for generelle endringer i prosessregelverket når det gjelder eventuelle spørsmål om vedtak er gyldige eller ugyldige.

Jeg vil selvfølgelig følge opp tilrådingen dersom den blir vedtatt, noe jeg forutsetter at den nå blir.

**Presidenten [11:59:00]:** Det blir replikkordskifte.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [11:59:17]:** Jeg registrerer at statsråden signaliserer at man har tatt lærdom. Så ramser man opp en rekke – skal vi si – tiltak. Det nevnes at man skal utarbeide veiledere, man skal produsere noen flere papirer, man skal legge til grunn en annen tilnærming i forvaltningen, men man nevner altså ikke

det som er det åpenbare problemet, den åpenbare elefanten i rommet, nemlig vindturbinenes blotte tilstedeværelse i samiske reindriftsområder, som all verdens veiledere ikke kommer rundt og utenom. Kan statsråden forklare meg hvordan det skal skje, hvordan veiledere skal kunne løse dette, hvis man fremdeles har til hensikt å bygge de samme vindturbinene?

**Statsråd Terje Aasland [12:00:20]:** Hvis representanten Amundsen hadde brukt litt tid på å høre etter hva jeg sa, leste jeg opp en rekke tiltak som regjeringen mener kan være avbøtende for reindriften. Det ene er å ta reindriften sine kunnskaper, erfaringer og arealbehov på større alvor enn det som kanskje har vært gjort tidligere, men jeg mener det er fullt mulig å legge til rette for både mer fornybar energi, mer kraftnett, som vi trenger for å utvikle samfunnet, og hensynet til reindriften. Jeg synes Fosen og avtalene som er inngått der, er et uttrykk for det.

Min største lærdom av Fosen-saken er at det å vektlegge reindriften sine faktiske kompetanser, at de blir lyttet til og tatt på alvor tidlig i prosessene knyttet til eventuelle vindkraft- eller energianlegg, er av stor betydning. De tiltakene som er lagt fram, mener jeg bygger godt opp under dette, samtidig som vi ønsker å få ned tidsprosessen fra en konsesjon eventuelt blir gitt, til vi har en endelig rettsavklaring i rettsapparatet, dersom det skulle være behov for det.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [12:01:28]:** Tiden vil vise om dette er tilstrekkelige tiltak. Vi kommer nok garantert tilbake til denne saken når vi skal snakke om vindkraftutbygging i nord.

Det er imidlertid noe jeg gjerne ønsker å få klargjort, som andre talere har vært inne på, nemlig tidsbruken her, som man har problematisert. Vi har hatt en del demonstrasjoner gjennom sivil ulydighet, bl.a. her på Stortinget – sivil ulydighet som har bidratt til å stenge inngangen til departement, osv. Det blir antydning av representanter i salen at det var utslagsgivende for at det ikke tok enda lengre tid før man fikk avklaringer i Fosen-saken. Kan statsråden kommentere det? Er det riktig at den sivile ulydigheten er årsaken til at det ikke tok enda lengre tid å behandle denne saken?

**Statsråd Terje Aasland [12:02:32]:** La meg først gi uttrykk for at det å ytre sin mening, samle seg til demonstrasjoner, synes jeg er en viktig del av demokratiet vårt. De må holde seg innenfor lovens regler – det skal ikke jeg blande meg borti, for det er det politi og påtalemyndigheter som eventuelt følger opp – men retten til å ytre sin mening, retten til å vise veldig tydelig hva en mener, synes jeg er en kvalitet i det norske demokratiet og vil aldri forsøke å ta ned det.

Vi har jobbet med denne saken siden dag én etter at Høyesterett avsa sin dom, nettopp med sikte på å finne en løsning hvor vi kunne fatte et nytt forvaltningsvedtak som sto seg med tanke på det som var Høyesteretts dom, slik at vi ikke kom i en situasjon hvor vi over tid kunne forhindre reindriftens utvikling, og at det slik sett kunne føre til skade på samisk kulturutøvelse. Det har vært hensikten fra dag én. Som jeg også sa i et tidligere innlegg, er det at det tok tid, viktig å reflektere over – hva en brukte tid på, og hvordan en eventuelt kan gjøre dette mer effektivt og mer skånsomt overfor dem som har skoene på.

**Lars Haltbrekken (SV) [12:03:47]:** Det kunne ha vært vel verdt å bemerke, etter forrige replikants innlegg, at meg bekjent er vel Fremskrittspartiet det partiet som har gitt flest tillatelser til utbygging av omstridte vindkraftanlegg – men la det ligge.

Spørsmålet mitt til statsråden er knyttet til dette med forhåndstiltredelse, som jo er noe av kjernen i saken. Utbyggerne fikk tillatelse til å gå i gang med utbyggingen før det var en rettslig avklaring av interesseforholdene i områdene på Fosen. Nå er det også en annen sak, i Finnmark, knyttet til elektrifiseringen av Melkøya. Der er det gitt forhåndstiltredelse til utbygging av 420 kV-linje samtidig som Sametinget har varslet at det kan komme et søksmål. Spørsmålet mitt er om statsråden vil se på dette med forhåndstiltredelse. (Presidenten klubber.)

**Presidenten [12:04:53]:** Vi må respektere taletiden. Det er en ytre ramme, ikke veiledende.

**Statsråd Terje Aasland (A) [12:05:00]:** Forhåndstiltredelse mener jeg er en viktig del av hvordan man kan komme i gang med store, viktige samfunnsprosjekter på et tidlig tidspunkt. Utgangspunktet for enhver beslutning som myndighetene tar – om det er en konsesjons-sak, en veibygging eller hva det måtte være – er at det er viktig at man innenfor vedtaket, når man treffer vedtaket, har ivaretatt alle de forpliktelser og hensyn som myndighetene skal ta når de fatter et vedtak, spesielt i områder knyttet til reindrift. Vi må være trygge på at vi ikke bryter menneskerettighetene, at vi ikke kommer i en situasjon hvor vi utøver unødige ulempe for enkelte grupperinger eller annet, ved vedtak som fattes. Derfor mener jeg grunnlaget må ligge der, og at en da kan bruke forhåndstiltredelse. Det jeg har vært opptatt av, og som jeg redegjorde for, er at vi skal få ned tiden på rettsprosessen fra det tidspunktet noen ønsker å bringe en sak inn for retten, til endelig rettsavgjørelse fattes.

**Lars Haltbrekken (SV) [12:06:05]:** Jeg lover presidenten å være betydelig kortere denne gangen, slik at vi

i hvert fall i sluttsum kommer omtrent der vi skal være på tidsbruken.

Spørsmålet er knyttet til kraftlinjen fra Skaidi til Hammerfest. Landbruks- og matdepartementet skrev i et høringsbrev i fjor at linjen kunne innebære et brudd på samenes menneskerettigheter i området. Er statsråden trygg på at denne linjen ikke bryter med menneskerettighetene, og er han trygg på utfallet av en eventuell retts sak her?

**Statsråd Terje Aasland [12:06:49]:** Vi har gitt konsesjon til Skaidi–Hammerfest ut fra de beste vurderinger, det beste kunnskapsgrunnlaget som vi mener er tilgjengelig for å fatte et vedtak. Vi har fattet vedtaket basert på det, og det mener jeg er et trygt grunnlag. Det å bygge videre på en infrastruktur og en forsterkning av infrastrukturen i Finnmark er det ganske vesentlig at vi klarer å få gjort på en god og trygg måte. Skaidi–Hammerfest handler jo ikke bare om elektrifiseringen av Melkøya, men om starten på å bygge en sterkere infrastruktur for fornybar energi i hele Finnmark. Noe av utgangspunktet og målet for regjeringen er at vi så raskt som mulig og innen 2030–2031 skal ha på plass en infrastruktur for elektrisitet i Finnmark som gjør at en kan videreutvikle samfunnet der. I dag ser vi en dramatisk befolkningsnedgang. Vi må snu den trenden og sørge for at fornybar energi blir tilgjengelig for å utvikle samfunnet videre.

**Presidenten [12:07:50]:** Replikordskiftet er omme. De talere som heretter får ordet, har også en taletid på inntil 3 minutter.

**Lars Haltbrekken (SV) [12:08:13]:** Det er en svært alvorlig sak vi diskuterer i dag, og jeg er glad for at det er bred tilslutning til det forslaget som vil bli vedtatt, om å få en ny redegjørelse fra regjeringen knyttet til arbeidet med Fosen-saken.

Dette er en sak som har pågått over mange år. Kan-skje allerede i 2018 ble vi klar over at man her sto foran et alvorlig brudd på menneskerettighetene. Da fikk den daværende norske regjeringen, med Høyre og Fremskrittspartiet, et brev fra FNs rasediskrimineringskomité som ba om at utbyggingen, som da ikke var sluttført, ble stoppet i påvente av at saken ble grundigere gransket av FN.

SV tok dette opp med den daværende olje- og energiministeren fra Fremskrittspartiet og spurte om statsråden ville etterkomme anmodningen fra FN. Svaret var nedslående. Det var at regjeringen i stedet ville be FN trekke sin anmodning til den norske regjeringen. Man ønsket overhodet ikke å lytte til rådet – man ønsket ikke engang å få dette rådet.

Da synes jeg det blir litt underlig når jeg hører Fremskrittspartiets representant snakke her i dag. Meg be-

kjent er vel Fremskrittspartiet det eneste partiet som ikke har kommet med noen beklagelse i Fosen-saken, til tross for at de satt med statsråden i de mange år hvor det kunne ha blitt gjort noe. De satt også med statsråden da forhåndstiltredelse ble gitt, noe som er en av hovedårsakene til de store utfordringene som vi havnet i. Jeg synes vel at det hadde vært på sin plass med en beklagelse også fra det partiet, med tanke på hvordan man har behandlet den samiske befolkningen på Fosen.

Vi i SV vil selvfølgelig følge nøye med på den redegjørelsen som kommer fra regjeringen til høsten, og vi håper den blir god. Hvis ikke er selvfølgelig forslaget om en uavhengig granskning like aktuelt.

**Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [12:11:33]:** Jeg er stolt av at Norge er et foregangsland for urfolks rettigheter. Både som same og som beboer i Finnmark er jeg stolt av å være en del av den bevegelsen som var med på å opprette Sametinget. En del av det arbeidet som nå gjøres med sannhets- og forsoningskommisjonens arbeid, er viktig for oss. Det er også viktig at Stortinget her tar på alvor at det har vært en høyesterettsdom hva angår den kulturelle utøvelsen til reindriften på Fosen. Det er et samlet storting, og det er viktig.

Samtidig registrerer jeg at mange i denne salen forhåndsprosederer nye vedtak i mitt hjemfylke, Finnmark. Regjeringen har lagt fram et kraft- og industriløft for Finnmark. Det vil gjøre Finnmark mer robust, det vil gi tryggere forsyning av strøm, det vil legge til rette for at vi kan utvikle oss og ha aktivitet i et av de viktigste fylkene for samisk kultur.

Samiske rettigheter er også retten til arbeid, retten til god skolegang, retten til god alderdom og det å leve et godt liv. Jeg mener vi må huske på at vi har et ansvar for et helhetlig bilde, for å ivareta det helhetlige samiske kulturlivet. Da er reindriften den mest sentrale kulturbæreren, men det er også mange andre hensyn.

Det var en representant som sa at Troms og Finnmark, vår region, kommer til å teppebombes. Det er ikke sant. Nettkapasiteten gjør at det er snakk om promiller, om det faktisk er snakk om så mye i Troms og Finnmark, og hvis vi i tillegg tar med Nordland. Det er snakk om promiller som skal være med på å bygge mer fornybar kraft, som gjør at vi blir mer motstandsdyktige mot klimaendringer. Det er noe av det viktigste å stoppe for samisk kulturutøvelse.

Skal vi snakke språket, må vi faktisk ha venner, unger og voksne som går sammen med oss. Da må vi ha sterke samfunn der folketallet ikke går ned, og der det ikke blir færre brukere av naturen.

Mye av det som er sagt her med hensyn til at Melkøya kan være et nytt menneskerettighetsbrudd, vil jeg ta avstand fra. Vi har gode prosesser i Norge. De har blitt

bedre de siste årene. Gjennom plan- og bygningsloven har vi nå gitt kommunene større makt over egne arealer. Med kommuner i nord som har levd ved siden av hverandre, med tre stammers møte med både det kvenske, det samiske og det norske, er vi vant til å få til dette sammen.

Det har vært industribygging, veibyging og hyttebygging i Finnmark de siste 70 årene, og både reintall og industriaktivitet har gått opp. Dette får vi til.

**Kirsti Leirtrø (A) [12:14:40]:** Jeg kommer fra Fosen, så denne saken har jeg fulgt lenge. Takk til representanten Haltbrekken for å beskrive historien fra det startet, for jeg synes det blir feil når representanter står på denne talerstolen og sier at det ikke har skjedd noe siden dommen. Det har vært jobbet med denne saken fra regjeringens side hele veien, og det er vanskelig å finne en varig løsning, som kan stå seg over tid. Ja, det er behov for å gjenopprette tillit.

I Trøndelag hadde vi en kraftkrise. Vi laget en regional vindmølleplan, ba om at det skulle komme en nasjonal vindkraftplan, og vi laget et reinbeitekart for å se på hvordan vi kunne hensynta reindrifterne. Det kom en rekke søknader om konsesjoner. Mange av dem ble avvist, men en av utfordringene vi står overfor, er at det tar altfor lang tid fra konsesjon blir gitt, til utbygging, og det er ingen tvil om at prosessene før bygging har vært for dårlige.

Det er og kommer til å bli stadig flere arealkonflikter. Derfor er den jobben som er gjort fram til nå, utrolig viktig. Jeg vil si at reindriften virkelig har kommet utbyggerne i møte, og de fortjener en takk for det. De avbøtende tiltakene er faktisk noe som begge partene kan leve med.

Vi må også stille oss spørsmålet: Hvordan havnet denne saken i rettssystemet, og hvordan kan vi unngå at det skjer i framtiden? Belastningen blir altfor stor for så altfor mange, også for dem som ikke driver med reindrift.

Som sagt er det mye som er satt i gang av statsråd og regjering, og vi får flere muligheter til å komme tilbake til denne saken, også med hensyn til kraftutbygging. Vi skal i kontrollkomiteen også behandle sannhets- og forsoningskommisjonens rapport, hvor dette er en del av tematikken vi må håndtere.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [12:17:46]:** Jeg registrerte innlegget fra representanten Haltbrekken, der han går svært langt i å forsøke å anklage Fremskrittspartiet i denne saken – noe som blir ganske feilaktig, for å si det forsiktig. Når man viser til FNs menneskerettighetskomité, som tidvis har medlemmer som Saudi-Arabia, Russland og Venezuela, som jeg tror sitter der nå, og måler det mot vår egen praktisering av menneskeret-

tighetene, tror jeg man skal være litt tilbakeholden med det.

Det som uansett er gjeldende, uansett hva man måtte mene om bakgrunnen for de beslutningene som er tatt, er at når det foreligger en høyesterettsdom, etterkommer man den. Det er prinsippet Fremskrittspartiet har vært tydelig på. Så er det ikke noen hemmelighet at vi ønsker at Norge skal gå ut av en del av de konvensjonene vi i dag har sluttet oss til, eksempelvis ILO-konvensjon nr. 169, men også andre som er til hinder for norsk selvstendighet og norsk lovgivning.

Det er et faktum at Stortinget har gitt disse internasjonale konvensjonene forrang foran norsk lov. Det er også Fremskrittspartiet imot. Vi mener at det er det norske storting som skal styre i Norge. Vi har tillit til vår egen grunnlov og våre egne, godt fundamenterte menneskerettigheter. Vi trenger ikke å bli fortalt av Saudi-Arabia at vi bryter menneskerettigheter.

Man må ta høyde for det som er fakta, og det som er gjeldende jus, og det er jo der regjeringen og Arbeiderpartiet kommer til å slite når man skal gå i gang med utbyggingen i Finnmark, Troms – ja, i hele Nord-Norge. Der har samer og nordlendinger flest den samme interessen. Det er selvfølgelig opp til hver enkelt kommune å avgjøre dette gjennom folkeavstemning, men vi vil i svært mange kommuner forhindre at disse vindturbinene i det hele tatt blir bygd. Det er derfor jeg sier at hvis man tror dette er en enkel prosess, må man tenke seg om en gang til. Dette er en konflikt som vil komme, den er lenge blitt varslet. Elektrifiseringen av Melkøya var en ekstremt uklok politisk avgjørelse. Det kommer vi til å få merke den dagen man skal gå i gang med utbygging i min landsdel.

**Statsråd Terje Aasland [12:20:54]:** Jeg tror vi alle sammen har noe å lære av Fosen-saken – viktig lærdom å ta med seg videre. Fosen-saken har en lang historie. Den startet egentlig med det representanten Leirtrø var innom: kraftkrisen i Midt-Norge, diskusjonene her i Stortinget, hvem som drev fram vindkraftprosjektene på Fosen, også gjennom Stortinget, hvem som tok beslutningene, og hvem som satt i regjering da høyesterettsdommen falt. Det tror jeg er en grei erkjennelse.

Jeg tror det har mye for seg å gå i dybden av de punktene som ligger i tiltakspakken for energi og reindrift fra regjeringen. Det er ingen som er tjent med at det oppstår konflikter, at en kommer på kant med det som eventuelt kan tolkes som brudd på regelverk, eller kommer i konflikt med menneskerettighetene. Vi er alle opptatt av å følge det.

Jeg mener at vi i utgangspunktet har veldig god kunnskap i forvaltningen, men den kan bli enda bedre. Den kan styrkes på kommunalt og fylkeskommunalt ni-

vå, som Stortinget gir uttrykk for i sin innstilling. Den kan også styrkes på statlig myndighetsnivå. Jeg tror vi må gjennomgå og hele tiden trekke lærdom av de sakene som vi forholder oss til.

Det som er gledelig i denne saken, er at i hvert fall de som har hatt skoen på, som har stått lenge i denne saken, og som har vært vanskelig for dem, har fått en løsning, og at de nå ser framover med kanskje mer optimisme enn de har gjort på veldig lang tid, fordi de både får økonomisk trygghet, at de med trygghet kan vite at de skal få et tilleggsareal, og at de kan bli tatt hensyn til også på andre samfunnsområder enn kun energi. Det tror jeg er en styrke for denne saken og for fortsettelsen.

Så må jeg avlegge representanten Amundsen en liten visitt. Når han sier at vi må ta høyde for fakta, bruker han uttrykk som at industri- og kraftløftet for Finnmark vil «teppebombe» Nord-Norge med vindmøller. Noe mer utenom fakta går det faktisk ikke an å si, men det er jo en vindkraftmotsander som ønsker å forsterke sitt uttrykk fra talerstolen, derfor bruker representanten sånne ord. Vi som er ansvarlige, ønsker å legge til rette for at Finnmark og den nordlige landsdelen skal få lov til å utvikle seg på samme måte som man gjør i resten av landet, hvor tilgang på fornybar energi er grunnlaget for framtidens trygge arbeidsplasser. Det er grunnlaget, og det er ganske vesentlig i industri- og kraftløftet for Finnmark.

**Lars Haltbrekken (SV) [12:24:00]:** Jeg er helt enig med statsråden når han sier at vi alle kan ta lærdom av Fosen-saken. Så hører jeg at den lærdommen Fremskrittspartiet trekker av Fosen-saken, er å si opp de FN-konvensjonene som sikrer oss menneskerettigheter. Ikke bare sikrer de samenes menneskerettigheter, men våre alles menneskerettigheter. Det må jeg si jeg synes er alvorlig.

Så snakket representanten fra Fremskrittspartiet som om han ikke helt hørte hva jeg sa. Brevet som jeg refererte til fra FN, kom ikke fra FNs menneskerettighetskommisjon. Det kom fra FNs rasediskrimineringskomité. Det var en enkel anmodning om å sette arbeidet på vent inntil man fikk undersøkt saken nærmere. Det ønsket ikke daværende statsråd fra Fremskrittspartiet å etterkomme, men ønsket i stedet at FN trakk den anmodningen. Det sier vel sitt om respekten for menneskerettighetene og om hvilke lærdommer det partiet ønsker å trekke av denne svært alvorlige saken.

**Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [12:25:57]:** Tidligere i dag behandlet vi en sak om et representantforsalg fra Fremskrittspartiet om en bærekraftig reindrift. Da var ikke omsorgen for reindriften like stor. Da snakket man om at det var altfor mange, og at vi måtte ta den ned. Det var snakk om alle de nye arealene reindriften har fått som følge av nedleggelse innenfor landbruk og

sauedrift. Akkurat denne dobbeltkommunikasjonen sliter jeg litt med å forstå.

Så snakker man om overkjøring av lokaldemokratiet. I Nord-Norge er det i dag mange kommuner som ønsker å utrede vindkraft. Man ønsker å se på muligheten for å skape distriktsarbeidsplasser og aktivitet. Det gjør man i pakt med naturen som man lever ved, og som man lever av.

Kraft er det som har bygd landet vårt. Kraft er det som har gitt oss muligheten til å bygge industri og ha det fortrinnet. Det er klart det er viktig for oss i nord at vi har kraft til å være konkurransedyktige i det markedet vi er en del av i Europa og i verden, og at våre bedrifter er blant de grønneste. Det er klart at det da – uansett hvilken etnisitet man har – er viktig at kraften er til stede, og at det bygges nytt og skapes levedyktige samfunn.

**Presidenten [12:27:26]:** Representanten Per-Willy Amundsen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Per-Willy Amundsen (FrP) [12:27:40]:** Til representanten Rafaelsen vil jeg bare si: Det er jo nettopp det grønne skiftet som har skapt disse problemene. Det er nettopp det grønne skiftet i Europa som har svekket vår industri og vår evne til å konkurrere i verdenssammenheng. Vindturbiner har vist seg å ikke løse de problemene man står overfor. Man må altså forholde seg til et demokrati, og det man da beslutter i hver enkelt kommune, bør man i hvert fall ha folkeavstemning om i de kommunene.

Så til representanten Haltbrekken: Her er det en helt grunnleggende uenighet mellom Fremskrittspartiet og SV. SV ser ut til å tro at menneskerettighetene i Norge er ivaretatt og sikret av FN. Med all respekt: Det er de ikke. Vi har noe som heter Grunnloven, som sikrer norske borgere menneskerettigheter. Det burde være helt åpenbart for oss alle.

**Presidenten [12:28:46]:** Representanten Lars Haltbrekken har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Lars Haltbrekken (SV) [12:29:04]:** Du skal få en uhyre kort merknad, president.

Jeg anbefaler representanten fra Fremskrittspartiet å lese høyesterettsdommen i Fosen-sakene og henvisningene til SP 27, de sivile og politiske rettighetene gjennom FN-konvensjonen. Det er en bærebjelke i den dommen og for konklusjonen i dommen.

**Presidenten [12:29:31]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [12:29:38]

*Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens årsrapport for 2023* (Innst. 435 S (2023–2024), jf. Dokument 2 (2023–2024))

**Peter Frølich (H) [12:30:08]** (komiteens leder og ordfører for saken): Riksrevisjonens årsrapport er udramatisk, men samtidig et veldig grundig og nyttig dokument for oss i kontroll- og konstitusjonskomiteen.

I Stortinget vil vi innimellom være uenig om tolkningen av Riksrevisjonens ulike rapporter som vi har til behandling, men det som like fullt kommer til uttrykk spesielt under behandlingen av årsrapporten, er den unisone tilliten som komiteen har til Riksrevisjonen. I år er ikke noe unntak. Riksrevisjonen oppleves som faglig kompetent, ryddig og tydelig i sine vurderinger og konklusjoner.

Selv om arbeidet til Riksrevisjonen også er preget av noen veldig faste og gjenkjennelige rammer for arbeidet de gjør, merker vi oss fra komiteens side at det gjøres mye utviklings- og fornyingsarbeid. Det er veldig bra.

Det har vært et aktivt år for Riksrevisjonen i 2023: 15 forvaltningsrevisjoner, 5 etterlevelsesrevisjoner, 236 årsregnskapsrevisjoner, og selvfølgelig selskapskontroll og revisjon av statsregnskapet.

Den enstemmige tilrådingen fra komiteen er at Dokument 2 vedlegges protokollen, og deri ligger kontroll- og konstitusjonskomiteens anerkjennelse for vel utført arbeid. Tusen takk til riksrevisor og alle ansatte i Riksrevisjonen for den jobben dere gjør for oss!

**Presidenten [12:31:51]:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil sakene nr. 7 og 8 bli behandlet under ett.

Sak nr. 7 [12:32:01]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2025–2036* (Innst. 439 S (2023–2024), jf. Meld. St. 14 (2023–2024))

Sak nr. 8 [12:32:16]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud om videreutvikling av veireformen* (Innst. 298 S (2023–2024), jf. Dokument 8:104 S (2023–2024))



**Presidenten [12:32:39]:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil taletiden bli fordelt slik:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Høyre 20 minutter, Senterpartiet 15 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Rødt 5 minutter, Venstre 5 minutter, Miljøpartiet De Grønne 5 minutter og Kristelig Folkeparti 5 minutter og regjeringen 10 minutter.

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

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:33:37]:** (leiar i komiteen og ordførar for sak nr. 7): Gode kommunikasjonar er avgjerande viktige for at vi skal kunne leggje til rette for at folk skal kunne bu, arbeide og leve eit godt liv i heile Noreg. I eit fantastisk land som Noreg, som er langstrakt, men òg vêrhardt, som har verdas nest lengste kystlinje, som har fantastiske lokalsamfunn der det bur folk, der det er folk som er driftige, som ønskjer meir aktivitet, som ønskjer å leggje til rette for vekst og utvikling i sine lokalsamfunn, er det heilt avgjerande viktig å ha gode og moderne kommunikasjonar, å leggje til rette for å binde landet saman og å leggje til rette for at kommunikasjonane fungerer, både på godvêrsdagar og når det er ruskete vêr. For folk og næringsliv er det viktig.

Det er viktig for verdiskaping, og det er viktig for beredskapen i landet. Det er òg viktig i den tida vi står i, der mange har kjent på effektane av ein prisvekst som ein ikkje har sett i vår del av verda på fleire tiår, at vi bidreg til å redusere levekostnadene, slik ein har gjort frå regjeringa si side bl.a. ved å innføre gratis ferje til øysamfunn, redusere ferjekostnader og redusere og halvere maksprisen på FOT-rutenettet.

Forslaget til Nasjonal transportplan frå Regjeringa byggjer på eit viktig fagleg grunnlag og gode prosessar som ein har hatt undervegs i arbeidet med planen, og planen har blitt jobba med over fleire år.

Det er store behov på samferdselsområdet rundt i landet innanfor både veg, bane, hamner og farleier og luftfart. I arbeidet med planen, både gjennom komiteens arbeid og før det, har eg reist rundt i landet. Sidan oktober har eg som medlem av transportkomiteen besøkt og vore innom ca. 220 kommunar. Eg har møtt lokalsamfunn, eg har møtt næringsdrivande, eg har møtt lokalpolitikarar, og eg har møtt interessegrupper som var opptekne av sine lokalsamfunn, korleis ein kan ut-

vikle dei vidare og fokusere på viktige prosjekt i sine lokalsamfunn.

Det finst svært mange samferdselsprosjekt å ta tak i, som òg har brei tilslutning, både lokalt og i denne salen. Men det som er viktig når ein skal lage ein nasjonal transportplan, er å sørgje for at det ikkje berre vert ei lang ønskeliste over alle prosjekt som ein gjerne skulle ha gjennomført, men at ein sørgjer for at det vert ein realistisk plan. Er det noko ein har hatt som gjennomgangstone når ein har reist rundt, når ein har fått innspel både i høyring og i ulike møtesamanhengar, så er det nettopp det at ein ønskjer ein plan som ein kan feste lit til, som er føreseieleg med tanke på omtrent når prosjekta kjem, og korleis dei skal verte gjennomførte. Difor er det viktig å ha ei ansvarleg totalramme for planen.

Eit neste punkt som er viktig, er å sørgje for ei god fordeling. Vi har store behov innanfor dei ulike transportformene. Den nasjonale transportplanen som no vert lagt fram av regjeringa, er reelt sett om lag på same nivå som den førre nasjonale transportplanen. Fordelinga mellom transportformene er heller ikkje så ulik. Det er nokre justeringar, bl.a. gjennom ei sterkare vektlegging av fylkesvegar, og det er ca. 15,7 mrd. kr meir til fylkesvegar i planen som no er lagt fram, samanlikna med budsjettet for i år.

Det er òg viktig å sørgje for ei god geografisk fordeling, å sørgje for at vi bidreg til å utvikle ulike delar av landet, å sørgje for at ein har ein god plan både for å ivareta dei behova som er der, og for å sikre føreseielege vilkår for ein anleggsbransje som mange plassar i landet opplever at det er meir krevjande tider no enn i dei åra som ligg bak oss.

Vi må òg sørgje for å ta betre vare på den infrastrukturen som vi har, sørgje for at han er robust og funkar, ikkje berre på godvêrsdagar, men òg når det er ruskete vêr. Vi må ha eit sterkare fokus på drift og vedlikehald, på mindre investeringar og på utbetringar enn det som var tilfellet med den førre planen.

Vi må ta den nye sikkerheitspolitiske situasjonen inn over oss. Sidan den førre nasjonale transportplanen vart vedteken for tre år sidan, har ein sett store endringar i det sikkerheitspolitiske bildet rundt oss. Vårt naboland Russland har gått til angrep på sitt naboland Ukraina. Våre naboland Sverige og Finland har vorte med i NATO. Det gjev eit anna bilde med tanke på korleis vi tenkjer beredskap, og korleis vi utviklar infrastruktur i fellesskap.

I Nasjonal transportplan 2025–2036, som er til behandling i dag, vidarefører ein viktige element i styringa av samferdselssektoren, og det gjeld bl.a. prinsippet om porteføljestyring. For å sikre ein føreseieleg plan som òg har ei meir realistisk ramme, legg vi opp til å dele han inn i ein planportefølje og ein utviklingsportefølje. Vi

har altså gjort ei reell prioritering mellom prosjekt som skal kome innanfor tolvårsperioden, og nokre prosjekt som framleis skal realiserast, men som må kome lenger fram i tid.

Vi vidarefører Nye vegar i stor grad med dei same rammene som har vore, med den same organiseringa og den same ramma rundt selskapet, men med nokre viktige forskjellar. Vi tek bl.a. ut nokre av dei prosjekta som har lege i portefølja til Nye vegar, og som er meir ulike enn det som har vore hovudoppdraget til Nye vegar, nemleg større samanhengande motorvegutbyggingar i Sør-Noreg. Dei tre prosjekta Sørelva–Borkemo, Olderdalen–Langslett og Nordkjosbotn–Hatteng, i Nordland og Troms, har vi teke tilbake til Statens vegvesen i forslaget til Nasjonal transportplan.

Vi vidarefører òg bompengar som ein del av finansieringa av vegutbyggingar i Noreg, rett nok ikkje like mykje nye bompengar som i den førre nasjonale transportplanen, men bompengar er ein del av finansieringa for å få bygd meir veg enn ein elles ville gjort. Vi vidarefører òg prinsippet med bypakker.

Det ein merkar seg etter behandlinga i komiteen, er at det burde ha lege til rette for at ein kunne ha funne brei tilslutning til ein nasjonal transportplan. Ingen av dei prosjekta som er føreslått frå regjeringa si side, og som har eit fleirtal mot seg i Stortinget, vert føreslått skovne ut i tid eller tekne ut av planen. Utfordringa er derimot at ein har eit fleirtal av opposisjonsparti som har gått saman om ei rekkje nye forslag, som enkeltvis er gode forslag, og som kan ha brei tilslutning, og som kan vere viktige prosjekt. Utfordringa er at det ikkje ligg føre nokon felles plan for korleis ein skal organisere ein del av prosjekta, og heller ikkje korleis ein skal finansiere dei.

La meg berre kort ta nokre eksempel på det: Eg registrerer at seks parti har gått saman om at Ringeriksbanen og E16 skal tilbake som eit felles prosjekt, men kva slags type fellesprosjekt det skal vere, er høgst uklart. Høgre og Framstegspartiet ønskjer å ta det tilbake til Nye vegar, mens eksempelvis SV og – vil eg anta – Raudt, som står bak den same einigheita, ønskjer å leggje ned Nye vegar. Det står ingenting i forslaget til vedtak om oppstartstidspunkt – og langt mindre om finansiering.

Når det gjeld rv. 19-utbygginga i Moss, eit viktig prosjekt som det er stort behov for å finne løysingar på over tid, seier altså to av partia bak den einigheita at ein ønskjer å inkludere prosjektet i ei bypakke. Venstre og SV gjer det. Det standpunktet har òg fleirtal bak seg i denne salen. På motsett side ønskjer Framstegspartiet å avvikle ordningane med bypakker og å avvikle alle eksisterande og planlagde bypakker. Framstegspartiet ønskjer òg å avvikle bompengoordninga, mens dei andre partia dei

står saman med, ønskjer å bruke bompengar som ein vesentleg del av finansieringa av sine prosjekt.

Så dette framstår uklart, og det som er synd, er at ein gjennom ein slik uklarleik bidreg til å skape usikkerheit om mange prosjekt i landet. Den planen regjeringa har lagt fram, er derimot ein heilskapleg plan med ei god geografisk fordeling, og som tek vare på det vi har.

**Presidenten [12:43:44]:** Det blir replikkordskifte.

**Liv Kari Eskeland (H) [12:44:02]:** Takk til komitéleiareren.

Me har nok undra oss litt over den manglande viljen regjeringspartia har lagt for dagen for å losa denne NTP-en gjennom Stortinget, slik at regjeringa får gjennomført dei prosjekta som dei meiner er viktige. Det er nesten så me kunne mistenka representanten for å ønskja at opposisjonen kom og rydda litt opp.

I staden ligg det no an til at me får eit fleirtal i Stortinget for prosjekt som opposisjonen er einige om. Då finn altså komitéleiareren det opportunt å reisa rundt i landet med ein litt sånn splitt-og-hersk-retorikk i eit forsøk på å prøva å skremma befolkninga.

Tenkjer komitéleiareren at dette er den beste måten å få gehør for sin politikk på? Er ikkje Senterpartiet heilt komne bort frå opposisjonsrolla som dei hadde i førre periode, eller er det sånn at ein ønskjer seg tilbake dit?

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:45:04]:** Arbeidarpartiet og Senterpartiet har vore opptekne av å gå i dialog med alle partia på Stortinget. Vi har invitert til samtalar med alle parti for å finne einigheit om ein nasjonal transportplan som for det første kan vere innanfor ansvarlege og realistiske rammer, slik at det kan gje føreseielege vilkår for folk og næringsliv rundt i landet for når prosjekt kan kome, og i kva rekkjefølgje dei skal kome. Dernest har vi vore opptekne av at vi vil vareta ei god geografisk fordeling, og vi har vore opptekne av å ta vare på det vi har og fokusere på drift og vedlikehald.

Det er vanskeleg å sjå at det som har vorte lagt fram frå opposisjonen, har ei god geografisk fordeling. Eg veit ikkje om representanten Eskeland på vegner av sitt valdistrikt meiner at dei punkta som har vorte lagde fram, har ei god geografisk fordeling, med omsyn til det ho sjølv har vore oppteken av å forfekte i arbeidet med planen.

Vi meiner at det er viktig å finne einigheit, men då må ein òg ha ein plan, òg med tanke på korleis det skal finansierast.

**Liv Kari Eskeland (H) [12:46:10]:** Eg skal nok koma tilbake til dei viktige prosjekta for Vestlandet, men eg vil no påstå at Ringeriksbanen er eit prosjekt som gagnar både aust og vest.

Heilt alvorleg: Trudde komitéleiareren at NTP-en, som så til dei grader ikkje lyttar til verken høyringsinnspel eller innspel frå fagetatane, skulle oppnå nødvendig støtte i Stortinget frå opposisjonen – utan at me tok inn vidareføring av dei politiske prioriteringane me hadde frå den førre NTP-en?

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:46:49]:** Eg har full forståing for at enkeltparti kjempar for sine prioriteringar. Så er det nokre av Høgres prioriteringar som ein finn igjen i det som opposisjonen har vorte einige om, og andre prioriteringar frå Høgre som ein ikkje finn igjen i det som opposisjonen har vorte einige om. Eg kan eksempelvis ikkje sjå at det er vesentlege prosjekt på Vestlandet, i Midt-Noreg og i Nord-Noreg som ligg inne i den einigheita. Det ligg primært inne nokre større prosjekt på Austlandet, og utan nokon plan for finansiering. Det er det som er hovudutfordringa.

Når vi då spør kva som er planen for finansiering, seier Høgre at for å finansiere dobbeltsporet i Vestfold kan vi kanskje utsetje dobbeltsporet i Østfold ei stund. SV seier derimot at for å finansiere dobbeltsporet i Vestfold skal vi leggje ned Nye vegar og skrote ei rekkje vegprosjekt rundt i landet. Her finst det altså ikkje nokon felles plan blant dei partia som har gått saman, og difor skapar ein dessverre auka uvisse.

**Frank Edvard Sve (FrP) [12:48:01]:** Ein kan lese i NTP-forslaget frå regjeringa at ein skal vidareføre målet om 20 pst. sykkelandel i byområda. I dei fire største byane er det i dag mellom 3 pst. og 8 pst. sykkelandel. Uansett om ein har satsa betydeleg på det, har det altså ikkje lykkast. Det meste vert finansiert av bilistane gjennom bompengar, og det ser ut til at Senterpartiet i regjering berre skal fortsetje på denne galeien som ikkje fungerer. Senterpartiet sin eigen Ola Borten Moe har skrive at storbyar har blankofullmakt. Han seier også at satsinga på byar gjev ekstremt lite igjen for pengane. «Det er som å sende eksen på ferie til Las Vegas med ditt kredittkort», seier Borten Moe. «Brorparten av bompengene betales av folk som bor utenfor byene», vert det også sagt. Spørsmålet mitt er enkelt: Er komitéleiareren frå Senterpartiet lojal mot og einig med samferdselsministeren, eller ligg lojaliteten hos Ola Borten Moe frå eige parti?

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:49:02]:** Dei bypakkane som har vorte behandla i Stortinget, og som òg inkluderer bompengar, er baserte på lange prosessar lokalt, der ein har hatt diskusjonar om både kva slags prosjekt som skal vere del av bypakkane, og korleis dei skal finansierast. Så har ein diskusjonar i Stortinget i etterkant og sluttar seg til dei løysingane som ein har vorte einige om lokalt – i motsetning til Framstegspartiet,

som fremjar sine egne forslag ved sluttbehandlninga i Stortinget. I nokre samanhengar er det også tilslutning til å bruke bompengar for å finansiere ulike løysingar i byområde. Det meiner eg er ein modell som framleis bør brukast, og som det er breitt fleirtal for i Stortinget.

Det som er veldig interessant, er at når ein seier at ein skal ha eit prosjekt, rv. 19 i Moss, som seks parti i opposisjonen seier at ein skal ha framdrift på, så seier då eit fleirtal på Stortinget at det skal finansierast av ein bypakke med bompengar, mens Framstegspartiet òg seier at ein er for det prosjektet, men vil ikkje ha bompengar i det heile teke.

**Mona Fagerås (SV) [12:50:16]:** Jeg må starte med å si til representanten Gjelsvik at når regjeringen overhodet ikke ville komme SV i møte, er det sånn at vi i denne salen stemmer for de forslagene vi er for, og imot de forslagene vi er imot.

Om Ofofbanen skriver regjeringen at den militære betydningen av Ofofbanen har økt betydelig som følge av Sveriges og Finlands medlemskap i NATO. Likevel er regjeringen svært utydelig når det gjelder de tre kryssingssporene som må bygges ut på Ofofbanen. Det er ikke til å forstå. Ofofbanen, som vitterlig lå nord for polarsirkelen sist jeg sjekket, spiller en viktig rolle for frakt av gods og er også viktig i beredskapssammenheng. Regjeringen sier de har ambisjoner om etablering, men tydeliggjør ikke når prosjektet er ventet å starte opp. Hva kan vi forvente av regjeringen i denne saken?

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:51:20]:** Det er heilt riktig at Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV stod eit stykke frå kvarandre i diskusjonane om NTP då SV føreslo å kutte titalls milliardar kroner i viktige vegprosjekt ulike plassar i landet, bl.a. ein ny trafikksikker E39 på Sørlandet. Då meinte vi at det ikkje var klokt med omsyn til føreseielegheita og dei ambisjonane vi har framover.

Når det gjeld Ofofbanen, seier vi frå Arbeidarpartiet og Senterpartiets side at vi forventar framdrift på dei kryssingsspora i første seksårsperiode. Det som derimot er interessant å vite, er kva SV har vorte einig med dei andre opposisjonspartia om. I eit oppmodingsforslag står det at ein skal ha framdrift på dei tiltaka i planperioden, i tolvårsperioden. Høgre har berre lagt inn pengar til dei tiltaka i andre seksårsperiode. Eg håper verkeleg SV kan bidra til at det vert framdrift i tiltaka. Det hadde ein fått viss ein hadde vore villig til å gå saman med Arbeidarpartiet og Senterpartiet i staden for med Høgre, som ønskjer å skyve det ut i tid.

**Presidenten [12:52:25]:** Presidenten minner om at taletiden gjelder for alle.

**André N. Skjelstad (V) [12:52:45]:** Det er jo interessant å høre at vi ikke prioriterer Trøndelag og Vestlandet og så videre. Det ligger mange gode tiltak der som lå der i utgangspunktet. De går vi heller ikke imot. Representanten Gjelsvik vet utmerket godt hva som er prioriteringene.

Jeg har vært i dette huset i noen år og vært med på mange forhandlinger. Da spør jeg rett ut, ettersom det er representanten Gjelsvik som på mange måter har hovedansvaret for å løse dette igjennom i regjeringen og få til et flertall: Det er et flertall i komiteen, men dog ikke nødvendigvis et flertall som representanten Gjelsvik ønsket. Er representanten Gjelsvik fornøyd med den jobben han har gjort for å løse dette igjennom?

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [12:53:34]:** Eg er oppteken av at vi i fellesskap skal bidra til gode løysingar. Eg registrerer at representanten Skjelstad seier at det var oppslutning rundt forslaga som ligg i Nasjonal transportplan frå regjeringa si side. Det er gledeleg å sjå at det ikkje er eit fleirtal på Stortinget som går imot nokon av dei forslaga som låg i Nasjonal transportplan-forslaget, men Venstre hadde jo fleire forslag til kutt, òg i Nord-Noreg. La oss ta eksempelvis Olderdalen–Langslett, som no er skove ut i tid. Det er òg andre viktige vegprosjekt, både i Innlandet og i mitt eige fylke, Akershus, som Venstre har føreslått anten å skrote eller å skyve ut i tid.

**Presidenten [12:54:15]:** Replikkordskiftet er dermed omme.

**André N. Skjelstad (V) [12:54:28]** (ordfører for sak nr. 8): Jeg begynner med den saken jeg er saksordfører for, veireformen. Jeg skal ikke bruke så lang tid på den. Den er selvforklarende og ligger der, men jeg benytter anledningen til å ta opp de to forslagene vi og Høyre har sammen.

Så går jeg over til våre synspunkter når det gjelder Nasjonal transportplan.

Venstre mener at vi alle skal ha frihet til å komme dit vi ønsker, på en enkel og miljøvennlig måte. Målet må være et moderne og miljøvennlig transportsystem som gjør det enkelt og billig å reise, og som kutter utslippene og tar vare på naturen. Nasjonal transportplan må bidra til at vi når målene i Parisavtalen og Kunming–Montrealavtalen, også kjent som naturavtalen, og sikre trygg og effektiv infrastruktur for folk i hele Norge.

Vi understreker også at gode transportløsninger er viktig i utviklingen av tettsteder og byer. Plassering av boliger, arbeidsplasser og besøksintensive virksomheter som sykehus og kjøpesentre avgjør også hvordan transportmønsteret blir, og hvordan det blir seende ut framover.

Klimautvalget 2050s rapport, som påpeker at vi må forbedre eksisterende infrastruktur og kjøretøy gjennom tiltak som elektrifisering og bruk av alternativt drivstoff, er også viktig. Samtidig må vi sikre en samferdselspolitikk der vi bl.a. unngår unødvendige reiser og flytter reiser over fra f.eks. fly til tog og fra bil til kollektiv, sykkel og gange.

Det er viktig at en får en samordning av transportetatene. Det vil kunne føre til en mer helhetlig utvikling av samferdselspolitikken. Vi mener dette bør ses nærmere på, slik det bl.a. er i Sverige.

Videre er prioriteringene våre i Nasjonal transportplan 2025–2036 økt satsing på jernbane, by, kollektivtransport, sykkel- og fylkesveier. Dette sikrer at en bidrar til et moderne transportsystem som klarer å håndtere transportbehovet på en effektiv måte, uten å beslaglegge for store areal eller bidra til store klimagassutslipp.

Jeg vil også påpeke at vedlikeholdsetterslepet på jernbanen er betydelig, noe som har resultert i en stor økning i innstillinger og forsinkede avganger. Vi mener at situasjonen for de togreisende ikke er holdbar, og vi stiller oss undrende til regjeringens prioritering når det gjelder vedlikeholdsetterslepet på jernbanen.

Jeg vil også påpeke at vi vil ha en betydelig styrking av jernbanetilbudet gjennom flere dobbeltspor og kryssningsspor. For å få mest mulig jernbane for pengene vil vi også prioritere tiltak som er gode og effektive. Samtidig er det rom for å effektivisere sektoren. Venstre vil derfor organisere jernbanebyggingen etter modell av Nye veier.

Vi påpeker også at reisetiden mellom de store byene er et moment. Derfor er det viktig at vi nå får utredet Oslo–Stockholm skikkelig. Vi er også positiv til å se på flere sånne typer prosjekt, for at man på de mest trafikkerte strekningene kan få mer over fra luft til bane.

Videre vil jeg påpeke at veistandarden er veldig dårlig mange plasser i Norge, spesielt på fylkesveiene. Derfor er Venstre opptatt av både å vedlikeholde, rassikre og oppgradere eksisterende veier og etablere flere riksveier med gul midtstripe. Det er også viktig at vi har trygge og gode veier og en effektiv transportavvikling, ikke minst når vi vet hvor mange fylkesveier vi har i landet. Det er viktig at vi har en trygghet for dette, for vi har ikke flere folk å miste i trafikken. Derfor må vi få ned dødsulykkesratene.

Vi er veldig tydelig på våre prioriteringer, også dem vi har sammen med det som blir referert til som flertallet. Vi er tydelig på at Vestfoldbanen må prioriteres. Fylkesveiene må få en høyere prioritet – og stasjonen på Majorstuen, Ofotbanen, som har vært omtalt tidligere, Ringeriksbanen, rv. 19 Moss og ikke minst rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger. Så ser vi at det også lig-

ger an til at det uansett kan bli to tog i timen på Trønderbanen, og det ville være svært gledelig.

Som sagt: Noen av oss har vært i huset her ganske lenge. Jeg tror aldri jeg har opplevd en så spesiell prosess rundt et dokument som Nasjonal transportplan, og jeg synes det er veldig bemerkelsesverdig.

**Presidenten [12:59:27]:** Representanten har tatt opp Venstres forslag i sak nr. 8, og presidenten antar at han også vil ta opp Venstres forslag i sak nr. 7.

**André N. Skjelstad (V) [12:59:33]:** Ja.

**Presidenten [12:59:34]:** Representanten André N. Skjelstad har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Geir Adelsten Iversen (Sp) [12:59:54]:** Venstre sier at de er opptatt av å gi folk mer frihet og flere muligheter og å ta Norge framover. Venstre skal spare 2,9 mrd. kr på å kutte ut gratis ferjer, men gratis ferjer er frihet. Det gir folk flere muligheter, og det tar Norge framover når aktiviteten langs kysten blir større. Hvorfor vil ikke Venstre at folk på kysten skal ha mer frihet og flere muligheter?

**André N. Skjelstad (V) [13:00:34]:** Det er ikke sikkert representanten Iversen er klar over det, men det finnes også ferjer i Trøndelag – ganske mange av dem. Det vi opplever i mitt fylke, og som også andre fylker rapporterer om, er at de som har mest behov for ferjer, blir stående på grunn av det som ble innført. På samme måte ser vi også innenfor luftfart at folk som har behov for å reise daglig, ikke blir med på turene. Jeg er ikke imot at vi har en rabattert ordning på ferjer, men gratis ferjer vrir bare dette bort fra næringstransporten. Det kan godt hende at det er nettopp det Iversen ønsker – at det er flere fisketurister i Finnmark. Det kan godt være at det er det representanten egentlig ønsker. Jeg trodde at det tvert imot var næringstransporten som skulle prioriteres, men i så måte ser jeg at Iversen har et annet ståsted.

Kari Henriksen hadde her overtatt presidentplassen.

**Geir Adelsten Iversen (Sp) [13:01:34]:** Takk for svar. Jeg skal gå litt videre. Jeg vet at Skjelstad flere ganger har kalt meg en sentralist. Jeg regner med at han mener at å jobbe for at ting skal skje over hele landet, er å være sentralist. Hvem er sentralisten når man ikke vil gi dem som bor ytterst, flere overlevelsesmuligheter? Er det Venstre eller Senterpartiet?

**André N. Skjelstad (V) [13:02:09]:** Det er interessant at nettopp Geir Adelsten Iversen tar opp dette. Det

er ikke bestandig en kan overskygge egen politikk. Det som i hvert fall er tilfellet – som jeg sa i svaret mitt i sted – er at hvis en ønsker flere i fisketurisme, kan det godt hende at Adelsten Iversen har rett ståsted. Jeg tror at mye av den politikken Senterpartiet har ført denne perioden, dessverre virker sentralistisk, kanskje mot deres vilje, men det er i hvert fall det som er effekten. Det er også effekten når en ikke velger å prioritere enda mer på fylkesveier. Det gjør at en får et grep på dette som er mye mer sentralistisk enn om en hadde valgt å ha en rabattert ordning på ferje.

**Jone Blikra (A) [13:03:13]:** Omsorgen for jernbane vet vi er til stede hos Venstre, og den er vi glad for og støtter. Men én ting er å bruke penger på jernbane til investering, noe annet er organisering. Vil Venstre, om man får mulighet til det, gjeninnføre Erna Solbergs jernbanereform? Vil Venstre støtte, som er signalisert fra Høyre, å fortsette å gjenoppta konkurranseutsetting, privatisering og AS-ificering av norsk jernbane? Er det Venstres svar på hvordan vi skal organisere norsk jernbane?

**André N. Skjelstad (V) [13:03:50]:** Dette er et interessant spørsmål. Jeg sa nå i mitt korte innlegg at jeg tror tiden nå er overmoden for å tenke litt videre, bl.a. se på hvordan vi kan samle en del enheter under samme tak. Det tror jeg vil få ut større effektivitet. Jeg er svært usikker på om det skaper større effektivitet å beholde alt i staten uten å ha en viss grad av konkurranse. Det jeg tror representanten Blikra og jeg er enige om, er at vi ønsker mer jernbane for pengene, og det er jeg ikke så sikker på at vi får til hvis vi ikke er villig til å se på både struktur og organisasjon. Jeg håper også at Blikra ikke så opptatt av hva moren heter, men i større grad fokuserer på hva en skal gjøre.

**Jone Blikra (A) [13:04:42]:** Det var et interessant svar. Venstre er litt i bevegelse i forhold til hvordan man organiserer norsk jernbane. Så vil jeg minne om at man spør om det er viktig at staten eier alt. Der er det slik at så å si alle selskapene norsk jernbane er organisert gjennom, er statlige selskaper – samtlige. Ideen bak jernbanereformen var at disse skulle konkurrere med hverandre. Så jeg tolker det slik at Venstre er villig til å se på en noe annen organisering av norsk jernbane enn det som har vært del av den tidligere jernbanereformen.

**André N. Skjelstad (V) [13:05:15]:** Ting ligger der de ligger. Men det er klart at enhver politikk må være i bevegelse, kanskje til og med i Arbeiderpartiet. En kan ikke være så konservativ at en ikke klarer å se mulighetsrommet for å få til mer tog, mer jernbane, for de

pengene vi har. Det mener jeg vi også klarte. På vår studietur, da vi var i Sveits forleden, så vi at det finnes andre måter å organisere dette på enn det strengt konservative som vi har i Norge.

**Presidenten [13:05:46]:** Replikordskiftet er omme.

**Marte Mjøs Persen (A) [13:06:06]:** Vi lever i urolige tider. Jeg er klar over at den åpningen på et innlegg er noe presidenten har hørt mange ganger denne sesjonen, men det er fordi det er sant. Hva har det med samferdsel å gjøre, tenker kanskje noen når de hører det. Ganske mye, vil jeg svare. Som kollegium her på Stortinget har vi ansvar for å innrette politikken slik at landet går godt, at folk får bedre råd tross dyrtid, at forsvarsevnen vår økes i tråd med forpliktelser og behov i tiden vi lever i, at vi bruker pengene der de trengs mest, og – kanskje enda viktigere i en tid da arbeidskraftbehovet vårt er stort – at vi bruker arbeidskraften vår der den trengs mest.

Regjeringen har i tråd med dette levert en investeringsplan for samferdselsområdet som er troverdig og realiserbar. Alle prosjekter i tolvårsperioden er finansiert og mulig å gjennomføre i perioden. Jeg har innimellom hørt fra opposisjonen at forslaget vi i dag behandler, ikke er ambisiøst nok. Til det vil jeg si at det er feil. Tidligere statsminister Jens Stoltenbergs regjering satte fart på investeringene i samferdselssektoren og økte dem betydelig, og for å gi anerkjennelse også til de etterfølgende borgerlige regjeringene som fulgte det opp, viderefører samferdselsminister Nygård disse ambisjonene. Om lag 100 mrd. kr i årlige investeringer i en tolvårsperiode er betydelig og ambisiøst.

Erkjennelsen har dog vært at etter år med vedlikeholdsetterslep på både vei og bane må vi bruke mer av de samlede midlene på å ta bedre vare på det vi har, altså mer til drift og vedlikehold, og med det litt mindre til nye store investeringer.

Det gjør prioriteringer nødvendig – det viktigste først. For meg, som er fra Vestlandet, er derfor en tydelig satsing på ny vei og bane mellom Arna og Stanghelle en slik prioritering. Veien har blitt kalt dødsveien, og vi har lest og sett reportasjer, bl.a. om moren som alt ettersom på hvilken side av veien rasfaren var størst, flyttet barnet sitt fra den ene siden i baksetet til den andre. Flere har også omkommet på veien. Endelig blir dette viktige prosjektet tydelig prioritert i Nasjonal transportplan, sammen med det som på banesiden er et ambisiøst og viktig prosjekt for Bergensbanens forkortelse, og som i tillegg reduserer reisetiden og også gir trygghet til de reisende.

Jeg kunne nevnt tilsvarende viktige prosjekter i nord, sør og øst. Det betyr også at andre viktige prosjekter er skjøvet ut i tid, men det er det prioritering handler om.

Tidligere i juni fikk vi høre at nå hadde opposisjonspartiene gått sammen om å danne flertall mot vårt forslag til Nasjonal transportplan. Det var direktresendt pressekonferanse fra Vandrehallen der budskapet var at disse partiene hadde flertall, mens regjeringen hadde et ydmykende mindretall i transportpolitikken.

Jeg kan faktisk ikke se at ett eneste av de samferdselsprosjektene som regjeringspartiene har lagt inn i NTP, har fått et flertall mot seg. Jeg kan heller ikke se at opposisjonspartiene danner ett eneste flertall for å skyve noen prosjekter ut i tid. Jeg kan faktisk heller ikke se at denne underlige alliansen danner ett eneste flertall for å ta noen prosjekter ut av Nasjonal transportplan.

Nei, her er det bare påplussinger. Her er det bare flere prosjekter som stables oppå dem som ligger inne fra før. Dette er regjeringens NTP – pluss flere store prosjekter.

Alle de nye prosjektene er gode prosjekter som Arbeiderpartiet og Senterpartiet er for. Men vi må prioritere. Det har Arbeiderpartiet og Senterpartiet gjort, og vi skjønner hvorfor de andre partiene kvier seg, for det er vondt, krevende og vanskelig.

Nasjonal transportplan burde ideelt sett være en realistisk plan som vi alle kan forholde oss til, med prosjekter som Stortinget makter å bevilge penger til hvert år i statsbudsjettene – og ikke slik som opposisjonen nå legger opp til: en ønskeliste til jul.

Jeg har trillinger som er 11 år. Blant søsknene er det ofte litt ulik strategi når de lager ønskelister til jul, men jeg kan røpe at den som bare skriver det han faktisk ønsker seg mest, oftest får akkurat den gaven, mens de andre som skriver alt de ønsker seg, av og til blir skuffet fordi de fikk noe de likevel ikke ønsket seg aller mest. Så kunne en sagt at om barna har vært riktig snille, kunne de fått alt de ønsket seg. Men det spørres om det prinsippet lar seg videreføre her.

Mye tyder på at det er prinsippet «størst først» som gjelder. Størst prosjekt med størst budsjett trumfer de mindre prosjektene – og trumfer vedlikeholdsarbeidet. Er ikke det bra da, tenker kanskje en del, vårt prosjekt er jo inne eller framskyndet i tid? Problemet er at det går ut over noe annet, særlig når opposisjonen ikke har klart å bli enige om finansiering av prosjektene, og strategien for å realisere dette er til dels svært sprikende.

Et eksempel vi allerede har hørt om i salen i dag, er at partiet Høyre vil bevilge 6 mrd. kr ekstra til Nye veier, og partiet SV vil kutte 6 mrd. kr til Nye veier. Realiteten, frykter jeg, er at det nok en gang går ut over det viktigste først, nemlig vedlikehold og drift. Når togene ikke går når de skal, når næringslivet skal planlegge for nye investeringer, er det ikke lenger forutsigbart når veien blir bygget. Og enda sørgeligere: Kanskje vi får nye historier

i media om mødre eller fedre som flytter barna sine i baksetet fordi de er redd for den farlige veien.

For å avslutte: Derfor stemmer ikke Arbeiderpartiet og Senterpartiet for opposisjonens påplussinger. Det er uansvarlig og uforutsigbart. Vi vil at samferdselspolitikken skal være forutsigbar og ansvarlig – og det er regjeringens plan for utbygginger de neste årene. Vi stemmer altså for en realistisk og gjennomførbar plan, en plan som er ansvarlig – ansvarlig for miljø, natur og klima, ansvarlig for folk, ansvarlig for økonomien, forutsigbar for alle som jobber i sektoren eller bruker veinettet eller kysten vår som arbeidsplass, forutsigbar for næringslivet. Det er en ambisjon som det er verdt å stemme for.

**Presidenten [13:13:24]:** Det blir replikkordskifte.

**Erlend Larsen (H) [13:13:44]:** Støre-regjeringen annonserte at de skulle lage en realistisk og forutsigbar NTP. Regjeringspartiene på Stortinget har ikke sørget for å få flertall for planen, så den er ikke forutsigbar takket være dem.

Innenfor rammene av en realistisk NTP har Støre-regjeringen lagt opp til å bygge ny jernbane til Fredrikstad, vel vitende om at det er lenge før vi vet hvordan utbyggingen til Moss ender. På den andre siden av fjorden har det blitt lagt ned store ressurser gjennom flere år på å planlegge dobbeltspor fra Stokke til Sandefjord, en strekning som har vært nødvendig for å nå jernbanens effektmål. Disse planene la Støre-regjeringen ned i en dyp skuff merket «fjerntogstudien».

Hva tenker representanten Mjøs Persen om realismen bak forslaget om å bygge jernbane til Fredrikstad, og om forutsigbarheten ved å si nei til å bygge Stokke–Sandefjord, som det er lagt planer for?

**Marte Mjøs Persen (A) [13:14:38]:** Regjeringen og regjeringspartiene har prioritert å gjøre ferdig både intercity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad i denne NTP-en. Det har vært en viktig prioritering, rett og slett fordi vi har sagt at vi vil prioritere indre intercity. Vestfoldbanen, som blir nevnt her, et prosjekt som Høyre prioriterer over å bygge videre dobbeltspor til Fredrikstad, har vel samme planstatus som Haug–Seut, som Høyre da tar ut av sin nasjonale transportplan.

**Erlend Larsen (H) [13:15:17]:** Nei, det har ikke samme planstatus.

Menon Economics evaluerte Nye veier for Samferdselsdepartementet. Sitater fra rapporten er referert i NTP. Ifølge Menon Economics har Nye veier bidratt til at vi får mer igjen for pengene. Nye veier har levert godt på sitt oppdrag, og de har bidratt til at Statens vegvesen i betydelig grad har kuttet kostnader. Kostnadsreduksjo-

nene til Nye veier beskrives som bemerkelsesverdige, og viser at målestokkonkurransen fungerer.

I NTP-en står det at Nye veier fortsatt skal ha en viktig rolle i den videre utviklingen av riksveinettet. I en replikkrunde under budsjettdebatten for et halvt år siden sa representanten Mjøs Persen:

«Vi skal se på rapporten om Nye veier, men jeg mener at opprettelsen av det var et feilgrep, og at det gjør at vi i dag ikke er på rett spor i transportpolitikken.»

Mitt spørsmål til Mjøs Persen er da: Hva tenker hun om Nye veier i dag?

**Marte Mjøs Persen (A) [13:16:12]:** Nye veier blir videreført i denne nasjonale transportplanen. Det er bl.a. fordi det der ligger viktige veiprojekter som vi ønsker å få realisert, og organiseringen er sånn som den er.

Så har jeg lyst til å si om Nye veier at vi nå legger opp til porteføljestyring. Det kan være fornuftig. Det gjør vi også i Statens vegvesen, rett og slett fordi hvis ikke prosjekter er klare, kan man da bruke de midlene til å realisere andre prosjekter som har fått en bedre planstatus, sånn at man kan bruke pengene mer effektivt hvert eneste år. Det er fornuftig. Det er fornuftig bruk av penger.

Jeg merker meg at partiet Høyre i sine merknader ønsker å løfte fram en rekke prosjekter, samtidig som de mener at porteføljestyring skal være styrende. Det er et paradoks at den politiske styringen som også partiet Høyre ønsker, blir satt til side.

**Morten Stordalen (FrP) [13:17:25]:** Regjeringspartienes mantra de siste årene har vært at vi skal vedlikeholde og ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt om vi må. For jernbanesektoren har ministeren vært klar på at ved utgangen av dette året er vedlikeholdsetterslepet på om lag 32,9 mrd. kr, og etter første seksårsperiode er det oppe i 40 mrd. kr. Bane NOR sier at fornyelsesbehovet er på svimlende 123 mrd. kr. Hvordan mener representanten Mjøs Persen at dette samsvarer med å ta vare på det vi har?

**Marte Mjøs Persen (A) [13:18:02]:** Regjeringen og regjeringspartiene vrir innsatsen fra nye, store investeringer til mer på drift og vedlikehold. En av de mange store utfordringene vi har i dag, er de mange forsinkelsene og innstillingene på jernbane. Det rammer pendlere hver eneste dag. For regjeringen og regjeringspartiene har det vært viktig å gjøre toget forutsigbart, og derfor har regjeringen prioritert en økning til det.

Med regjeringens økte ressursinnsats og ny arbeidsmetodikk anslår Bane NOR at man vil kunne redusere forsinkelser og innstillinger med opptil 30 pst. i slutten av planperioden. Det er en viktig forbedring. En flat vi-

dereføring til drift, vedlikehold og fornying ville bidratt til en svekkelse av punktligheten og ikke minst av regulariteten, målt mot det som er dagens nivå.

**Mona Fagerås (SV) [13:19:12]:** Jeg hadde håpet at et styringsparti som Arbeiderpartiet forsto at når de bare var en del av et mindretall på Stortinget, måtte de komme Stortinget i møte. Det hadde vært ansvarlig politikk. Det har vi ikke sett i denne saken.

Bybanen til Åsane er et utrolig viktig prosjekt for framkommelighet, byutvikling og miljø i landets nest største by. Bybanen har vært en enorm suksess, og nå venter befolkningen i Åsane på sin. Alle vedtak som er gjort om Bybanen, gjelder fremdeles. Vestland fylke står klar med en erfaren prosjektorganisasjon, og det ville vært naturlig at staten bekreftet til den at de også er klare til å gjennomføre prosjektet som er planlagt, og at penger kan komme så snart Bergen kommune er klar. Hvorfor vil ikke regjeringen stille opp med bybane til Bergen, som jeg regner med representanten er opptatt av?

**Marte Mjøs Persen (A) [13:20:19]:** Regjeringen og regjeringspartiene vil i aller høyeste grad stille opp med bidrag til Bybanen i Bergen. Bybanen i Bergen er det aller viktigste samferdselsprosjektet som har blitt gjennomført i nyere tid i Bergen. Det har skapt byutvikling, og man har flerfoldige ganger fått igjen investeringene der man har bygget langs traséen i sør, med investeringer i bl.a. næringsliv og nye boliger. Derfor har vi lagt inn i Nasjonal transportplan at vi skal ha 70 pst. finansiering av Bybanen, og lagt til rette for at man kan bygge Bybanen med bl.a. Fløyfjell tunnelens forlengelse, som er helt nødvendig for å få dette til.

Men så er det et faktum at byrådet etter valget, med det nye flertallet som har oppstått, har sådd tvil om trasévalget. Vi kan ikke si at vi uansett skal bygge og gi penger, hvis vi verken vet pris, konsept eller hvor traséen skal gå. Det må komme først.

**André N. Skjelstad (V) [13:21:40]:** Gjennom mange år med å sitte med styring i Bergen regner jeg med at Mjøs Persen er veldig vant med hvordan man skal få gjennom ting, og jeg er veldig enig i representantens engasjement for Bybanen, det deler vi. Men prosessen man har holdt på med, er på mange måter som ved en nasjonal transportplan, og da er det jo regjeringen som sitter med momentumet, og ikke minst er partiene som er en del av det, med og styrer. Ser representanten at dette kunne ha vært gjort på en annen måte, for å kunne oppnå et flertall for NTP?

**Marte Mjøs Persen (A) [13:22:25]:** Det hadde absolutt vært gledelig med et stort og bredt flertall, og det

var også vår målsetting. Som jeg sa i innlegget mitt, oppfatter jeg ikke at salen har stemt ned noen av disse prosjektene, ei heller utsatt noen av prosjektene som ligger i NTP-en, eller gått i en helt annen retning. Det er påplussinger.

Senterpartiet og Arbeiderpartiet har hele tiden vært åpne for å snakke med alle partiene. Vi har hatt samtaler med alle, men vi har vært veldig tydelige på både at det må være en geografisk fordeling av disse midlene, at det må være innenfor ånden som handler om at vi skal ta bedre vare på det vi har, altså at vi skal satse mer på vedlikehold, og ikke minst at det må finnes inndekning for dette. Jeg er forundret, ikke minst av partier som jeg har samarbeidet med f.eks. i byrådet i Bergen, over at man ikke har et bedre øye for en mer ansvarlig økonomisk politikk.

**Presidenten [13:23:26]:** Replikordskiftet er avsluttet.

**Trond Helleland (H) [13:23:47]:** Høyre vil bygge Norge sammen! Vi vil satse på samferdsel, og vi vil fortsette arbeidet med å modernisere samferdselssektoren. Det sikrer at vi får mer samferdsel ut av hver krone vi investerer. Gjennom åtte år med Solberg-regjeringen viste vi år for år at vi både satset og moderniserte.

Budsjettene ble nesten doblet på åtte år, men enda viktigere: Store reformer ga mer vei og bane for pengene. Porteføljestyling, Nye veier AS, jernbanereform og andre grep fikk pengene til å strekke lenger. Mange prosjekt ble gjennomført. I perioden 2013 til 2021 ble det åpnet mer enn 800 km ny vei, og reisetiden ble betydelig redusert på flere veistrekninger. Mellom Ålesund og Oslo er tiden redusert med to timer, og på strekningene E6 Oslo–Trondheim og E18 Oslo–Kristiansand er reisetiden redusert med nærmere halvannen time. Dette er å bygge landet sammen. Dette er å satse på samferdsel.

Korridor tankegangen er viktig, også på jernbane. Intercityutbyggingen ble supplert med et fjerde bein, Ringeriksbanen, for å slå to fluer i en smekk: forkorting av Bergensbanen og utvidelse av pendlermulighetene i Oslo-regionen.

Riksrevisjonens gjennomgang av drift og vedlikehold har vist at økte bevilgninger ikke har gitt gode nok resultat. Det viser også at vi må fortsette utviklingen av sektoren for å møte utfordringene framover. I vårt alternative budsjett for 2024 ble det tatt to grep for å sikre bedre drift og vedlikehold: Det ble mer fleksibilitet i Statens vegvesens budsjettering, slik virksomheten selv har etterspurt, og vi har gitt Nye veier mer ansvar for drift og vedlikehold. Etableringen av Nye veier har vært en suksess. På utbyggingsprosjektene sine har Nye veier mål om 20 pst. kostnadsreduksjon, og selskapet mener også det er mye å spare på drift og vedlikehold. Vi vil utvikle



Nye veier videre og ta i bruk målestokkonkurranse, som har vist seg å være et vellykket verktøy.

Vi var skuffet over framlegget til ny NTP. Faglige anbefalinger ble satt til side. Store prosjekt som ville bidratt til verdiskaping og mer effektiv transport, ble tatt ut, og prosjekt uten tilstrekkelig plangrunnlag ble løftet inn. Budsjettposten til store investeringer er barbert fra 44 mrd. kr i inneværende planperiode til 34,6 mrd. kr i kommende planperiode. Det er et klart signal om at regjeringen ikke deler visjonen om å knytte Norge sammen. Nå er det klatting og stykkevis og delt som er gjennomgangsmelodien.

Etter stillstand i saksbehandlingen gjennom lang tid viste det seg at SV ikke nådde fram. Det viste seg også at et flertall på Stortinget var misfornøyd med mange deler av regjeringens plan. Da gjorde vi som en skal gjøre på Stortinget – vi satte oss ned og ble enige om prosjekt som vi ønsker å løfte inn i NTP. Jeg vil takke partiene fra Rødt til Fremskrittspartiet, og spesielt SV, som har bidratt til at vi nå får en reell behandling av NTP og ikke må forholde oss til et diktat fra de to regjeringspartiene Senterpartiet og Arbeiderpartiet.

Høyre er svært fornøyd med at regjeringens forsøk på å avspore fellesprosjektet FRE16 – E16/Ringeriksbanen – ble stoppet. Nå slår et flertall fast at dette skal gjennomføres som et fellesprosjekt, og at en ikke skal kaste prosjektet, som har blitt stemoderlig behandlet av Arbeiderpartiet siden den berømte hestehandelen mellom Kjell Opseth og SV i 1992. Lærdalstunnelen ble bygd for mange år siden. Bergensbanens forkortelse er fortsatt en grønn drøm.

Høyre har lagt vekt på å stå ved tidligere vedtak og planer. Derfor vil vi knytte Bergen og Stavanger sammen med Hordfast. Vi vil gi Nye veier utvidede rammer, slik at de kan drifte og vedlikeholde samtidig som de jobber seg nordover på E6 og vestover på E39. Vi er glad for mange av flertallsvedtakene: Stokke–Torp–Sandefjord, kryssningsspor på Ofotbanen, ny Strynefjellsvei og de andre vedtakene vi skal gjøre senere. Jeg håper også at vi kan få et flertall for å løfte E10 Nappstraumen–Å inn i planen igjen.

Vi opplever, etter at vi har blitt enige, at passive regjeringspartier våkner til liv når NTP-en blir avgitt. De bruker mye av energien som de burde brukt i salen i dag, på å reise land og strand rundt med skremmehistorier om at nå settes alt i spill. De skaper usikkerhet om de vedtakene som ligger inne, og som det er allmenn enighet om at vil bli gjennomført, fordi de får flertallet mot seg på noen viktige punkt. De har selv poengtert at ingen av prosjektene blir tatt ut.

La oss slå fast at rammene i denne NTP-en er betydelig lavere enn den forrige. Kostnadsveksten på anlegg har vært 25 pst. fra 2021 til 2024. Høyre øker rammene

med 5,4 pst. Det er ansvarlig politikk. Det er ikke regjeringen som definerer hva som er realistisk, det er det flertallet i Stortinget som gjør.

Jeg ser fram til en god debatt og tar opp alle forslag Høyre er en del av. Vi støtter flertallsinnstillingen på alle punkt.

**Presidenten [13:28:51]:** Da har representanten Trond Helleland tatt opp de forslagene han refererte til. Det blir replikkordskifte.

**Marte Mjøs Persen (A) [13:29:15]:** På mandag var Høyres hovedkritikk av RNB-forliket mellom regjeringspartiene og SV at oljepengebruken økte med 1,2 mrd. kr. Det er et ganske mikroskopisk beløp kontra det Høyre pøser på med her, sammen med de andre partiene i opposisjon. Vil Høyre da ta ansvar for og komme til enighet med opposisjonen om hvordan dette skal finansieres, eller vil Høyre videreføre den uansvarligheten som ikke bare regjeringspartiene, men også et samlet kommentatorkorps påpekte etter pressekonferansen representanten Helleland hadde sammen med de andre opposisjonsfraksjonslederne her for et par uker siden?

**Trond Helleland (H) [13:30:09]:** Det var vel ikke et samlet kommentatorkorps, det var én lederartikkel i Aftenposten – som fire dager før hadde brukt fem sider på å skrive om det nest største togranet i historien, der Nygård hadde flyttet midler fra Ringeriksbanen til Østfold.

La meg bare slå det fast: Det er ingen uansvarlighet i dette. Oljefondet, som vi alle er glad i, har økt fra 12 400 mrd. kr til 17 600 mrd. kr på de tre årene regjeringen har styrt. Det gir 520 mrd. kr ekstra i handlingsrom. Vi har faktisk tenkt å følge Jens Stoltenbergs handlingsregel, som sier at man skal bruke pengene på vekstfremmende skattelettelser, infrastruktur, forskning og utdanning. Jeg ser ikke at regjeringen prioriterer dette så høyt. Det ville tatt seg ut om ikke Høyre skulle ha ansvarlig budsjettering, men da må vi først komme i posisjon, og det håper jeg vi klarer å få til neste høst.

**Marte Mjøs Persen (A) [13:31:12]:** Det var vel ikke bare én kommentar, jeg står her med kommentarer fra både Dagsavisen, Dagens Næringsliv, Stavanger Aftenblad, Aftenposten, NRK og Altinget – for å nevne noen av dem som snakket om denne uansvarligheten.

Jeg hører hva Høyre sier, men er det noe merknadene i innstillingen viser oss, er det at når det gjelder de partiene – også de jeg tror partiet Høyre har tenkt å samarbeide med dersom de skulle vinne fram i valget – spriker inndekningen på disse prosjektene veldig. Da lurer jeg på: Hvordan har man – spesielt på borgerlig side –

tenkt å komme i mål med inndekningen på de 60–70 mrd. kr som ligger i pluss på NTP-en fra regjeringen?

**Trond Helleland (H) [13:32:14]:** Det er et godt spørsmål. Vi fremmer også et løst forslag i dag som det samme flertallet står bak, hvor vi ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak før revidert neste år om å innarbeide disse prosjektene i Nasjonal transportplan. Vi har naturligvis snakket godt sammen, særlig på borgerlig side, om hvordan vi har tenkt å løse dette når vi kommer i regjering – hvis vi gjør det. Da vil vi legge fram ansvarlige budsjett, og vi vil prioritere samferdselsbudsjettet opp – ikke ned, sånn som denne regjeringen har gjort.

Jeg vil gi et råd: Jeg har vært her ganske lenge, og jeg har aldri opplevd en sånn prosess på NTP før. Knut Arild Hareide og Ketil Solvik-Olsen brukte time etter time i Stortinget på å forankre Nasjonal transportplan hos alle parti før den ble lagt fram, og de brukte time etter time etterpå på å sørge for at det ble gode vedtak. Der har denne regjeringen sviktet fullstendig.

**Marte Mjøs Persen (A) [13:33:19]:** Tidligere samferdselsminister Hareide gjorde også et tappert forsøk på å holde den forrige nasjonale transportplanen innenfor en realistisk ramme, men både opposisjonen den gangen og for så vidt også de som var samarbeidspartiene til regjeringen, la vel på der, slik at den også ble urealistisk.

Det jeg har lyst til å avslutte med, er følgende spørsmål: Gitt dette løse forslaget representanten nevnte, mener Høyre at de prosjektene opposisjonen nå legger inn på toppen av Nasjonal transportplan, skal komme foran alle de andre prosjektene i planen?

**Trond Helleland (H) [13:34:20]:** Som både Gjelsvik og Mjøs Persen sier, er det et flertall for alle prosjektene. Vi i Høyre har signalisert tydelig at det er noen prosjekter vi vil vente med, prioritere ned. Dette må regjeringen selvsagt vurdere, men jeg vil advare regjeringen sterkt mot å prøve på nye omkamper, f.eks. om fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16.

Gjelsvik gjør et poeng av å spørre hvem som skal bygge det. Vel, det er et ferdig utredet prosjekt, det er klart til byggestart. Regjeringen har inngått avtale med SV i Stortinget, i budsjettet, og så kommer de tilbake i NTP og løser opp dette forslaget. Nå må snart regjeringen begynne å ta signalene fra Stortinget på alvor og følge Stortingets vedtak. De får gjøre prioriteringene, så skal vi diskutere det her i huset.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:35:23]:** Det er interessant å merke seg at representanten Helleland seier at det er

regjeringspartia som skal gjere prioriteringa, det evnar ikkje opposisjonen i fellesskap å gjere.

Sist gong Nasjonal transportplan vart behandla, hadde Høgre leiaren i transportkomiteen, Helge Orten. Han åtvare nettopp mot at Nasjonal transportplan skulle verte ei lang ønskeliste med mange prosjekt, og han sa difor, på vegner av Høgre, at ein dessverre ikkje kunne stemme for mange av dei prosjekta som ein var for.

Eg har aldri i mine år på Stortinget, verken gjennom forhandlingar i finanskomiteen eller anna, opplevd at ein stiller seg opp på ein felles pressekonferanse utan spor av ein idé om korleis ein skal finansiere det som ein har vorte einig om. Kvar på sin kant er ein einig i at det er behov for å gjere nokre endringar i planen og kutte prosjekt. Det er nettopp det som skapar usikkerheit – når Høgre føreslår å kutte prosjekt i eksempelvis Finnmark. Kva for nokre prosjekt meiner Høgre skal ut?

**Trond Helleland (H) [13:36:30]:** Her var det veldig mye i en litt for lang replikk. Det som er hele poenget, er at vi har sagt – jeg sa det også i innlegget mitt – at kostnadene i anleggssektoren har økt med 25 pst. Så legger regjeringen fram en NTP med samme ramme som den forrige. Det betyr i realiteten at det er et kutt i samferdselsbevilgningene på mellom 15 og 17 pst. Det synes vi er for dårlig, men vi har ikke tenkt å gå bananas. Vi øker rammen med 5,4 pst. Det regjeringen må gjøre nå, er å innse at den rammen som ble lagt fram for denne NTP-en, er for lav. Regjeringen må innpasse de prosjektene som nå kommer, i den totale økonomien. Det handler ikke om samferdsel, det handler om den totale prioriteringen av infrastruktur som en del av statsbudsjettet. Som Gjelsvik vet veldig godt, er det statsbudsjettet som legges fram hvert år, som gir Stortinget rammer, som gir Stortinget mulighet til å prioritere. Der skal denne prioriteringen foregå.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:37:34]:** Det er riktig at det er i statsbudsjettet ein må følgje opp. Viss ein ser på dei alternative budsjetta til Høgre dei to føregåande åra, har ein altså ikkje prioritert meir pengar til samferdsel enn det Arbeidarpartiet og Senterpartiet i samarbeid med SV har gjort. Ein har prioritert mindre pengar til samferdsel. Det har lege på omtrent same nivå, men litt i underkant. No gjev ein altså inntrykk av at ein skal klare å få til ein vekst som er betydeleg over den veksten som regjeringa føreslår, på toppen av nivået for 2024-budsjettet, og det er det det handlar om å innpasse i budsjett.

Det er sjølv sagt slik at når Stortinget gjer vedtak, skal regjeringa følgje opp dei vedtaka som vert gjorde, og forsøkje å innpasse dei på best mogleg måte. Men det som er interessant, er: Når representanten Helleland seier at ein skal plusse på Nasjonal transportplan, meiner han at

den geografiske fordelinga i dei forslaga som påplussinga gjeld, og den fordelinga mellom transportformene som er i dei påplussingane som ligg der, er det rette? Kvi- for har ein i så fall ikkje sørgt for ei betre geografisk for- deling når ein skulle plusse på Nasjonal transportplan?

**Trond Helleland (H) [13:38:40]:** De forslagene som nå er lagt inn, favner hele landet. Ofotbanen er et viktig prosjekt. Der har regjeringen bare sagt at en kan vurde- re om en skal gjøre noe. Vi sier at en skal gjøre noe – bygge kryssningsspor. Vi har med Strynefjellsvegen. Vi har med Ringeriksbanen, som også er Bergensbanens forkortelse. Men det er nå sånn at når en skal ha et fler- tall bak noen forslag, er det det alle kan være enige om. Vi har mange gode veiprojekt. Vi ønsker å styrke Nye veier. Vi ønsker å få til den utbyggingen som ligger der.

Jeg har lyst til å avslutte med å si at NTP ikke er et budsjett, NTP er en rammeplan. Det er NTP som setter kursen for hvor hen en skal gå i samferdselspolitikken, både på prosjekter, på organisering og på andre ting. Så er budsjettvedtak noe som Stortinget gjør. Som regel blir regjeringenspartiene enig med SV. Jeg håper jo at vi i neste periode kan få et annet flertall, som kan ha et an- net utgangspunkt, nemlig at vi skal knytte Norge sam- men og ikke drive med klatting.

**Presidenten [13:39:41]:** Replikordskiftet er omme.

**Frank Edvard Sve (FrP) [13:40:01]:** Noreg har ei re- gjering som forsøker å diktere fleirtalet i Stortinget om både kva ramma på NTP skal vere, kva slags prosjekt som skal inn, og i tillegg kva slags økonomisk grunnlag som skal liggje der. Då går det gale. Det går i alle fall gale når ein ikkje ønskjer samarbeid eller reelle forhandlin- gar med andre parti. Ein snakkar om at ein forhandlar – det var eit sonderingsmøte, og etter det har ingen høyr- t eit pip. Så her ønskjer ein ikkje å forhandle med andre parti.

Når ein ser på det som ligg i planen, er det riktig som fleire andre har sagt, at det er 24,8 pst. prisvekst på om- rådet. Det betyr at når ein legg fram dei same tala som i 2021, er det altså 24,8 pst. ned. Det er ei nedprioritering av samferdselssektoren, noko vi har sett med denne re- gjeringa frå 2021 til i dag. Det er liksom ikkje noko nytt, og det er det vi forholdt oss til. Det er altså ikkje dagens mindretalsregjering som har fasiten på korkje rammer, finansiering eller kva som skal inn i NTP.

Framstegspartiet ønskjer å satse. Vi byggjer veg; vi viste det i regjering. Vi ønskjer å satse betydeleg på Nye vegar, som har vore ein suksess frå ende til annan. Vi øn- skjer å løfte rammene deira, og vi ønskjer å løfte dei årle- ge rammene for å gjere dei i stand til å kunne byggje my- kje fleire prosjekt innan Nye vegar.

Vi har også ønskt å vidareføre vegreformene som ligg i sak nr. 7, som betyr at Statens vegvesen ønskjer dei same porteføljane som Nye vegar. Dei har sjølv talt at dei ønskjer å ha dei same konkurransemoglegheitene for å kunne byggje samanhengande og ha porteføljar og ikkje vere avhengige av årlege statsbudsjett. Det ønskjer vi å utvikle, og vi ønskjer mykje større konkurranse på både veg og jernbane.

Så er det prosjekt landet rundt – ja, vi ønskjer å byg- gje både store og små prosjekt. Vi ønskjer å gjere det re- gjeringa sviktar på. Regjeringa snakkar om at det no skal vere kvardagsvegane sin tur. Når det gjeld vedlikehalds- etterslepet, har eg i tre år høyr- t frå regjeringenspartia på denne talarstolen at det skal kome i NTP. Det skal kome i NTP både for å ta igjen vegvedlikehaldsetterslepet på fylkesveg og riksveg og for å kunne ta ned talet på ulyk- ker. Ja, det skal kome i NTP. Men det kom ikkje i NTP! Det som kom på vegvedlikehaldsetterslep, ikkje minst det som går på å ta igjen etterslepet på fylkesvegar, ser vi faktisk at ikkje er i nærleiken av å kunne stoppe ettersle- pet, der det er eit stort behov.

Når vi i eit fleirtal liksom dristar oss til å ta inn pro- sjekt som er viktige for heile landet, vert det framstilt som at dei er omtrent umoglege å gjennomføre – og kor- leis skal vi finansiere dei? Det er ikkje ei krone som vert finansiert i NTP, ikkje ei krone. Det er ei stortingsmel- ding og ein plan. Det er dei årlege statsbudsjetta. Når ei mindretalsregjering forsøker å diktere fleirtalet i Stor- tinget om kva dei årlege statsbudsjetta skal innehalde på samferdsel, veit vi alle resultatet. Dei har ikkje så my- kje val om kva som skal skje.

Vi ønskjer ein framoverlent samferdselspolitikk. Vi har ikkje gått så langt opp som ramma som var i 2021, også NTP-en til Framstegspartiet er lågare, men vi har lagt inn ein betydeleg beredskapsportefølje med bak- grunn i at det faktisk er ein krig i Europa. Vi må ha gode samferdselsløysingar som også er litt av forsikringa vår, og det har vi tatt høgde for i NTP-en vår.

Så ser vi framover på kva som skal skje. Vi har peikt på ei rekkje prosjekt innanfor både riksvegar og jernba- ne. Det er rv. 15 med arm til Geiranger, rv. 19, jernbane for E16 – dødsveg nummer éin i Noreg, E16 Skaret–Hø- nefoss, som no er komen inn og i realisme kan verte gjennomført i lag med ringeriksporteføljen – og ikkje minst Vestfoldbanen.

Vi har teke ut andre prosjekt, som prosjektet som må gå ein viss plass med omsyn til kvikkleire, i Moss. Det har vi teke ut av NTP og plassert i fjerntogstrategien, der det kanskje høyrer heime.

Nokre prøver å teikne eit bilde av at det er umogleg å gjennomføre, og at vi flytter så mykje pengar. Ja, rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger ligg inne i NTP etter forslaget til regjeringa. Vi flyttar det fram til første plan-

periode fordi det er byggeklart. Det er tre tunnelpåkrog som skal gjerast. Trasévalet er valt i 2017–2018 av Ketil Solvik-Olsen. Det må kunne gå an å bygge landet, vere framoverlent og faktisk kunne vise at ein ønskjer å få gjort noko i alle landsdelar. Det ønskjer vi også. Vi har ikkje sagt at vi er imot det som ligg i NTP-en til regjeringa. Det ligg der, men vi har altså kome med ein del påplussingar, og det er bra for samferdselsutbygginga i Noreg.

Då tek eg opp resten av forslaga vi står bak i begge sakene.

**Presidenten [13:45:09]:** Representanten Frank Edvard Sve har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Jone Blikra (A) [13:45:29]:** Vi opplevde jo et forlik på samferdsel som nok var noe spesielt, fra Rødt til Fremskrittspartiet. Etter at pressekonferansen var holdt, var det en del kommentarer også ute, og jeg la merke til to sentrale representanter fra Fremskrittspartiet, bl.a. Terje Halleland, som sa til Grannar at han følte seg dolket i ryggen av eget parti, og Roy Steffensen, som sa til Stavanger Aftenblad at hadde han visst om forliket, hadde han stemt imot. Hvordan kjenner representanten Sve at forliket har gått, og hvordan ser han for seg at dette får solid støtte?

**Frank Edvard Sve (FrP) [13:46:16]:** Eg føler meg veldig godt bevart når det gjeld det forliket som vart inngått. Vi fekk fleirtal for ei rekkje prosjekt i heile Noreg, viktige prosjekt. Det som er utgangspunktet, er at vi leverer der regjeringa sviktar. Det må jo vere ganske pinleg for ei regjering å ha kanskje den dårlegaste gjennomføringa av NTP nokon gong. Ein klarer å prestere ikkje å få fleirtal for NTP-en.

Når det gjeld forarbeidet som har vorte gjort inn mot NTP, høyrer ein no frå mange representantar som har vore her mykje lenger enn eg, at dei aldri har opplevd liknande – ein har klart å plassere seg sjølv fullstendig på gangen.

Eg trur underteikna skal klare å ha godt hushald i egne rekkjer, det treng ikkje representanten vere bekymra for. Vi har satsa på gode og viktige prosjekt, og det er pinleg når Arbeidarpartiet og Senterpartiet set E16 Skaret–Hønefoss, dødsveg nummer éin, og Ringeriksbanen ut i øydemarka. Vi har fått det inn på sporet, og vi har faktisk sørgt for at vi er ansvarlege når det gjeld viktige prosjekt i Noreg.

**Jone Blikra (A) [13:47:18]:** Til forrige NTP, som man henviste til: Hareide og Solvik-Olsen la fram en NTP, med en god prosess ble det sagt – solid borgerlig flertall i Stortinget. De borgerlige partiene ble ikke eni-

ge om NTP-en. Den ble lagt ved protokollen, den ble ikke vedtatt. I det første budsjettet som de borgerlige la fram, sprakk NTP-en med 10 mrd. kr på ønsker osv. I neste budsjett sprakk den med 7 mrd. kr. Er det dit vi er på vei nå også? Er det det som skal være modellen for en NTP – den forrige som ble vist til som en suksess?

**Frank Edvard Sve (FrP) [13:47:51]:** Det er jo ikkje så store faren for at dette er noko som sprekk, for det er ingen av partia som har lagt inn ein NTP som er høgare enn det han var i 2013. Med 25 pst. opp frå 2013 hamnar vi godt over 1 600 mrd. kr, og Framstegspartiet ligg på ca. 1 500 mrd. kr – osv. når det gjeld dei andre partia. Så her er det ingen som går utover den ramma som var i 2021. Det er nøkterne NTP-ar frå alle partia, for vi har sjølvsagt ein situasjon som alle tek inn over seg når det gjeld beredskap o.a. Men til det å påstå at ting skal sprekkje økonomisk: Det er denne salen som bestemmer kva rammene er, det er ikkje ei mindretalsregjering som forsøker å diktere fleirtalet. Det er denne salen som bestemmer det. Viss ikkje dagens regjering forstår det, bør dei gå av så fort som mogleg.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:48:47]:** Det er jo interessant med bakgrunnen til førre nasjonale transportplan. Ein hadde ei mindretalsregjering då òg, etter at Framstegspartiet hadde gått ut av regjering. Så vart det i denne salen fleirtal for fleire ulike forslag som Framstegspartiet, Arbeidarpartiet og Senterpartiet var einige om. Der var det ein del viktige vegprosjekt ulike plassar i landet, i ulike fylke, som fekk fleirtal, og som mindretalsregjeringa den gongen sa at ein ikkje kunne stemme for, fordi ein ønskte ein realistisk plan.

Når det gjeld det som Framstegspartiet no har danna fleirtal for, registrerer eg at bl.a. framståande stortingsrepresentantar frå Framstegspartiet i Rogaland er opptekne av den geografiske fordelinga, og ein er heller ikkje tilfreds med at det ikkje er tilstrekkeleg satsing på veg. Kvifor er eit parti som Framstegspartiet ikkje meir oppteken av, når ein skal inngå eit samarbeid med andre parti på Stortinget, å sikre ei betre geografisk fordeling og vegbygging ulike plassar i landet?

**Frank Edvard Sve (FrP) [13:49:50]:** No har jo representanten som stiller spørsmål her, vore ute og sagt at dei prosjekta som ligg i NTP-en frå regjeringa, dei ligg der. Det er ingen som stemmer mot det. Det er jo fordelt utover heile Noreg, så det er heller ikkje Framstegspartiet imot. Men vi har peika på nokre viktige prosjekt som regjeringa har svikta på. Det er prosjekt som det går an å setje i gang raskt, og det er prosjekt som er av stor nasjonal betydning. Då er det ganske spesielt når regjeringspartia presterer å begynne å splitte opp E16 Skaret–Hønefoss, dødsveg nummer éin. Når vi har

høyrst statsråden frå Arbeidarpartiet gong etter gong, og også Senterpartiet i denne salen, snakke om kor viktig det er med trafikktrygging, å ta ned talet på drepne og hardt skadde i trafikken, og ein så klarer å setje E16 Skaret–Hønefoss og Ringeriksbanen ut i øydemarka og setje det i spel, er det ganske godt gjort. Det vitnar i alle fall ikkje om noka ansvarskjensle når det gjeld å gå i møte dette som går på trafikktrygging, som er så viktig.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:50:50]:** I den transportplanen som er lagd fram, ligg det òg pengar inne til vegen E16. Det er lagt inn i porteføljen til Nye vegar. Representanten Frank Edvard Sve er jo vanlegvis veldig oppteken av å leggje ulike prosjekt inn i porteføljen til Nye vegar. Men det som er interessant å få grep på, er korleis dei partia som i fellesskap her har danna fleirtal om nokre enkeltprosjekt, faktisk ser det føre seg. No begynner ein å få ein viss klarleik i at ein meiner at ein berre skal leggje ting på toppen. Viss ein ser på enkeltparti, har ein omfattande forslag til kutt, og omfattande forslag til kutt bl.a. i vegprosjekt. Ja, nokre av dei som Framstegspartiet samarbeider med, vil til og med leggje ned Nye vegar og skrote mange av dei motorvegprosjekta som er rundt om i landet. Korleis meiner Framstegspartiet at totaliteten skal vere når det gjeld Nasjonal transportplan, etter det som vert vedteke no?

**Frank Edvard Sve (FrP) [13:51:46]:** Det er slik som fleire har sagt frå talarstolen her i replikkordskiftet, at f.eks. for E16 Skaret–Hønefoss og Ringeriksbanen er det prosjektert og planlagt. Ein har brukt 9 mrd. kr i planlegging. Dagens regjering ønskjer å sløse med skattebetalarane sine pengar og begynne på nytt igjen, å rykke tilbake til start. Ein av føresetnadene for å byggje E16 Skaret–Hønefoss er å bruke tunnelmassane frå Ringeriksbanen. Viss ein jobbar med samferdsel – det har i alle fall underteikna gjort – veit ein kor viktig det er å halde fast på gode planar, som dannar grunnlag for prosjekt, og som dannar grunnlag for finansiering. Igjen: Viss dagens regjering ikkje klarer å ta inn over seg at dei er ei mindretalsregjering som ikkje dikterer verken plan, ramme eller finansiering, og ikkje klarer å levere det til dei neste budsjetta, ja, så er vi klare til å ta over i 2025. Vi er klare, som også Høgre har sagt, til å gjere det som er nødvendig for å få prosjekta igjennom.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [13:52:43]:** Det som er interessant, er sjølv sagt korleis ein har tenkt å følgje opp i budsjettet. Sjølv sagt er det slik at ei mindretalsregjering følgjer opp dei oppmodingsvedtaka som Stortinget kjem med. Men det vi har sett ved behandlinga av ulike budsjett i denne salen, inklusive frå det samarbeidspartiet som Framstegspartiet ønskjer seg, nemleg Høgre, er at det ikkje har vore nokon vilje til å leggje eit høgare

nivå på budsjetta enn det som Arbeidarpartiet og Senterpartiet saman med SV har hatt. Det som ligg inne i Nasjonal transportplan, er ein betydeleg vekst samanlikna med det nivået, i gjennomsnitt opp 10 mrd. kr samanlikna med budsjettet for inneverande år. Difor er det interessant å få klarleik i korleis ein ser føre seg at samferdselsutbygginga i Noreg i dei næraste åra skal sjå ut, når Framstegspartiet ikkje berre skal snakke om sitt eige budsjett, men òg om kven ein samarbeider med.

**Frank Edvard Sve (FrP) [13:53:35]:** Representanten Gjelsvik har sannsynlegvis hukommelse om korleis det gjekk førre gang Framstegspartiet var i regjering. Då var vi også betydeleg mindre enn Høgre, men vi sørgde for ein betydeleg vekst innan samferdselsbygginga. Det har aldri vorte bygd meir motorveg og fleire vegar. Det lukta asfalt over heile Noreg – 280 km med firefelts motorveg vart bygd. Vi tek jo mål av oss til at i eit samarbeid med Høgre vil det sjølv sagt verte eit veldig trykk på å få auka samferdselsøyvingane. Eg føler meg ganske sikker på at vi også denne gongen, viss vi kjem i regjering neste haust, skal finne fram til eit omfattande og vidare løft for samferdselsutbygging i Noreg, i lag med Høgre og dei andre borgarlege partia. Eg trur ikkje representanten Gjelsvik treng å vere veldig bekymra. Det er berre å lytte til historia, så har han kanskje litt av fasiten. Eit sterkt Framstegspartiet er viktig for at vi faktisk kan få endå meir pengar inn i ei framtidig vegsatsing.

**Presidenten [13:54:31]:** Replikkordskiftet er over.

**Mona Fagerås (SV) [13:54:45]:** I Nasjonal transportplan må en planlegge for et godt transporttilbud, samtidig som en reduserer klimagassutslipp og begrenser naturinngrep. SV vil planlegge for å redusere transportbehovet der det er mulig, flytte transporten over på miljøvennlige og kollektive transportformer og redusere bruken av klimafiendtlig transport. For å få til dette må vi ha en omprioritering. Pengene fra de store motorveiprojektene må flyttes til gang- og sykkelveier, kollektive transportformer og tog, samt til å ta vare på de veiene vi har, i stedet for å bygge nytt. Det er avgjørende å gi prioritet til miljøvennlig transport og redusere investeringene i miljøfiendtlige motorveiprojekter. Tiden er overmoden for å intensivere innsatsen for å fase ut fossilt drivstoff på vei, sjø og skinner. Å ta vare på eksisterende infrastruktur istedenfor bare å bygge nytt gir mulighet til å favne bredere geografisk og investere i flere prosjekter over hele landet. Det er både mer klimavennlig og geografisk utjevne.

Vårt primære mål i denne prosessen var å komme til en avtale med regjeringen. Vi har mye til felles, og særlig et felles ønske om å ta vare på de veiene og skinnene vi har. Men som alle vet, var ikke regjeringen villig til å

komme oss i møte på en mer klimavennlig transportplan som bevilger mer til klimavennlige transportløsninger som jernbane og annen kollektivtransport. Det er veldig synd, og jeg er lei meg for at vi ikke fikk en helhetlig, miljøvennlig transportplan. Hele landet trenger miljøvennlig transportløsninger i årene framover. Derfor må vi også finansiere den miljøvennlige transporten med å kutte i den som ødelegger natur. Det var ikke Arbeiderpartiet og Senterpartiet interessert i. Vi hadde håpet å komme til enighet med regjeringen, men det virker som om de ikke ville ha flertall. De hadde sant å si absolutt ingenting å forhandle på. Regjeringen hadde laget sin egen perfekte plan, og den skulle ikke røres. Så da måtte vi se oss om etter andre alternativer.

For to uker siden ble SV enig med opposisjonen om sju viktige transportprosjekter i Nasjonal transportplan, og gjennom denne avtalen har faktisk SV sikret en mer miljøvennlig transportplan enn det var mulig å komme fram til med regjeringen.

Det gikk ganske dårlig ut fra start, for regjeringen begynte med et avtalebrudd og splittet prosjektet E16 og Ringeriksbanen i sitt forslag til Nasjonal transportplan. For SV er det uaktuelt å bygge firefelts motorvei på Ringerike uten bane, og Bergensbanens forkortelse kan ikke erstattes av en firefelts motorvei. I regjeringens forslag til transportplan glimret videre utbygging av Vestfoldbanen med sitt fravær. Vestfoldbanen er det mest befolkningstette jernbaneprosjektet vi har i Norge, og dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord er nødvendig for å oppnå to tog i timen til Skien. Ofofbanen som logistikkåre i nord er i en særstilling og avgjørende for gode transportløsninger, og kapasiteten er sprengt. Avsporingene i Sverige det siste året har vist oss alle hvor sårbare vi er med bare ett spor. Nå haster det med å komme med kapasitetsøkende tiltak.

Sammen med opposisjonen har SV også sikret flertall for å ta vare på de fylkesveiene vi har over hele landet. Jeg kan forsikre regjeringen om at vi har fylkesveier også i Nord-Norge, noe et Senterparti-styrt fylkesråd i Nordland var tydelig på i høringen til NTP.

SV har tatt sitt demokratiske ansvar for en transportplan som prioriterer miljøvennlige løsninger over hele landet. Heldigvis er det ikke en mindretallsregjering som bestemmer landets transportpolitikk, det er det stortingsflertallet som gjør. Det er regjeringens ansvar å finne flertall for sine saker på Stortinget.

Jeg tar opp de forslagene som SV har alene.

**Presidenten [13:59:49]:** Representanten Mona Fagerås har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Tom Einar Karlsen (A) [14:00:13]:** SV har, sammen med andre partier her i salen, sikret flertall for å løfte

flere store investeringsprosjekter inn i denne NTP-en. Felles for mange av de prosjektene som SV nå løfter fram, er at de ligger på det sentrale østlandsområdet. Flere av dem prioriteres sågar med oppstart allerede i første seksårsperiode, mens man er litt mer, skal vi si, uforpliktende i ordlyden for de prosjektene man har pekt på som ligger litt lenger unna Oslofjorden, med et hederlig unntak på Nord-Vestlandet. Spørsmålet mitt til representanten Fagerås er om representanten er fornøyd med distriktsprofilen på det forliket som SV har vært med og sikret flertall for.

**Mona Fagerås (SV) [14:01:00]:** Som jeg var inne på i mitt innlegg, var det Senterparti-styrte fylkesrådet i Nordland helt tydelig på at vi måtte satse mer på fylkesveier enn det regjeringen var villig til. Det gjør vi. I SVs alternative transportplan bevilger vi 8 mrd. kr mer til fylkesvei enn det regjeringen er villig til å gjøre – og sist jeg sjekket, lå da vitterlig Ofofbanen nord for polarsirkelen, i vår landsdel.

Det regjeringen sier om Ofofbanen, er at det kan bli aktuelt å bygge dobbeltspor på Ofofbanen. Det må være noe av det mest utydelige jeg har hørt i hele mitt liv. Nå har flertallet på Stortinget satt foten ned og gitt regjeringen tydelig beskjed om at dette må skje raskt.

**Tom Einar Karlsen (A) [14:02:05]:** Når det gjelder Ofofbanen, vil jeg bare vise til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet har lagt seg på en litt mer ambisiøs linje enn det man har gått inn for i dette forliket, ved at man har pekt på første seksårsperiode for den.

Det er sånn at de fleste partiene her på Stortinget har en ramme å forholde seg til. Pengesekken er ikke ubegrenset, og når noe skal prioriteres opp, må gjerne noe annet prioriteres ned. Hva tenker SV om sjansen til å bli enig med Høyre og Fremskrittspartiet om hva som skal prioriteres ned for å skape rom for denne jernbansatsingen på Østlandet, som man nå har skaffet flertall for? Fremskrittspartiet vil jo f.eks. bruke mindre på byvekstavtaler, mens SV vil ha mindre motorvei. SV vil ha bort Nye veier, og Fremskrittspartiet vil vel ha Nye baner. Hvordan skal dette ende?

**Mona Fagerås (SV) [14:02:52]:** Jeg gjentar gjerne at regjeringen er svært utydelig på når de tre krysnings-sporene på Ofofbanen skal bygges. Her har stortingsflertallet satt foten ned og sagt at de skal bygges raskt, og det er jeg kjempeglad og stolt over at SV har fått til.

Så har jeg lyst å si til representanten at NTP er en plan. Det er i statsbudsjettet man legger rammen. Derfor er det svært underlig at denne regjeringen, som er avhengig av SV i budsjett, ikke har vært villig til å komme SV i møte. Vi snakker om at SV skulle få under en promille av det hele NTP-en var verdt. Det er ikke å ta sin sam-

arbeidspartner seriøst. Jeg må si jeg er fryktelig skuffet over å bli behandlet sånn, og ikke som det seriøse partiet jeg mener vi er i transportpolitikken, av en regjering som faktisk er avhengig av oss.

**Liv Kari Eskeland (H) [14:04:10]:** I svært mange merknader har SV, Høyre og Venstre funne saman med tanke på ei meir offensiv haldning overfor klima- og miljøtiltak. Me står saman om forslaga til vedtak, der me i fellesskap fører samferdselssektoren framover med tanke på raskare å koma til 2030-målet. Dette gjeld ladeinfrastruktur, og det gjeld mindretalsvedtak som omfattar eit utolmod for å få på plass krav til kystruta, krav til nullutsleppenergiberarar og krav til eigenprodusert fornybar kraft og større samferdselsprosjekt der areala allereie er tekne i bruk. Tenkjer du at regjeringa har nok merksemd omkring desse spørsmåla, når ein no vel ikkje å gå inn i ein del av dei merknadene me står saman om?

**Presidenten [14:05:03]:** Presidenten vil bare minne om at tale skal gå via presidenten.

**Mona Fagerås (SV) [14:05:08]:** Jeg vil først takke representanten for et godt samarbeid om NTP. I de NTP-merknadene er det helt åpenbart hvem på Stortinget som vil mest når det gjelder miljø. Jeg er også glad for at vi har et godt samarbeid med Høyre på dette området. Vi ser at det er vanskelig for regjeringen å komme oss i møte i disse sakene, og jeg kan ikke gjøre annet enn å beklage.

**Liv Kari Eskeland (H) [14:05:41]:** Transportsektoren står for over 60 pst. av utsleppa. Med den takten og det ambisjonsnivået denne regjeringa legg for dagen, trur representanten at det vil vera mogleg å nå målsettingane me har sett i Parisavtalen, slik som Støre har gjeve uttrykk for?

**Mona Fagerås (SV) [14:06:04]:** Det var vel bare Støre selv som trodde på det. Jeg tror det er mulig, men da må vi ha en helt annen takt. Jeg hadde jo håpet at denne NTP-en skulle vise en tydelig retning. Det så vi ingenting til da den ble lagt fram. Det jeg kan gjøre, er å oppfordre Høyre til å fortsette det gode arbeidet de har gjort i disse sakene. De skal få SVs støtte så langt det er mulig, men vi har dessverre en altfor lang vei å gå i disse sakene fortsatt.

**Geir Inge Lien (Sp) [14:06:48]:** SV er imot motorvegprosjekt, og dei er høgt på banen for å få avvikla Nye vegar. SV skal òg finne 60 nye milliardar til jernbaneprosjekt på Austlandet, i lag med Framstegspartiet og Høyre – Framstegspartiet og Høyre, som definitivt er for motorvegprosjekt og for å styrkje Nye vegar. SV har

dermed ingen realistisk plan for gjennomføring av dette. Synest SV det er reieleg overfor veljarane sine i distrikta å setje så mange prosjekt rundt omkring i landet på spel?

**Mona Fagerås (SV) [14:07:28]:** For SV er det viktig å ta vare på de veiene vi har, og SV vil heller bygge langt og trygt enn bredt og dyrt. Vi trenger trygge veier som forhindrer ulykker i hele landet, sånn at folk kan komme seg trygt fra A til B. Vi er for så vidt enig med Senterpartiet om dette, men når det gjelder monsterveier, vil Senterpartiet gjerne bygge på Sør- og Østlandet. Jeg ønsker å vri de store summene i samferdselssektoren bort fra de firefelts motorveiene og til trygge hverdagsveier over hele landet. Det hadde jeg jo håpet og trodd at Senterpartiet var enig med SV i. Det er det ingenting i denne planen som tyder på at de vil. De var ikke villig til å kutte et eneste motorveiprojekt under de forhandlingene vi nylig hadde.

**Presidenten [14:08:21]:** Replikordskiftet er omme.

**Geir Jørgensen (R) [14:08:41]:** Innledningsvis vil jeg bemerke at Rødt ikke har inngått noe forlik med Høyre, Fremskrittspartiet eller noen av de andre partiene som nå er med i denne nye enigheten. Det ville blitt et ganske kortvarig og turbulent ekteskap, men vi klarer å finne sammen om viktige saker vi mener mangler i den opprinnelige NTP-en som regjeringen la fram.

Som tidligere fylkestingspolitikker vil jeg ta opp noe som ikke har vært nevnt spesielt her i debatten så langt, og det er standarden på våre fylkesveier. Hva er situasjonen når vi vet at ni av ti meter vei i dette landet er fylkesvei? Jo, sjansen for å bli drept og sjansen for å bli hardt skadd øker med tigangen når man svinger av på en fylkesvei sammenlignet med på det ordinære riksveinettet.

Dette har vekslende regjeringer skjøvet foran seg i så stor grad at vi nå sitter med et etterslep på fylkesveiene på nærmere 100 mrd. kr. Den opprinnelige planen regjeringen la fram i NTP, var ikke på langt nær tilstrekkelig for å komme i inngrep med dette etterslepet. Beløpene tatt i betraktning klarer vi selvfølgelig ikke å løse alt dette nå, men den klare arbeidsordren det nå er et nytt flertall for her i salen for fylkesveiene, må regjeringen ta inn over seg, og den må de levere på, for dette er Stortingets vilje.

Samtidig har Rødt, sammen med kanskje SV og Miljøpartiet De Grønne, den mest offensive jernbanepolitikken av samtlige partier her i Stortinget. Det nå å få et dobbeltspor på Vestfoldbanen er en av de største seirene for klimaet og for alle som skal bruke dette som sin reisemåte i den tettest befolkede regionen vi har her i landet. Dette er helt nødvendige ting å ta tak i.

Vi blir kritisert for hvordan vi skal hente inndekningen. Det som nå inngår i denne enigheten, er ting vi i Rødt i all hovedsak har budsjettert med i alle våre alternative statsbudsjetter. Vi konstaterer at regjeringen i sitt framlegg bruker 79 mrd. kr på Nye veier de neste tolv årene, og det aller meste av disse midlene går til overdimensjonerte motorveier og firefeltsveier. Samtidig ser vi at regjeringen bruker 150 mrd. kr til store utbygginger i regi av Vegvesenet. Noen av disse prosjektene er selvfølgelig gode, mens andre ikke er det. Vi må altså gå igjen om porteføljen og finne ut hva som kan nedskaleres, utsettes eller til og med droppes.

Så er det et forslag vi lanserer som et løst forslag i den nye enigheten, for å unngå at dette blir den ønskelisten det blir kritisert for å være. Vi ber regjeringen komme tilbake med Stortingets vilje i en ny plan, og da vil jeg rette oppmerksomheten mot forslag nr. 188, fra Rødt:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå utbyggingsporteføljene til Statens Vegvesen og Nye Veier for å nedskalere prosjekter planlagt med motorveistandard og med firefelts løsninger, med mål om å redusere naturinngrep, klimagassutslipp og kostnad.»

Her er det penger å hente på en omprioritering også innenfor det regjeringen har lagt fram. Med det vil jeg ta opp alle Rødts forslag.

**Presidenten [14:12:40]:** Representanten Geir Jørgensen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Geir Inge Lien (Sp) [14:12:57]:** Heilt sidan Raudt stod ute i vandrehallen i lag med Høyre og Framstegspartiet, har eg vore spent på kva Raudt kom til å prioritere i denne planen. Fasiten er prosjekt på Austlandet, som igjen set alle andre prosjekt på spel. Raudt har snakka distrikta si sak i andre debattar, men når det gjeld Nasjonal transportplan, er det sentrale prosjekt som gjeld – ikkje eitt ord om distrikta eller kysten.

Meiner Raudt at samarbeidet med Framstegspartiet og Høyre gjer det føreseieleg for folk rundt omkring i landet og langs kysten vår?

**Geir Jørgensen (R) [14:13:38]:** Takk for spørsmålet. Jeg er glad for at representanten Geir Inge Lien har merket seg at vi i Rødt har snakket distriktenes sak i andre saker, og det gjør vi vitterlig også her. Som jeg har redegjort godt for på talerstolen, har vi ikke inngått noe forlik med verken Høyre eller Fremskrittspartiet i denne saken. Vi gir fylkesveiene et løft, og vi gir jernbanen et løft, også i nord. Når det gjelder prioriteringene, er det tydelig at vi så langt ikke har tatt ut et eneste prosjekt fra denne planen. Vi har nå også laget et godt og solid

flertall for E10 gjennom Lofoten, en veistrekning man for lenge siden skulle tatt seg av og kvittert ut, og dette har vi gjort uten regjeringspartiene.

**Geir Inge Lien (Sp) [14:14:27]:** Ser ikkje representanten frå Raudt at dei store investeringane som vert plussa på – du seier at de ikkje har teke vekk nokon prosjekt frå prosjekta våre som ligg i NTP, men de plussar faktisk på 60 mrd. kr til nye togprosjekt på Austlandet – kan setje andre satsingar rundt om i landet i fare? Det skal prioriterast.

**Presidenten [14:14:56]:** Presidenten vil bare bemerke at talen skal gå via presidenten.

**Geir Jørgensen (R) [14:15:02]:** Som jeg har redegjort for, er det ikke sånn at vi har sviktet distriktene på noen måte. Vi har tvert imot styrket distriktene betydelig. Representanten her skulle vite hva som er situasjonen på fylkesveiene, og det er altså med Rødts flertall vi klarer å få det nødvendige løftet og komme i et større inngrep med det.

Det er nå engang sånn at skal vi satse på jernbanen, som er et viktig punkt for Rødt, må vi satse på de strekningene der vi faktisk har jernbane. Da har vi funnet en god miks mellom å styrke kollektivtilbudet og jernbanetilbudet i de befolkningsrike områdene rundt Oslofjorden og å finne metoder for å styrke Ofotbanen.

**Mona Fagerås (SV) [14:16:04]:** Representanten var for så vidt inne på det, men jeg har lyst til å gjenta det, for det er en så viktig sak: skredsikringsprosjektet på E10 Nappstraumen–Å. Her har vi et trafikkbilde som har økt enormt. Vei som er utsatt for vær og vind og høye bølger, raser ut. Flaskehalsen kommer tett som hagl. Det er ikke gul midtstripe. Jeg vil egentlig bare at representanten skal bekrefte at Rødt støtter dette i første seksårsperiode.

**Geir Jørgensen (R) [14:16:41]:** Ja, dette skal være ganske tydelig. E10 gjennom Lofoten er en utdatert vei. Den har en elendig veistandard som på ingen måte møter den trafikkbelastningen som er på denne veien, som også har en betydelig turisttrafikk på sommerstid. Vi vet også at lokalbefolkningen har trafikale problemer selv ute i de minste bygdene på grunn av den veistandarden som er der. Dette er jeg veldig med på og glad for å få være med på å sikre et flertall for. Det er strekningen Nappstraumen–Å som skal startes opp. Primært ville vi i Rødt ha startet på hele strekningen fra Fiskebøl og helt utover, men det var dette det var politisk mulig å få til nå, og det er vi glad for å være med på å støtte.

**Presidenten [14:17:31]:** Da er replikkordskiftet over.



**Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG) [14:17:49]:** Dei siste tiåra med transportutvikling i Noreg har vore eit trist kapittel. Unødvendig store motorvegprosjekt som raserer matjord og natur, manglande pengar til å ta vare på infrastrukturen me allereie har, og svært dårleg beredskap i møte med stadig meir alvorleg ekstremvær – det er nokre av stikkorda for status i 2024.

Regjeringa sitt forslag til NTP svarar på noko av denne kritikken. Det er meir pengar til vedlikehald og nokre færre monsterprosjekt enn tidlegare, men der stoppar dei gode nyheitene, for planen til regjeringa er svært langt frå målet om å sikra effektiv og trygg transport i heile landet utan å undergrava natur og klima. Regjeringa øydelegg framleis enorme mengder matjord og natur og har ingen plan for å kompensera eller restaurera. Sjølv om regjeringa har hatt fleire år på seg på å laga denne planen, klarer dei ikkje å gje svar på utsleppa planen forårsakar. Det er ingen tvil om at han vil føra til betydeleg auka utslepp, midt i ei svært alvorleg klimakrise.

Dei siste vekene har Oslo nok ein gong vorte ramma av styrtregn, noko som har skapt skadar for millionar av kroner. I det same tidsrommet har hundrevis av menneske døydd av ekstremvarme i Europa og i våre nær-område. FN-sjefen trygla alle politikarar i alle land om å skaffa ein avkøyringsrampe frå motorvegen til klimahelvetet. Kva svarar den norske regjeringa med? Jo, dei svarar med meir motorveg, meir olje, meir trafikk – 110 km/t rett mot klimahelvetet. Prosjekt som E6 Ulsberg–Melhus, E18 Tvedestrand–Bamble og E39 Lyngdal–Ålgård peikar seg ut som nokre av dei aller verste prosjekta, som tek stadig meir sårbar natur og matjord. Det skjer med velsigning frå ei regjering som hevdar at dei vektlegg sjølvforsyning og beredskap.

Byane vert etterlatne med smular i denne einigheita, og den samla ramma for byane er no for dei neste 12 åra faktisk lågare enn ho var i førre NTP. I staden for å gje byane og folk der dei kollektivprosjekta dei ønskjer, vel heller fleirtalet i dag å byggja større vegar gjennom byane, noko som fører til auka trafikk og lokal støy og forureining, og som undergrev Stortingets eigne mål om nullvekst i trafikken. Regjeringas fiendskap mot byane stoppar dermed ikkje med denne planen, det aukar. Samtidig vert folk i distrikta etterlatne med farlege vegar fulle av høl, der klimaendringane fører til auka fare for meir flaum og skred. Å bruka pengar på unødvendige motorvegar i staden for å sikra kvar dagsvegane som folk flest er avhengige av i heile landet, er ei tapt moglegheit. Regjeringa sviktar dei menneska dei hevdar å stå opp for.

Miljøpartiet Dei Grøne har vist korleis ein ansvarleg transportplan kan sjå ut, i sin alternative transportplan, GrønNTP. Her sparar me 75 pst. av naturen og over 90 pst. av matjorda ved å kutta skadelege motorvegar.

Me kuttar millionar av tonn med CO<sub>2</sub>, me gjev meir pengar til jernbane- og kollektivtilbod i heile landet, og me sikrar at vegane me allereie har, får meir pengar til vedlikehald og utbetring. Me elektrifiserer ferjer og hurtigbåtar langs heile kysten og skapar levelege lokalsamfunn der ein kan gå og sykla trygt. Mykje av dette fremjar me i denne salen i dag.

Det er skremmande å sjå korleis dei store, grå partia her i dag står og kappast om å byggja mest mogleg motorveg, som om året var 1964 og ikkje 2024. Miljøpartiet Dei Grøne viser at det er mogleg å få til eit betre transportsystem utan å øydeleggja livsgrunnlaget vårt, om me vil. Dessverre har ikkje regjeringa og stortingsfleirtalet klart å ta inn over seg kva for ei tid det er me lever i. Moglegheita for å skapa eit transportsystem som varetek behova både til dei som bur her no, og for framtida, svinn hen for kvart år som går, når eit fleirtal av stortingspolitikarane ikkje vel å ta ansvaret sitt for komande generasjonar på alvor.

Det er på tide å tora å sjå på fakta. Det er på tide å visa ansvar i norsk transportpolitikk. Det er på tide å tenkja større i norsk jernbanepolitikk. Det er på tide at Stortinget viser at ein forstår at klima- og naturkrise som truar sjølv livsgrunnlaget vårt, må få reelle konsekvensar for planane ein vedtek i denne salen. Når kursen ein er på, peikar rett mot klimahelvetet, då er det på tide å justera kurs.

Med det vil eg ta opp Miljøpartiet Dei Grøne sine forslag.

**Presidenten [14:22:37]:** Representanten Sigrid Zurbuchen Heiberg har tatt opp de forslagene hun refererte til.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [14:22:58]:** Det er en viktig sak vi behandler i dag. Selv om vi dessverre ikke har oppnådd en helhetlig enighet om retningen videre, legges det likevel viktige føringer. For Kristelig Folkepartis del har vi stort eierskap til den forrige NTP-en, da vi hadde samferdselsministeren, og jeg er trygg på at dersom vi igjen får innflytelse og kan komme tilbake i regjering i neste periode, har vi lagt et godt grunnlag for hvilke prosjekter vi ønsker skal prioriteres de neste årene.

Jeg er litt overrasket over innretningen regjeringa har valgt i planen sin. De har tatt ut en del av de prosjektene som var gryteklare, hvor det var brukt mye midler på planlegging, og dyttet dem bakover. Så har de tatt inn prosjekter som det var mindre realistisk ville bli ferdigstilt eller til og med startet opp i første periode.

Som en «gul tråd» gjennom dette vil jeg si at Kristelig Folkeparti har fulgt den forrige NTP-en. Vi har lagt den til grunn, og prosjekter som er planlagt – f.eks. Ringeriksbanen, som det allerede er brukt over 2,5 mrd. kr

på, og Vestfoldbanen – har vi løftet opp, mens vi har prioritert ned de prosjektene vi mener er mindre realistiske eller ikke realistiske i det hele tatt med tanke på oppstart i første periode.

Noe jeg også er glad for – både med regjeringens NTP og ikke minst med det vi har løftet fram i vår egen plan, sammen med flertallet – er at fylkesveiene virkelig blir løftet fram. Det var daværende statsråd Knut Arild Hareide og Kristelig Folkeparti som gikk i spissen da en besøkte ulike fylker og så på ulike prosjekter. Ja, det er viktige statlige veier som må løftes, men behovet på fylkesveiene er enormt. Da vi i forrige plan valgte å begynne med statlig øremerking og å legge inn penger til fylkesveier, var det nettopp fordi vi så at det var et stort etterslep og dårlig kvalitet på veiene. Jeg er glad for at også dagens regjering deler det synspunktet og legger inn penger til å følge det videre. I Kristelig Folkepartis alternative NTP legger vi likevel inn 12 mrd. kr ekstra, fordi vi virkelig vil fortsette den viktige jobben.

Noe annet viktig fra den forrige regjeringa er Nye veier. Der det før var et spørsmål om det hadde noen effekt, opplever jeg nå at det er tverrpolitisk enighet om at Nye veier-konseptet og måten de har fått lov til å drive på, gir gode resultater. En ting er effekten som viser seg med 17 pst. reduksjon i kostnadene, men en annen ting er den innvirkningen det har på Statens vegvesen og annen veibygging. Det gir faktisk bedre resultater der også. Det tror jeg vi skal være glad for. Det sparer oss for store summer, som igjen kan brukes til å investere i eller vedlikeholde nye prosjekter.

Ved en inkurie er ikke det helhetlige forslaget fra Kristelig Folkeparti blitt lagt fram, men hovedlinjene vi legger oss på, ligger på en del av det samme som Høyre har i det ene forslaget sitt, med noen andre prioriteringer. I vår alternative Nasjonal transportplan ønsker vi å øke rammene med 5 pst. Jeg registrerer at regjeringen har lagt seg på en lavere ramme enn det den forrige NTP-en hadde, eller på samme ramme, men dermed er det mindre penger.

Vi viste gjennom de åtte årene da vi var i regjering, eller hadde ansvar for budsjettene, at vi prioriterte samferdsel høyt. En slik prioritering gir enda mer rom for å prioritere f.eks. vedlikehold enn det som gis i dag. Vi vil også øke støtten til fylkesveiene med 12 mrd. kr.

Vi løfter også opp prosjekter som Hordfast. Her er vi skuffet over regjeringa. Det var jo Senterpartiet, som tilbake i tid hadde statsråden på dette feltet, som løftet fram en visjon om en ferjefri E39, noe vi ønsker skal videreføres.

Det samme gjelder Møreaksen, Strynefjellet, Ringesbanen, som nevnt, Ofofbanen og Vestfoldbanen.

I tillegg flytter vi – ut fra det samme prinsippet – de oppstartsklare prosjektene inn i første planperiode, på

bekostning av prosjekter som i realiteten kun kan starte opp med en utredning. Dem skyver vi lenger bak i køen. Ellers mener vi at det bør prioriteres midler til Bybanen i Bergen.

Jeg synes det er veldig spesielt at regjeringa kutter så drastisk i ordningen Barnas transportplan. Poenget er å løfte fram noe som skal være med på å styrke både bevisstheten om og ressursene til barn og unges sikkerhet, trygghet og medvirkning i trafikken. Derfor legger vi det inn i den samme listen som vi brukte da Kristelig Folkeparti hadde ansvaret for NTP-en.

Vi ber Stortinget om å ta en annen retning når det gjelder Nasjonal transportplan, en retning som vil sikre muligheten til å starte opp de prosjektene som er gryteklare, samtidig som en tar innover seg det enorme vedlikeholdsetterslepet som for så vidt er på riksveiene, men spesielt på fylkesveiene.

Med det tar jeg opp Kristelig Folkepartis forslag i sak nr. 7.

**Presidenten [14:27:56]:** Representanten Kjell Ingolf Ropstad har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:28:12]:** For det første trur eg at representanten Ropstad kom i skade for å seie det same som fleire andre før han i dag har gjort: at den nasjonale transportplanen som vert lagt fram no, har ei ramme som nominelt er den same som førre plan. Det riktige er jo at det reelt sett er det same, altså i 2024-kroner.

Det er riktig at Kristeleg Folkeparti hadde samferdselsministeren ved førre korsveg, og noko av det som Knut Arild Hareide var veldig oppteken av, var at ein skulle gjere reelle prioriteringar. Viss ein kom med mange nye prosjekt, ville det verte meir ei ønskeliste enn ei reell prioritering. Kristeleg Folkeparti har nokre prioriteringar i sin eigen, alternative transportplan, men når ein går saman med fem andre opposisjonsparti, er det ikkje spor etter prioriteringar. Det er berre nye prosjekt som kjem inn.

Kor føreseieleg vert det f.eks. når ein går saman med SV og Raudt, som vil leggje ned Nye vegar og skrote eller nedskalere viktige prosjekt på Sørlandet, f.eks. E39?

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [14:29:16]:** Jeg tror ikke at representanten Gjelsvik trenger å være redd for at Nye veier blir lagt ned, eller at prosjektene på Sørlandet blir skrotet dersom Kristelig Folkeparti kommer tilbake i regjering. Poenget er at der vi er enige med såkalte politiske motstandere eller de som er på den andre siden av streken, danner vi et flertall. Retningen vil det være den til enhver tid sittende regjering som setter gjennom budsjettene.

Jeg refererte til noe av innholdet i den nasjonale transportplanen vi har lagt fram, og jeg vet at mange av de andre partiene på ikke-sosialistisk side har mange av de samme prioriteringene. Det er f.eks. å ta ned jernbaneprosjekter vi mener kan utsettes, eller som ikke er ferdig planlagt, til fordel for de prosjektene som er det. Det betyr totalt sett en mye større satsing på jernbanen. Det betyr også å få inn mange av disse viktige prosjektene og å styrke Nye veier, f.eks.

Jeg klarer ikke helt å forstå denne uroen for at det skapes en uforutsigbarhet. Ja, det er uforutsigbart for noen av de prosjektene de rød-grønne virkelig ønsket, for de blir tatt ut, men vi prioriterer opp de andre.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:30:19]:** Når seks parti går saman, er det sjølvsagt viktig å sjå på kva som står der, men òg på kva som ikkje står der. Det står ingenting om Nye vegar og framtida til Nye vegar. Det står heller ikkje noko om f.eks. kyst. Noreg har verdas nest lengste kystlinje. Det står ikkje eit ord om det i dei forslaga opposisjonen har vorte einige om der. Dermed etterlèt ein eit spørsmål når ein tek inn prosjekt til fleire titals milliardar kroner samtidig som eit fleirtal på Stortinget i budsjettssamanheng – så langt i perioden, iallfall – ikkje har vore villig til å bruke noko meir pengar enn regjeringspartia på samferdsel.

Når ein kjem til den reelle dagen og dei reelle prioriteringane, hadde det ikkje vore ein fordel om dei partia som gjekk saman, i det minste hadde skissert nokre forslag til finansiering av det ein har vorte einig om?

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [14:31:16]:** For det første vil jeg si at det som hadde vært en fordel, var at regjeringa faktisk hadde gjort jobben, at regjeringspartiene hadde funnet et flertall i salen – eller i det minste ikke fått et flertall mot seg i denne saken. Det er jo det det handler om når det er en stortingsmelding.

Jeg klarer virkelig ikke å forstå at dette er så veldig uforutsigbart eller bekymringsfullt. Ta f.eks. Nye veier, som Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet har løftet fram, startet og prioriterer høyere i alternativ nasjonal transportplan. Det er klart at hvis vi får makta, kommer vi til å fortsette å styrke det.

Jeg husker ikke akkurat tallene, men jeg tror jeg kan si ganske nøyaktig at vi fra 2013 til 2021 doblet samferdselsinvesteringene, da vi hadde innflytelse. Jeg klarer ikke helt å forstå denne uroen, bortsett fra at det betyr at mange av de prosjektene regjeringa la inn, uten at de var ferdig planlagt til å starte opp f.eks. i første planperiode, nå blir prioritert ned av flertallet her.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [14:32:15]:** Eg registrerer at framdrift på prosjekt med omsyn til prioritering er noko ein er veldig oppteken av. Ein har skove nokre prosjekt som manglar reguleringsplan, ut i tid, og så har ein teke nokre prosjekt som verken har kommunedelplan eller reguleringsplan klart, raskare fram. Det er i så måte ikkje noka klar linje i kva dei seks partia her prioriterer.

Det eg synest er interessant å merke seg, er som sagt både kva som står der, og kva som ikkje står der. Det er riktig at det er nokre store prosjekt, primært på det sentrale Austlands-området, som skal prioriterast inn i planen, og så er det store område av landet som ikkje er nemnde med konkrete prosjekt: Sørlandet, Vestlandet, Nord-Noreg, Midt-Noreg og store delar av Austlands-området.

Kvifor har ein ikkje valt å ha ei betre geografisk fordeling, og òg ei betre geografisk fordeling mellom ulike transportformer, når ein valde å gå saman?

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [14:33:12]:** Som jeg sa i mitt innlegg, økte vi med 5 pst. Det tilsvarer ca. 60 mrd. kr. Det betyr at vi får plass til litt mer i den nasjonale transportplanen vi går inn for.

Det er en veldig tydelig linje. Jeg er helt uenig med representanten. Det er en klar linje. Vi prioriterer ned de prosjektene som ikke var klare, og vi prioriterer opp de prosjektene som var klare, og som lå i forrige NTP. Det er en ganske tydelig linje. En ser på de prosjektene som var omtalt. Mange av dem hadde reguleringsplan, f.eks. Ringeriksbanen. Der har en brukt 2,5 mrd. kr til planlegging. Regjeringspartiene var villige til bare å skrote det, skyve det ut i den virkelig store uvissheten. Da sier vi: Ok, da er det andre jernbaneprosjekt som må vike, fordi vi prioriterer nettopp det. Det er et kjempeviktig regionalt prosjekt for Østlandet. Det betyr enormt mye for denne byen, men det er også et viktig prosjekt for Vestlandet, for det korter ned reisetida med kanskje en time. Det er en god spredning. Fylkesveier betyr enormt mye for hvert eneste fylke. Dette er et godt opplegg som jeg håper en ny regjering kan gjennomføre.

**Presidenten [14:34:12]:** Replikskordskiftet er omme.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:34:34]:** Regjeringen har lagt fram en ambisiøs nasjonal transportplan som tar de utfordringene vi står i, på alvor, og som ruster oss for framtiden.

Det er en ny sikkerhetspolitisk situasjon. Ekstremvær blir mer vanlig. Om seks år skal vi nå ambisiøse og viktige klimamål ved å kutte klimagassutslipp. Dette, sammen med at handlingsrommet har blitt trangere, har gjort at denne regjeringen har måttet gjøre tøffe prioriteringer og tøffe valg når vi har lagt fram vår NTP.

Transportnettet har over tid ikke blitt vedlikeholdt i takt med behovet. Derfor prioriterer vi en tydelig satsing på drift og vedlikehold, utbedringer og mindre investeringer. Vi sier at vi skal ta vare på det vi har, utbedre når vi kan, og vi skal selvfølgelig bygge nytt når vi må.

Regjeringen legger i Nasjonal transportplan opp til en samlet økonomisk ramme på 1 308 mrd. kr. Vi gjør et kraftig løft for drift, vedlikehold og mindre investerings tiltak. Vi prioriterer 484 mrd. kr til dette på vei, jernbane og kystinfrastruktur. Det tilsvarer 40 pst. av den statlige rammen, opp fra 34 pst. i inneværende Nasjonal transportplan. Det skal også bygges nytt. Regjeringen har prioritert 415 mrd. kr til store investeringer. Landet er ikke ferdig bygd, og denne regjeringen har ambisiøse planer for Norge.

I porteføljen til Statens vegvesen er det lagt opp til gjennomføring av 29 nye prosjekter i hele landet, og Nye veier fortsetter med å realisere sin portefølje. Vi følger opp Hurdalsplattformen og vil fullføre indre intercity på Østlandet. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle er et annet viktig prosjekt som regjeringen finner plass til. Til fylkesveiene prioriterer vi i sum 65 mrd. kr. Det er en økning på nær 16 mrd. kr, målt mot dagens budsjettnivå i tolvårsperioden.

Regjeringen har en fortsatt sterk og langsiktig satsing på byområdene. Vi vil reforhandle og forlenge byvekstavtalene som er inngått. Samtidig øker vi den lokale handlefriheten. I forrige uke kom det gode nyheter om at man er kommet til enighet om byvekstavtale for Kristiansands-regionen, og vi er i sluttspurten for Nedre Glomma-regionen.

Regjeringen er bekymret for ulykkesutviklingen på veiene våre. Det er en utvikling som vi er nødt til å snu. Derfor vil vi i perioden styrke innsatsen innen kontroll, håndheving, kampanjevirkosomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak.

Effektiv bruk av ny teknologi er et viktig mål, og jeg er glad for at flertallet slutter opp om arbeidet med ITS-direktivet, som vil styrke transportsamarbeidet i Europa. Jeg har også merket meg en flertallsmerknad om at Statens vegvesen på sitt område skal ha en ledende rolle i utprøving av ny teknologi.

Jeg vil oppsummere: Regjeringen har lagt fram en ambisiøs transportplan som legger opp til aktivitet i hele landet. Hovedgrepene i ny Nasjonal transportplan er at vi skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt når vi må. Investeringer i transport og infrastruktur er verdiskapende, men man må like fullt prioritere og finne gode løsninger over hele landet.

For regjeringen har det vært viktig å legge fram en ansvarlig og realistisk plan, ikke en ønskeliste. Jeg registrerer at det er stor tilslutning i Stortinget til hovedgrepene i vår plan. Det er jeg glad for. Det er heller ikke fler-

tall mot noen av regjeringens prioriteringer i Nasjonal transportplan. Men jeg må også konstatere at et flertall i komiteen har blitt enige om å plusse på nye, store prosjekter uten en felles enighet om hva som skal ut. Disse kommer på toppen av tiltak og prosjekter som ligger inne i regjeringens nasjonale transportplan. Det er bare å erkjenne at det skaper større usikkerhet om oppfølging av planen, og det er ingen egentlig tjent med – ikke Stortinget, ikke de som venter på prosjektene sine der ute, i hvert fall ikke de reisende og ikke næringslivet. Jeg vil si at også de som skal bygge, anleggsbransjen, vil registrere at det er en viss usikkerhet om hva som kommer. Vi risikerer også at vi ikke klarer å få til den dreiningen som vi alle egentlig sier vi er for, nemlig å bruke mer penger på drift, vedlikehold og utbedringer, noe som fagetatene har vært helt tydelig på at de anbefaler. Det er synd for dem som bruker veiene og jernbanen vår hver dag, hvis vi ender opp der.

**Presidenten [14:39:29]:** Det blir replikkordskifte.

**Trond Helleland (H) [14:39:42]:** Etter at vi hadde skapt en enighet og lagt den fram i vandrehallen, var statsråden i Politisk kvarter opptatt av at innenfor jernbanesektoren må en ta vare på det en har, og derfor kunne en ikke starte opp Ringeriksbanen. Det kan jo forstås, men så varslet Bane NOR i går at etterslepet hadde økt med 11 mrd. kr på bare et år, og vi har fått beskjed om at en av de store budsjettpostene, nemlig ERTMS, nå er helt i det usikre.

Er det smart å gå vekk fra gjennomarbeidede, planlagte jernbaneprosjekter som er gryteklare, og heller fokusere på nye planer, f.eks. i nærheten av statsrådens egen hjemby, Fredrikstad? Vi er ikke imot å bygge det, men er det ikke en fordel å ta det planlagte først, før en begynner med nye planer, når det er så stor usikkerhet om finansiering?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:40:43]:** La meg begynne med det representanten tar opp først, som er det aller, aller viktigste, nemlig at vi har store utfordringer når det gjelder drift, vedlikehold og å ta vare på det vi har. Denne regjeringen har derfor lagt opp til at vi skal ha en offensiv satsing på det, særlig på jernbane. I den første seksårsperioden er det til sammen lagt opp til over 90 mrd. kr til drift, vedlikehold, utbedring og fornyelse, og videre litt i overkant av 100 mrd. kr – altså bortimot 200 mrd. kr i hele planperioden – til det formålet. Vi vekter derfor det høyere enn investeringer.

Det betyr ikke at regjeringen sier at vi ikke skal gjøre ferdig noen av de viktige satsingene som er satt i gang. Vi har sagt at vi vil gjennomføre intercity og ambisjonene som ligger i det, og vi har pekt på de ambisjonene som lå der fra 2013. I denne NTP-en har vi valgt å si at det å

gjennomføre indre intercity – Hamar, Tønsberg og Fredrikstad – er en riktig måte å komme videre på.

**Trond Helleland (H) [14:41:41]:** Det med intercity er litt fiffig. Nygård nevnte nå planene fra 2013. Det står også i Hurdalsplattformen, så jeg skal ikke nødvendigvis laste Nygård for det. Fra 2013 til 2021 forandret Stortinget intercityplanen og lagde – med Arbeiderpartiets velsignelse – et fjerde bein, nemlig Ringeriksbanen og forkorting av Bergensbanen. Det er altså tatt ut. Nok om det.

Det er en stor jernbanesektor. Riksrevisjonen har påpekt at selv om antall kroner til drift og vedlikehold har økt, får en ikke mer igjen. Signalfeilene er like store som før. Det er like mange utfordringer. Vi er tilhengere av å øke vedlikeholdsbudsjettene, men er statsråden tilhenger av å se nytt på hvordan dette organiseres? For det må jo være noe feil med organiseringen når vi år etter år opplever det samme, altså at vi ikke kommer noe lenger med å unngå forsinkelsene og irritasjonsmomentene passasjerene opplever nesten hver dag.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:42:43]:** Jeg tror vi må spole litt tilbake og se hva Riksrevisjonen sa i sum. De sa at det var lagt inn betydelig med penger til norsk jernbane, men at man i sum ikke fikk de resultatene vi ønsket oss. Jeg hørte riksrevisoren si at man har prioritert store investeringsprosjekter for høyt på bekostning av drift og vedlikehold.

Nå kan det se ut til at vi er i ferd med å gjøre den samme feilen om igjen, nemlig å lesse på med store investeringsprosjekter. Både Helleland og jeg vet at det som skjer da, er at når man starter opp de store investeringsprosjektene, finner man ikke nok penger til drift og vedlikehold. Så lider det igjen, og togpendlerne står der på samme måte som de gjør i dag.

**Trond Helleland (H) [14:43:29]:** Over til noe helt annet, som det heter: I et spørsmål fra Høyre spør vi om utbedringsstrekningene. Det er et veldig godt konsept, med bl.a. rv. 7 Ørgenvika–Flå og Svenkerud–Bu. Jeg har kjørt den veien siden jeg var liten, for jeg hadde besteforeldre i Hardanger, og Bu ligger i Hardanger. Vi spør om villreinen på Hardangervidda og eventuelle miljøtunneler. Statsråden skriver i svaret at rv. 7 Ørgenvika–Flå og Svenkerud–Bu ikke er påvirket av villreinproblematikken på Hardangervidda fordi de ikke ligger i områder der det ferdes villrein. Det er jo nettopp der villreinen ferdes.

Kan statsråden si at det svaret var feil, og at han beklager at det er sendt et så slurvete svar til Stortinget?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:44:18]:** Vi forsøker alltid å gi så presise svar til Stortinget som overhodet

mulig, men jeg kan ikke betvile at representanten har kunnskaper om den geografiske delen av landet. Vi får si det på den måten.

**Frank Edvard Sve (FrP) [14:44:40]:** Då regjeringa la fram NTP-en, høyrde vi at statsrådar og representantar frå regjeringspartia t.d. borti Stryn åt kake for å utsetje rv. 15 med arm til Geiranger til siste delen av NTP-perioden. Mitt enkle spørsmål er: Når det no er eit fleirtal i Stortinget som instruerer ei mindretalsregjering til å setje i gang rv. 15 med arm til Geiranger i fyrste periode, vil statsråden sørgje for at det går eit tildelingsbrev, prompte, til Statens vegvesen som set full gass på den siste reguleringa som står igjen for nokre tunnelpåhogg, så ein kjem i gang raskt med den vegen? For det er faktisk ei bestilling Stortinget gjer.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:45:33]:** Rv. 15 og Strynefjellstunnelen er viktig. Derfor har denne regjeringen prioritert det, derfor har denne regjeringen lagt det inn i planporteføljen, og derfor har denne regjeringen fullfinansiert prosjektet. Så er det en bitte liten hake ved det prosjektet – det er ikke ferdig planlagt. Det er ikke reguleringsplan der, det er ikke en ferdig vedtatt kommunedelplan. Disse tingene må på plass før vi kan begynne å bygge det prosjektet. Men jeg har ingen andre intensjoner enn å få bygd det så raskt som mulig, og vi skal selvfølgelig ta utgangspunkt i det vedtaket som Stortinget nå gjer. Jeg tror ikke vi kan omtale det som instruksjoner, men som anmodningsvedtak. Vi skal selvfølgelig følge dem opp og komme tilbake til Stortinget på egnet vis med alle de vedtak som kommer her i morgen.

**Frank Edvard Sve (FrP) [14:46:13]:** Arbeidet med Nasjonal transportplan har vore ein merkeleg sekvens. Regjeringa har prestert å setje seg sjølv på gangen og har hatt ei leiing og ein gjennomgang og ein måte å kommunisere med andre parti på som vart oppfatta som at ein eigentleg ikkje ønskte eit forlik og einighet om ein NTP. Så spørsmålet mitt er: Korleis synest statsråden det eigentleg har gått med arbeidet med NTP denne gongen?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:46:50]:** Vi ønsker alltid å få bred tilslutning til politikken vår, det må det ikke være noen tvil om. Det har vært gjentatt fra regjeringens partier her i salen at vi ønsket det, og har hatt dialog med partier om det. Vi konstaterer selvfølgelig at vi ikke har fått et flertall. Jeg konstaterer også at det er samme skjebne som min forgjenger led. Det var også en mindretallsregjering, og den gangen bidro Fremskrittspartiet til det samme utfallet, da med sine borgerlige samarbeidspartier. Så det har vel gått omtrent på samme vis med oss som det gjorde forrige gang.

**Mona Fagerås (SV) [14:47:31]:** Jeg legger merke til at statsråden beklaget at det ikke ble noe flertall. Min påstand er fortsatt at regjeringen ikke ville komme Stortinget i møte.

Spørsmålet mitt er: Hva tenker egentlig regjeringen når de splitter E16 og Ringeriksbanen? En ting er det åpenbare, at de har begått et avtalebrudd fordi det var tydelig at dette skulle være et fellesprosjekt. En annen ting er hvor lite gjennomtenkt forslaget om bare å bygge firefelts motorvei er. Vi tror at vi etter plan- og bygningsloven kommer til å trenge en ny prosess, og de tekniske konsekvensene av dette er jo at massene fra jernbanelinjen som opprinnelig skulle brukes til veien, ikke vil være der. I bunn og grunn foreslår regjeringen noe man ikke har vurdert, verken teknisk eller økonomisk. (Presidenten klubber.)

**Presidenten [14:48:36]:** Taletiden er ute.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:48:37]:** Jeg tror spørsmålet handler om Ringeriksporteføljen. Det er velkjent hva regjeringen har foreslått. Vi foreslo å dele det opp fordi vi ønsket å komme i gang med veien nå og bygge banen senere. Nå får vi et vedtak som går i retning av å beholde det som et fellesprosjekt, og da vil vi selvfølgelig forholde oss til det. Det kan jo ende opp med at vi ikke har finansiering på verken vei eller bane, men det får vi komme tilbake til i det videre arbeidet med prosjektet. Det som har vært vår intensjon, var å ta Bergensbanen på vestsiden av fjellet og den farlige veien som er på den siden, begynne med den farlige veien på denne siden av fjellet, og så bygge banen senere.

**André N. Skjelstad (V) [14:49:30]:** Statsråden har for så vidt rett i at det ikke var flertall for det forrige, men det ble heller ikke noe flertall imot. Det som er det spesielle med denne prosessen, er at opposisjonen er tydelig på hva som må tilføres igjen. Jeg synes – som flere har vært inne på – at hele prosessen er ganske spesiell, fordi det er en direktestyring av hva opposisjonen ønsker, som ikke er i planen. Da er det nærliggende å spørre, og jeg spurte også representanten Gjelsvik, om man er fornøyd med den jobben som posisjonspartiene har gjort. Det ble ikke noe svar på det, for da kom det alle mulige andre typer angrep på hva opposisjonspartiene har gjort, men det kunne vært interessant å få høre en refleksjon fra statsråden. Er han fornøyd med den prosessen regjeringen og regjeringspartiene har hatt, både på Stortinget og for å skape et flertall for Nasjonal transportplan?

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [14:50:33]:** Vårt utgangspunkt var å lage en realistisk og ansvarlig NTP som ikke framsto som en ønskeliste. Det har vi signalisert på ut-

og innpust gjennom flere år. Vi har hatt brede prosesser i hele landet, med innspillmøter, og jeg opplever at veldig mange har forstått det. Jeg har respekt for at det ikke nødvendigvis gjelder ned på enkeltprosjekter. Folk vil gjerne ha prosjektene sine gjennom, og det har sikkert Stortingets representanter også kjent på. Det som vel er konsekvensen av det, er at vi nå får vedtak hvor vi legger på en rekke prosjekter utover det som det er økonomiske rammer til i planen. Det synes ikke jeg er ideelt, men det er sånn det blir.

**Presidenten [14:51:08]:** Replikorkordskiftet er omme.

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:51:27]:** En trygg og sikker kyst, med effektiv sjøtransport og vel fungerende havner, er viktig for verdiskaping, næringsutvikling, bosetting og vekst – i hele landet.

Transportplanen legges fram ett år tidligere enn normalt, bl.a. fordi den økonomiske rammen i gjeldende plan ikke er realistisk, og fordi planen ikke svarer på dagens utfordringer. Den økonomiske rammen til kystområdet ligger likevel nær opptil forrige plan, fordi det er store behov i sektoren. Regjeringen foreslår derfor å sette av 34,2 mrd. kr til kystområdet.

Regjeringen har også gjeninnført det statlige ansvaret for fiskerihavnene, og følger opp dette ved å investere 2,7 mrd. kr i første seksårsperiode. Gode fiskerihavner bidrar til næringsutvikling, som igjen betyr arbeidsplasser og bosetting i kystsammfunnene. Vi legger derfor til rette for at Kystverket kan bygge opp igjen sin utredningskapasitet på fiskerihavner. Det er ikke til å komme utenom at regionreformen bidro til å svekke Kystverkets kapasitet på dette området, og det tar tid å komme opp i takt igjen.

Norskekysten er krevende å manøvrere. Vi vil derfor gjennomføre farleiltak og installere nye navigasjonsinnretninger for 4,7 mrd. kr fram mot 2030. Med dette reduserer vi risikoen for grunnstøtinger, kollisjoner og miljøskadelige utslipp, vi bedrer framkommeligheten for skip og fartøy, og vi gjør infrastrukturen mer robust.

Det ligger mer i begrepet sikkerhet i dag enn det gjorde for bare kort tid siden. Med forslagene som regjeringen legger fram i transportplanen, vil vi få effektive farleier og framtidsrettede havner langs kysten. Dette er tiltak som også er viktige for å ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser, og for vår evne til å ta imot allierte forsterkninger og forsyninger.

I en diskusjon om Nasjonal transportplan er det viktig å ha med seg at 90 pst. av varene inn og ut av Norge går på skip. Industribedrifter, næringsliv og eksportrettede aktører er avhengig av sikker og effektiv sjøtransport, med tilstrekkelig dybde i farleiene, pålitelige navigasjonshjelpemidler og tilgang til vel fungerende hav-

ner, slik at varer og innsatsfaktorer kan fraktes kostnads-effektivt og sikkert.

I NTP prioriterer regjeringen drift og vedlikehold. Vi vil utnytte det vi har og bygge nytt der det er nødvendig – også på kystområdet. På denne måten får vi mer for pengene, mindre klimagassutslipp og redusert belastning på miljøet.

**Presidenten [14:54:29]:** Det blir replikkordskifte.

**Liv Kari Eskeland (H) [14:54:42]:** I spørsmål til statsråden har Framstegspartiet spurt om oppdatert anslag for vedlikeholdsetterslepet på kystinfrastrukturen. I svaret seier statsråden:

«Dette henger sammen med bl.a. regionreformen, som førte til at Kystverket stoppet planlegging, prosjektering og investering i denne type tiltak.»

Men då ser statsråden heilt bort frå den jobben fylkeskommunane, som fekk ansvaret for dette området, gjorde. Er ikkje dette ein ganske stor diskreditt til dei fylkeskommunane som var sitt ansvar bevisst, og som faktisk gjorde ein god jobb for å få ned etterslepet?

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:55:24]:** Fra mitt ståsted er det viktig å sørge for at vi har gode havner, og at vi har en god havneinfrastruktur. Det er ingen tvil om at regionreformen med overføringen av ansvaret for havnene til fylkeskommunene bidro til usikkerhet – jeg bruker å si at man ble mellombar en periode. Det skapte en usikkerhet, og det gjorde at man ikke klarte å holde oppe aktiviteten på det som var målsettingen før regionreformen ble en realitet. Det vi ser som konsekvens, er at det har vært prosjekter som har blitt forsinket, selv om det også er prosjekter som har vært godt ivarettatt. Det er veldig, veldig positivt. Like fullt ser vi flere steder at man har vært mellombar, og at et etterslep har funnet sted. Det tar også tid å få på plass utredningskapasiteten, som ble bygd ned som følge av regionreformen.

**Liv Kari Eskeland (H) [14:56:19]:** Me veit jo at reversering og omgjering av denne typen struktur krev sitt, men eg kjenner ikkje igjen den beskrivinga som statsråden her legg for dagen, for i vårt område vart det verkeleg gjort ein skikkeleg god innsats frå Vestland. Eg lurar på kvifor statsråden meiner at dei fylkeskommunane som ønskte dette ansvaret, var ueigna for å fortsetja jobben.

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:56:54]:** Jeg tror det er viktig å presisere at nå er det ikke regionreformen vi skal diskutere. Som statsråd for fiskeri og havbruk er jeg opptatt av at vi har en god havneinfrastruktur, at vi har farleier med trygg og effek-

tiv sjøtransport. Så er jeg fullt klar over at det har vært fylkeskommuner som har gjort en god jobb i den perioden vi hadde regionreformen og ansvaret lå hos fylkeskommunene. Like fullt er det dessverre flere fylker og områder i landet hvor det har vært betydelige forsinkelser og skjedd fint lite når det gjelder akkurat dette området. Det at vi nå må bruke tid på både å bygge opp utredningskapasitet og få på plass den kompetansen, er bare å beklage, men det arbeidet pågår for fullt. Samtidig vil jeg gi honnør til dem som gjorde en god jobb i den perioden det varte.

**Liv Kari Eskeland (H) [14:57:41]:** Då er det ikkje sikkert at ein skal svekkja fylkeskommunane ytterlegare med å splitta dei.

Eit anna spørsmål: Det er sett i gang eit større arbeid med å kartleggja behovet for oppgradering, m.a. for å varetta klimautfordringar i dei tiltaka som me har langs kysten. Forventar statsråden at vedlikeholdsetterslepet vil auka etter ein slik gjennomgang?

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:58:04]:** Jeg beklager, kan spørsmålet gjentas?

**Liv Kari Eskeland (H) [14:58:07]:** Forventar statsråden at vedlikeholdsetterslepet vil auka etter den gjennomgangen som no er sett i gang av alle dei kysttiltaka som er, med omsyn til klima ...

**Presidenten [14:58:21]:** Da må nesten statsråd Næss prøve å svare, og hvis ikke det går, går vi videre til neste.

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:58:26]:** Vi er opptatt av å holde framdrift, både for de prosjektene som nå ligger inne i NTP, og for dem som kommer i det videre. Når det gjelder grønn omstilling, er det flere ting som er nevnt i NTP-en som vil ivareta det i det nærmere, bl.a. å se på innretning av tilskuddsordninger og å utrede hvordan havnene kan stille krav. Det tas på det største alvor.

**Mona Fagerås (SV) [14:59:05]:** SV er positiv til at denne regjeringen har økt prioriteringen av midler til fiskerihavntiltak. Men jeg er nødt til å gjøre ministeren oppmerksom på Ballstad havn, som har falt mellom alle stoler når det gjelder utbygging, og heller ikke i denne planen er den med. Det er et stort problem for fiskeriindustrien i Lofoten og for verfts-næringen, i tillegg til for fiskemottakene lokalt på Ballstad.

Spørsmålet mitt angår imidlertid Næss' hjemfylke og hurtigbåter som settes inn for å dekke de veiløse samfunnene i Finnmark. Disse kan ikke per i dag frakte både passasjerer, drivstoff, varer og kjøretøy. Vil ministeren prioritere dette arbeidet når hun nå har fått ministerpost i Oslo?

**Statsråd Marianne Sivertsen Næss [14:59:56]:** Først vil jeg kommentere at Ballstad fiskerihavn ligger inne i NTP fra regjeringens side, og da i andre periode. Jeg er godt kjent med de behovene som er der, men det er fortsatt behov for å få mer kunnskap om prosjektet før det kan planlegges ferdig. Det er imidlertid ingen tvil om at det er en utrolig viktig fiskerihavn, med både landing av fangst og servicefunksjoner for fiskeflåten.

Jeg er også godt kjent med utfordringen som gjelder i Finnmark. Her tenker jeg at det er fylkeskommunen som har et ansvar for de hurtigbåtene og de investeringene og behovene som er der. Men fra mitt ståsted skal jeg selvfølgelig følge opp at vi både har gode ordninger for at vi kan komme over på mer grønn skipsfart, og at vi har en infrastruktur som ivaretar behovet for eventuell lading eller annen teknologi.

**Presidenten [15:00:47]:** Replikordskiftet er omme.

Det blir da en pause i møtet for votering, så fortsetter debatten etterpå.

#### Votering

**Presidenten [15:05:54]:** Stortinget går da til votering og starter med resterende sak fra gårsdagens møte i Stortinget, dagsorden nr. 98.

#### *Votering i sak nr. 3, debattert 18. juni 2024*

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Kommuneproposisjonen 2025 (Innst. 440 S (2023–2024), jf. Prop. 102 S (2023–2024))

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram i alt 39 forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Mudassar Kapur på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Rødt
- forslagene nr. 4–7, fra Mudassar Kapur på vegne av Høyre og Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 8–17, fra Per-Willy Amundsen på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt
- forslag nr. 18, fra Mudassar Kapur på vegne av Høyre
- forslagene nr. 19–23, fra Per-Willy Amundsen på vegne av Fremskrittspartiet og Rødt
- forslagene nr. 24–28, fra Birgit Oline Kjerstad på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Rødt
- forslagene nr. 29–32, fra Per-Willy Amundsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 33 og 34, fra Birgit Oline Kjerstad på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 35–38, fra Tobias Drevland Lund på vegne av Rødt
- forslag nr. 39, fra André N. Skjelstad på vegne av Venstre

Det votes over forslag nr. 39, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med kommunesektoren utrede hvilke tilskudd og ordninger som kan endres eller innføres med formål om å belønne kommuner for å bevare natur.»

Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Voteringstavlene viste at 81 representanter hadde stemt mot forslaget fra Venstre og 20 representanter hadde stemt for.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.12)

**Presidenten:** Presidenten forstår det nå slik at også Miljøpartiet De Grønne skal støtte forslaget, og vi tar derfor voteringen på nytt.

#### Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 80 mot 21 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.07.47)

**Presidenten:** Det votes over forslagene nr. 35, 37 og 38, fra Rødt.

Forslag nr. 35 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2025 fremme forslag om en vekst i frie inntekter til kommunesektoren på minst 8 mrd. kroner.»

Forslag nr. 37 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en ytterligere kompensasjon i forbindelse med nytt inntektsystem for kommunene for kommuner med lave skatteinntekter, som kommer i tillegg til de 1,5 mrd. kroner i Kommuneproposisjonen 2025, der potten fordeles med lik sats per innbygger. Midlene tildeles kommuner med gjennomsnittlig skatteinntekt per innbygger – etter inntektsutjevningens definisjon – som er lavere enn landsgjennomsnittet for perioden 2021–2023, og der skatteinntekt inklusive naturressursinntekter ikke ligger over 105 pst. av landsgjennomsnittlig nivå.»

Forslag nr. 38 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede et maksimalt antall år en kommune skal kunne befinne seg på ROBEK-lista.»

#### Votering:

Forslagene fra Rødt ble med 97 mot 4 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.03)



**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 36, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjeninnføre et eget hovedstadstilskudd.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Rødt ble med 95 mot 6 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.19)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 33, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2025 øke kommunesektorens inntekter med 6,035 mrd. kroner ut over regjeringens forslag i Kommuneproposisjonen 2025, med anslagsvis 3,335 mrd. kroner til kommunene og 2,7 mrd. kroner til fylkeskommunene.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 89 mot 12 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.33)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 34, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med nytt inntektssystem for kommunene utvide innfasingen av skatteomleggingen og den symmetriske inntektsutjevningen fra to til tre år, slik at kommuner som opplever store kutt i sine inntekter, blir gitt tid til å omstille sine velferdstjenester deretter.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 87 mot 14 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.08.50)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 29–31, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å senke den maksimale satsen for eiendomsskatt ytterligere fra 4 promille.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjeninnføre forsøk med statlig finansiert eldreomsorg for å øke kvaliteten på eldreomsorgen.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av utfordringsrett slik at private aktører kan utfordre offentlig monopoldrift av tjenester for å oppnå større mangfold og bedre kvalitet til riktig kostnad for skattebetalerne.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 84 mot 17 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.05)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 32, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i fergeavløsningsordningen sørge for at de sambandene som får bruke 2017-nøkkelen som utgangspunkt, også skal få ta del i de andre forbedringene av ordningen fra 2017 til i dag.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 82 mot 19 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.22)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 25, fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fastslå én felles sats for kommunal formuesskatt for alle kommuner.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 89 mot 12 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.09.37)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 24, 27 og 28, fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2025 se på muligheten for å styrke Husbankens låneramme ytterligere.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere endringer og komme tilbake til Stortinget med forslag til hvordan utgiftsutjevningen i inntektssystemet for kommunene i større grad kan vektlegge og kompensere for kommunenes ufrivillige kostnader til levekårsutfordringer.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til forskning på hvilke sosioøkonomiske kriterier som er re-

levante for å forklare kommuners ressursbehov, også med andre metoder enn de som vanligvis ligger til grunn for kostnadsnøkler i inntektssystemet for kommunene.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 86 mot 15 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.07)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 26, fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen se på ytterligere styrking av kompensasjonen til kommunene for barnevernsreformen, for eksempel gjennom en økning i rammetilskuddet.»

Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 82 mot 19 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.25)

**Presidenten:** Det votes over forslagene nr. 19 og 21, fra Fremskrittspartiet og Rødt.

Forslag nr. 19 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ordningen med gratis ferge fullfinansieres fra staten, og komme tilbake i forslaget til statsbudsjett for 2025 med en ordning som ikke medfører ekstraavgifter for operatørene av fergetilbudet.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 vurdere å komme tilbake til Stortinget med en løsning for etablering av Nasjonalt Snøskredsenter lokalisert i Lyngen kommune.»  
Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Rødt ble med 81 mot 19 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.10.43)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 22, fra Fremskrittspartiet og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en ekstra overgangsordning for kommunene som rammes hardest av nedvekting av PU-kriteriet i det nye inntektssystemet for kommunene.»

Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Rødt ble med 79 mot 22 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.00)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 20, fra Fremskrittspartiet og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2025 fremme forslag om å innlemme hurtigbåter til øysamfunn uten fastlandsforbindelse i ordningen med gratis ferge.»

Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

Venstre har varslet subsidiær støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Rødt ble med 77 mot 24 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.20)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 23, fra Fremskrittspartiet og Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en lengre overgangsperiode og/eller ytterligere kompensasjon i en overgangsfase for kommuner som har ekstraordinært store inntektsbortfall som følge av innføring av nytt inntektssystem for kommunene.»

Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Rødt ble med 76 mot 25 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.37)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 18, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en endring av inntektssystemet der kommuner som ligger over 140 pst. av landsgjennomsnittet i inntekter per innbygger, innberegnet de samme inntektene som regjeringen har lagt til grunn for det utvidede inntektsbegrepet for distriktstilskudd Sør-Norge, ikke skal kompenseres gjennom inntektsutjevningen.»

Venstre har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre ble med 76 mot 25 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.11.54)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 11 og 17, fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om at det i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 blir etablert en finansieringsordning som avhjelper den økonomiske belastningen for de tidligere vertskommunene etter HVPU-reformen.»

Forslag nr. 17 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 avvikle den øvre aldersgrensen for toppfinansieringsordningen for ressurskrevende tjenester.»

Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 72 mot 28 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.11)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 9, 15 og 16, fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 fremme forslag om økte midler til eldreomsorg og investeringer i flere omsorgsboliger og sykehjemsplasser gjennom Husbankens investeringstilskudd.»

Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber regjeringen heve aldersgrensen til 70 år i toppfinansieringen av særlig ressurskrevende tjenester fra 2025.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2025 vurdere å forbedre toppfinansieringsordningen for ressurskrevende tjenester i kommunene.»

Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 71 mot 30 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.30)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 10 og 12, fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en modell for en støtteordning for investeringer i nitrogenrensing av avløpsvann i områder som blir pålagt nye renskrav.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at kiosker og drivstoffstasjoner får anledning til å inngå i Merkur-programmet på lik linje med aktører i dagligvarebransjen, slik Menon foreslår i rapporten utarbeidet for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Menon-publikasjon nr. 131/2021).»

Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 69 mot 32 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.12.48)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 8, 13 og 14, fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt.

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en oppgjøringsordning slik at helsetjenester benyttet utenfor bostedskommunen i større grad kan belastes den kommunen tjenestemottaker betaler skatt til.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber regjeringen følge utviklingen av omleggingen av PU-kriteriet i utgiftsutjevningen nøye og sikre at kommunene har ressurser til å tilby gode og lovpålagte tjenester for funksjonshemmede, og følge med på at tjenestetilbudet i kommunene ikke blir redusert som følge av omleggingen.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med neste helhetlige revisjon av inntektssystemet for kommunene særskilt vurdere erfaringer med nedvektet PU-kriterium.»

Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt ble med 67 mot 34 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.08)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 4, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen vektlegge sterkere det kommunale selvstyret som en grunnleggende verdi i plan-, areal- og byggesaker enn i dagens praksis.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 67 mot 34 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.23)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 7, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sammen med kommunal sektor utrede hvordan en overgangsordning på fem år for inntektsutjevning, også for eierinntekter, ved nytt inntektssystem skal innføres, og komme tilbake til Stortinget med et forslag senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2025.»

Venstre har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 63 mot 38 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.39)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 5, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen om at endringer i inntektssystemet for kommunene utsettes og utredes videre.»

Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 61 mot 40 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.13.57)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 6, fra Høyre og Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen i det videre arbeidet med utgiftutjevningen utrede én eller flere faktorer som bedre ivaretar vekstkommuners spesielle situasjon.»

Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslaget.

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet ble med 59 mot 42 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.16)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 1–3, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Rødt.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utrede en modell for hovedstadstilskudd, herunder hvordan det kan innføres og innrettes. Regjeringen bes legge fram forslag om dette for Stortinget senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2025.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med kommunesektoren utrede et regionalpolitisk tilskudd til kommuner med store levekårsutfordringer, herunder hvordan tilskuddet kan innrettes og innføres. Regjeringen bes legge fram forslag for Stortinget senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2025.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i samarbeid med kommunesektoren utrede tilskudd og ordninger som kan endres eller innføres for å løse levekårsutfordringene i kommunene bedre. Regjeringen bes legge fram forslag for Stortinget senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2025.»

Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti har varslet støtte til forslagene.

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Rødt ble med 54 mot 47 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.34)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### v e d t a k :

##### I

Stortinget gir Kommunal- og distriktsdepartementet fullmakt til å fordele etter skjønn 1 000 mill. kroner for 2025. Beløpet foreslås bevilget over kapittel 571 Rammetilskudd til kommuner.

##### II

Stortinget ber regjeringen utrede endringer i regelverket slik at det blir mulig for kommunene å sette ulike skattesatser for sekundær-, fritids- og primærboliger.

##### III

Stortinget ber regjeringen evaluere det nye inntektssystemet for kommunene i løpet av 2029.

## IV

Stortinget ber regjeringen endre navn på PU-kriteriet i utgiftsutjevningen i inntektssystemet for kommunene ved å fjerne begrepet «psykisk». Hvilke diagnoser som faller inn under kriteriet, ligger fast.

## V

Stortinget ber regjeringen evaluere omleggingen av toppfinansieringsordningen for ressurskrevende tjenester og vurdere innslagspunktet for ressurskrevende tjenester i forbindelse med ordinære budsjettprosesser.

## VI

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en vurdering av en kompensasjon for de kommunene som utmerker seg med størst negativ førsteårsvirkning per innbygger som følge av endringene i inntektssystemet for kommunene.

**Presidenten:** Det voteres over II, III og IV.

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

## V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble vedtatt med 59 mot 41 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.14.56)

**Presidenten:** Det voteres over I, V og VI.

## V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

**Presidenten:** Stortinget voterer så over sakene nr. 1–6 på dagens kart.

*Votering i sak nr. 1, debattert 19. juni 2024*

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i statsbudsjettet 2024 under Landbruks- og matdeparte-

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

## v e d t a k :

## I

I statsbudsjettet 2024 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1151		Til gjennomføring av reindrifftsavtalen:	
	51	Tilskudd til Reindriftens utviklingsfond, økes med	3 500 000

mentet (Reindrifftsavtalen 2024/2025) (Innst. 437 S (2023–2024), jf. Prop. 98 S (2023–2024))

**Presidenten:** Under debatten har Bengt Rune Striefeldt satt fram fire forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Det voteres over forslagene nr. 1, 2 og 4, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre tilskuddsordningene slik at de i større grad stimulerer til økt produksjon, og benytte tilskuddsordningene aktivt for å favorisere reindrift som hovednæring.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en helhetlig revidering av reindrifftsloven, og i den sammenheng gjøre nye vurderinger og fastsette øvre reintall slik at de i større grad samsvarer med beiteressursene.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå vedtatte bestandsmål for rovvilt i reindrifftsområdene med sikte på å redusere måltallene og redusere bestandene ned til de nye bestandsmålene.»

## V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 13 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.15.45)

**Presidenten:** Det voteres over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre fritak fra veibruksavgiften for driftskjøretøy i reindriften.» Rødt har varslet støtte til forslaget.

## V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 83 mot 18 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.03)

Kap.	Post	Formål	Kroner
		fra 65 750 000 kroner til 69 250 000	
	75	Kostnadsenkende og direkte tilskudd, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra 121 850 000 til 121 184 000	666 000
	79	Velferdsordninger, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra 4 300 000 til 3 466 000	834 000

## II

Landbruks- og matdepartementet gis fullmakt til å iverksette tiltak i henhold til den foreslåtte reindriftsavtalen, og som er knyttet til bevilgninger i 2025.

**Presidenten:** Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 83 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.16.21)

## Votering i sak nr. 2, debattert 19. juni 2024

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Rune Striefeldt, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Per-Willy Amundsen om en bærekraftig reindriftsforvaltning (Innst. 401 S (2023–2024), jf. Dokument 8:141 S (2023–2024))

**Presidenten:** Under debatten har Bengt Rune Striefeldt satt fram ti forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for å sikre et øvre reintall som i større grad samsvarer med beiteresursene, og bidra til at reindriften i fremtiden blir økologisk bærekraftig.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til at distriktsplaner for reinbeitedistriktene også tar høyde for bærekraftig drift (bærekraftsplan), som lokale myndigheter også kan bruke i arbeidet med egen arealplanlegging.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre større medvirkning og tilføre ressurser til kommunene, slik at de kan stille krav til maksimalt øvre reintall i de respektive kommuner og sikre et bedre samarbeid om reindriftsforvaltningen.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre offentlig oversikt over reintall for hver enkelt siidaandel som et viktig styringsverktøy, og gjennomføre strengere

kontroll og sanksjoner mot siidaandeler som overstiger tillatt reintall.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen skjerpe inn sanksjoner og vurdere å frata reindriftsutøvere rett til å drive med reindrift ved gjentatte brudd på reindriftsloven, ved gjentatte overtredelser inn i andre beitedistrikter og på dyrket mark, samt ved gjentatte overtredelser i boligområder, hager og kirkegårder.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen følge opp og iverksette Stortingets vedtak ved behandlingen av Innst. 349 L (2018–2019) Endringer i reindriftsloven, § 33 andre ledd om at reinen i tillegg til tradisjonelt øremerke også skal merkes med individmerke.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å innføre produksjonskrav for reineiere for å sikre en mer økologisk bærekraftig reindrift og bidra til å ta ut mer slaktedyr og sikre et lavere reintall i vårflokk (før kalving).»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer slik at reindriftsnæringen m/undernæringer innlemmes i AA-registeret og gis egne næringskoder, slik at denne næringen behandles tilnærmet likt alle andre næringer.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre praksisen ved utbetaling av tilskudd via reindriftsavtalen, slik at utbetalinger av tilskudd skjer med utgangspunkt i registrert foretak og organisasjonsnummer.»

Forslag nr. 10 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fjerne taket for utbetaling av produksjonspremie på 650 000 kroner per siidaandel og 1 250 000 kroner per reinlag for å stimulere til økt slakt og produksjon.»

Det voteses alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:141 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bengt Rune Strifeldt, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Per-Willy Amundsen om en bærekraftig reindriftsforvaltning – vedtas ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen vedtatt med 88 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.20)

*Votering i sak nr. 3, debattert 19. juni 2024*

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Alfred Jens Bjørlo og Ingvild Wetrhus Thorsvik om å fjerne subsidiene over statsbudsjettet til selfangst (Innst. 423 S (2023–2024), jf. Dokument 8:152 S (2023–2024))

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

- forslag nr. 1, fra Bengt Rune Strifeldt på vegne av Fremskrittspartiet
  - forslag nr. 2, fra Alfred Jens Bjørlo på vegne av Venstre og Miljøpartiet De Grønne
  - forslag nr. 3, fra Geir Jørgensen på vegne av Rødt
- Det votes over forslag nr. 3, fra Rødt. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningen til selfangst i takt med prisveksten for å sikre videre bestandsregulering og opprettholdelse av tradisjoner i kystsamfunn.»

Votering:

Forslaget fra Rødt ble med 96 mot 5 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.17.57)

**Presidenten:** Det votes over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en femårig opptrappingsplan for å bidra til økt fangst av sel, hval og andre sjøpattedyr.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 14 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.12)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:152 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Alfred Jens Bjørlo og Ingvild Wetrhus Thorsvik om å fjerne subsidiene over statsbudsjettet til selfangst – vedtas ikke.

**Presidenten:** Det votes alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 2, fra Venstre og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne subsidiene over statsbudsjettet til selfangst.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Venstre og Miljøpartiet De Grønne ble innstillingen vedtatt med 94 mot 6 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.18.46)

*Votering i sak nr. 4, debattert 19. juni 2024*

Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til ratifikasjon av frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Moldova av 27. juni 2023 (Innst. 436 S (2023–2024), jf. Prop. 96 S (2023–2024))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget samtykker i ratifikasjon av frihandelsavtale mellom EFTA-statene og Moldova av 27. juni 2023.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

*Votering i sak nr. 5, debattert 19. juni 2024*

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hilde Marie Gaebpie Danielsen og Kirsti Bergstø om en uavhengig granskning av Fosen-saken (Innst. 433 S (2023–2024), jf. Dokument 8:115 S (2023–2024))

**Presidenten:** Under debatten har Per-Willy Amundsen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta lærdom av Fosen-saken. Bedre kunnskap om vindkraftens mulige påvirkning på reindrift bør vektlegges.»

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 13 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.19.36)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :**

Stortinget ber regjeringen ta lærdom av Fosen-saken. Bedre kunnskap om vindkraftens påvirkning på reindrift, styrket kompetanse på ivaretagelse av reindrift som samisk kulturbærer i kommunal, regional og statlig forvaltning og mulige tiltak som tilrettelegger for raskere avklaring av rettslig prøving av gyldighets-spørsmål, bør vektlegges. Regjeringen bes redegjøre for Stortinget om framdrift i arbeidet på egnet vis i løpet av høsten 2024.

**Presidenten:** Presidenten antar at Fremskrittspartiet vil stemme imot.

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling ble vedtatt med 87 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.20.24)

*Votering i sak nr. 6, debattert 19. juni 2024*

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens årsrapport for 2023 (Innst. 435 S (2023–2024), jf. Dokument 2 (2023–2024))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**v e d t a k :**

Dokument 2 (2023–2024) – Riksrevisjonens årsrapport for 2023 – vedlegges protokollen.

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Sak nr. 9 [15:20:50]

*Referat*

**Presidenten [15:20:51]:** Det foreligger ikke noe referat.

Stortinget går da tilbake til debatten i sakene nr. 7 og 8.

Sak nr. 7 fortsatte [15:21:00]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2025-2036 (Innst. 439 S (2023–2024), jf. Meld. St. 14 (2023–2024))*

Sak nr. 8 fortsatte [15:21:00]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud om videreutvikling av veireformen (Innst. 298 S (2023–2024), jf. Dokument 8:104 S (2023–2024))*

**Presidenten [15:21:07]:** Neste taler er Jone Blikra.

**Jone Blikra (A) [15:21:27]:** Å lage en realistisk nasjonal transportplan betyr å prioritere. Det å prioritere prosjekter og oppgaver innenfor samferdsel er krevende. Det er krevende fordi forrige nasjonale transportplan i stor grad var en ønskeliste og hadde skapt helt urealistiske forventninger landet over. Det er politisk krevende å rydde opp og lage en plan som lar seg gjennomføre, også innad i egne rekker, ved å markedsføre slagordet: Vi skal ta vare på det vi har. Man blir ikke husket og hyllet av å stå på en talerstol, løfte knyttneven og si: vedlikehold, vedlikehold, vedlikehold. Det blir ikke mye marsipankake og musikkorps av det, dessverre, men det er helt nødvendig å ha dette i fokus.

Vedlikeholdsutfordringene gjelder ikke minst på jernbanen. Det er i regjeringens plan flere nye prosjekter og ikke minst fullføring av påbegynte prosjekter. Det viktigste er allikevel dreiningen mot å prioritere drift og vedlikehold. Dette har ikke de nye samferdselskameraene forstått. Å plusse på nye prosjekter betyr en risiko for at mindre tiltak og vedlikehold blir nedprioritert. De har bl.a. ikke forholdt seg til kritikken fra Riksrevisjonen om elendig punktlighet i norsk jernbane. Det er store behov der ute – for folk i hverdagen – for å få togstrekningene som er der, til å virke. Etterslepet i vedlikeholdet må bort. Togene må gå når de skal. Vi må ha en politikk som tar på alvor hverdagen til folk, der de bor. Når vi så lager planer og fatter vedtak, må vi forsikre oss om at de blir gjennomført, at man ser resultater på bakken.



Arbeiderpartiet er opptatt av å sikre en enklere hverdag for de reisende, og vi vil styrke jernbanens konkurransekraft sammenlignet med andre transportformer. Dette innebærer at vi også vil gå gjennom selskapsstruktur og organisering av jernbanesektoren. Vi ønsker en enkel organisering og en tydelig ansvarsfordeling mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og de andre aktørene i sektoren. Den øvrige selskapsstrukturen og AS-ificeringen av jernbanen den forrige regjeringen sto i spissen for, må revurderes for å sikre en mer kostnadseffektiv, oversiktlig og effektiv jernbane i Norge. Men her er Høyre og Fremskrittspartiets svar mer konkurranseutsetting, mer AS-ificering – altså mer av den politikken som ikke har virket. Høyre og Fremskrittspartiets lekeliberalisme i norsk jernbane har slått feil og er ikke svaret på framtidens utfordringer i norsk jernbane.

Det som skal stå igjen etter regjeringens forslag til ny transportplan innenfor alle samferdselsområdene, er realisme og evne til å gjennomføre.

**Liv Kari Eskeland (H) [15:24:55]:** Vårens vakraste eventyr for oss med litt spesiell interesse for infrastruktur, eller transport- og kommunikasjonskomiteens høgdepunkt i perioden, er i ferd med å verta avslutta. Med det er det arbeidet som me alle har sett fram til, kome til ein ende. Denne gongen har det vore eit krevjande arbeid. Regjeringa brukte i framkant av framlegginga av NTP mykje energi på å dempa forventningane og ambisjonane knytte til denne NTP-en for åra som kjem. Den strategien lukkast dei med. Aldri før har eg opplevd lågare forventning til framlegginga av ein NTP. Og regjeringa innfridde, dessverre. Men det som verre var, var at regjeringa kollkasta føregåande NTP-ar og ikkje vidareførte viktige prosjekt som fram til no har hatt brei tilslutning både i næringslivet og politisk. Regjeringa ser heilt bort frå jobben til fagetatane og seriøse innspel og «cherry-pickar» etter innfallsmetoden. Regjeringa tek ikkje i tilstrekkeleg grad inn over seg, eller legg ikkje opp til, at transportsektoren må vera med på å ta sin del av nedtrekket i klimagassutslepp. Satsinga på fylkesveggar som vart lova i forkant, kom ikkje. Og me ser lite av det som var det store samtaleemnet dette året – korleis infrastruktur skal underbyggja beredskapssituasjonen som har endra seg etter krigen i Ukraina, Sveriges og Finlands inngang i NATO og klimaendringane som skyl over oss.

Me hadde venta at det i samtalar mellom regjeringspartia og SV ville opna seg ei større forståing for at det grønne skiftet i transportsektoren måtte auka tempoet. Det låg som eit openbert forhandlingskort på bordet. Men nei, i staden var det ein open invitasjon til oss andre om å finna og verta samde om gode løysingar med SV

på fleire område. Me hadde òg forventa at regjeringspartia i samtalanene med SV kom inn på openberre prosjekt som det har vorte jobba mykje for over lang tid, prosjekt som knyter landet saman. Men nei, heller ikkje her hadde regjeringa noko å by på.

Det som sjølvstakt er mest skuffande for oss som representerer vestlandskysten, er at Hordfast vart skote ut i det blå, eit prosjekt som Arbeiderpartiet i min region har vore overtydeleg på at må på plass. Ein landsdel som genererer store inntekter frå olje og gass, oppdrett og kraft, industri og eksport, gode inntekter som skal sikra den framtidige velferda vår; ein region utan jernbane, men òg utan veg – endeleg stod me for tur. Over 2 mrd. kr er brukte til planlegging. Det er ikkje rart at næringsliv og kommunar føler seg førte bak lyset. Her var det sjølvstakt ikkje håp om at SV skulle trø til for å få prosjektet inn att, dei har heile vegen vore relativt kritiske. Men at Arbeiderpartiet skulle svikta Vestlandet så grovt, det er faktisk vanskeleg å akseptera. Difor har eg spurt statsministeren om han brukar nok tid på å læra seg å forstå næringslivet på Vestlandet. I svaret sitt lét han faktisk næringsministeren svara, og rammevilkår som god veg er ikkje nemnt i svaret hennar i det heile.

Høgre har gjort eit grundig arbeid med NTP, og det gjer me fordi me veit at dette arbeidet peikar fram mot prioriteringane våre når me kjem i posisjon att. Difor er eg glad for at me har evna å gjera nokre klare val som tydeleg viser retning. Avgjerande prosjekt for å byggja saman landet er prioriterte, teknologiutvikling er prioritert, men det er òg fylkesveggar og omstilling til ein fossilfri transportsektor.

Det er òg bra at dei borgarlege partia er såpass godt samkøyrd. Eg høyrer her at ein meiner at ein ikkje er det. Me har brukt litt ulike ord, men me har vidareført det me starta då me sat i regjering. Me er klare til å gira opp infrastruktursatsinga som gjer at me byggjer landet saman, og ikkje byggja stykkevis og delt eller planleggja prosjekt som i neste omgang vert lagde i ein skuff. Me ønskjer å leggja til rette for framtidige generasjonar. God infrastruktur er ei viktig brikke i det puslespelet.

**Geir Inge Lien (Sp) [15:29:50]:** For oss i Senterpartiet har kyst, veg, breiband og utbetring av jernbanen vore viktig i denne prosessen.

Hamneanlegg og farleier langs hele kysten får endeleg eit forpliktande løft, som gjer det føreseieleg på lang sikt. Vi legg opp til eit historisk løft på fylkesvegane. I valkampen lovde Senterpartiet ein fylkesvegmilliard – no kjem det ein milliard ekstra i året.

På jernbane prioriterer vi meir til vedlikehald og fornying, framfor dei største prosjekta. Skal vi få passasjerane og godset over på tog, må toget gå, og det må gå i tide.

I Senterpartiet er vi glade for at vi har fått ei satsing på breiband som endeleg får oss i mål med full breibandsdekning. At alle i Noreg skal kunne ta del i den digitale kvardagen, er viktig for oss i Senterpartiet.

Verdiskapinga langs Vestlands-kysten er stor, og det er behov for å styrkje bu- og arbeidsmarknaden, redusere reisetida og styrkje framkjømda og trafikksikkerheita på heile E39 og fylkesvegane våre. Dette vil bidra til å styrkje konkurransekrafta til næringslivet og gjere kvardagen enklare for folk og næringsliv.

For Møre og Romsdal sin del er eg glad for auka ramme til fylka, slik at vi kan få eit etterlengta løft på fylkesvegane. Her kjem Møre og Romsdal fylke godt ut, med oppunder 100 mill. kr meir i året. Milliardsatsinga i transportplanen kjem til å monne.

Med denne NTP-en som underlag får vi endeleg sendt ut Stad skipstunnel på anbod. Endeleg skal vi få gjennomført prosjektet, som både gjer skipsfarten tryggare og opnar for vekst og verdiskaping lokalt, regionalt og ikkje minst nasjonalt.

Eg er glad for at vi legg opp til ei porteføljestyring, sånn at Statens vegvesen kan prioritere prosjekta etter kor modne dei er. I Møre og Romsdal har vi to prosjekt som er ferdig planlagde til oppstart, E39 Volda–Furene og E39 Vik–Molde. Med porteføljestyring håpar eg Volda–Furene kan kome i gang så fort som mogleg. Det einaste som manglar no, er ein bompengeproposisjon.

E39 Vik–Molde har vi lagt i ein utviklingsportefølje. Kan vi optimalisere prosjektet meir, kan vi dele opp prosjektet i fleire fasar, eller må det byggjast i sin heilskap? Det viktige er at vi bind saman fylket og gjer det enklare å bu og jobbe i heile Møre og Romsdal.

Eg er glad for at den samla satsinga på nybygging og vedlikehald bidreg til sysselsetjing og aktivitet for bygge- og anleggsbransjen, og at den sikrar arbeidsplassar og ikkje minst lærlingplassar for ungdomane våre.

Jordvern er viktig for oss i Senterpartiet og for regjeringa. Jordvern er matsikkerheit, beredskap og ein arv vi må forvalte på vegner av komande generasjonar.

På E39 Astad–Bjerkaset i Gjemnes kommune vert det no ein lang tunnel, sånn at vi sikrar verdifull matjord – i dag og i framtida.

I Nye vegars portefølje finn vi Eksportvegen, altså E136 Dombås–Vestnes. Eg er glad for at Nye vegar har sett i gang arbeidet, og eg er glad for at vi gjennom denne planen gjer det lettare for Nye vegar å gjennomføre prosjekta sine.

Eg er veldig glad for at vi no har brei einigheit her på Stortinget om rv. 15 Strynefjellet i planen, som den andre viktige transportåra både inn og ut av fylket.

Statens vegvesen forvaltar òg ei portefølje over mindre prosjekt til under 1 mrd. kr gjennom posten til mindre investeringar til riksveg. Her finn vi rv. 70 og Veibust-

krysset. Veibustkrysset låg opphavleg inne i Bypakke Ålesund, men vart i si tid teke ut av samferdselsminister Jon Georg Dale frå Framstegspartiet. I transportplanen legg vi opp til ei forventning om snarleg gjennomføring av desse to prosjekta.

Senterpartiet og regjeringa legg opp til ei årleg løyving til mindre investeringar på 5,7 mrd. kr i året i den første seksårsperioden, og 77 mrd. kr over perioden. Dette er pengar som går til heile landet, og eg er sikker på at kvardagsvegane til folk vert tryggare månad for månad.

Det eg er mest fornøgd med i denne meldinga, er at Senterpartiet og Arbeidarpartiet har fått til ein plan som fokuserer på vedlikehald og å ta vare på det vi har, og ikkje minst at planen er gjennomførleg.

**Morten Stordalen (FrP) [15:34:59]:** Nå skal jeg gi honnør til foregående taler. Han er vel den første fra regjeringspartiene jeg har hørt snakke litt positivt om egen plan. En skulle nesten tro vi var i budsjettdebatt.

Det kunne være fristende å spørre om representantene fra regjeringspartiene har sett på denne planen – Nasjonal transportplan, melding til Stortinget. En rekke innlegg fra talerstolen har handlet om å kreve fra de partiene som har flertall i dagens storting, å tilføye noen ekstra prosjekter. En blir avkrevd inndekning. Jeg har ikke klart å lese at det står om inndekning fra regjeringen – om hvilke fagområder, politikkområder, man skal prioritere ned og opp. Det kunne vært interessant å høre, særlig fra komitéleder Gjelsvik, som har et overordnet ansvar.

Statsråden har riktignok forsøkt – ganske alene – å snakke positivt om sin plan. Det er godt å høre. Men fra regjeringspartiene savner jeg særlig én ting, og det er visjonen for de neste tolv årene. Det er ingen visjon.

Vi i Fremskrittspartiet har større visjoner og ambisjoner enn det regjeringspartiene har når det gjelder samferdsel i Norge. Det handler ikke bare om å bruke mer penger, men hvordan vi bruker pengene. Da må vi ha mer konkurranse, da vil vi ha en ny veireform. Vi vil gå videre og sørge for at Statens vegvesen får en egen utbyggingsavdeling, i direkte konkurranse med Nye veier AS, for å få mer for pengene og øke handlingsrommet. Vi vet at da vi opprettet selskapet Nye veier, bidro det positivt til at Statens vegvesen også klarte å kutte kostnadene sine. De ønsker å vise det samme som Nye veier. Tiden er moden for å se framover.

Det samme ser vi på jernbanesiden. Det er ingen tvil om at Bane NOR trenger en konkurrent, og at de trenger å tenke nytt. Når det gjelder Ringeriksporteføljen, hadde Nye veier planlagt å kutte kostnadene med 7,7 mrd. kr og å bruke 2,3 mrd. kr på planlegging – Ringeriksregionen, med kommuner og næringsliv,

6 mrd. kr til sammen. Det første denne regjeringen gjorde, var å splitte det opp og gi det tilbake til Bane NOR. For det var en suksess, må vite.

Det er ganske imponerende at vi har en statsråd som sier at vi har en robust plan, at den er ambisiøs, og at det er en ny sikkerhetspolitisk situasjon. Jeg er helt enig i at den sikkerhetspolitiske situasjonen er ny. Da er det merkelig at man velger å dytte på etablering av kryssningsspor på Ofotbanen, som er så viktig for Forsvaret, som har vært så overtydelige, helt til slutten av perioden. Man sier at man muligens kan vurdere å bygge det. Nei, nå er det alvor.

Forsvaret er tydelig. Totalberedskapskommisjonen er tydelig. Tidligere forsvarssjef Sunde har sagt det, at nå er det alvor. Det er overskriften. Hva gjør regjeringen? De venter til slutten av 12-årsperioden. Kanskje de skal bygge noen kryssningsspor. Det er passivt.

Jeg er glad for at vi har et flertall i Stortinget som er litt mer ambisiøse enn det og vil framskynde det, nettopp fordi det er så viktig. Men så står man i stedet og sier at det er så mye til jernbane. Dette handler om Forsvaret – forsvarer av landet vårt. Det er det det handler om. Jeg skulle ønske flere var enige med Fremskrittspartiet om at vi skulle hatt en egen beredskapsportefølje som var en kraftsatsing. Det handler ikke om å frakte folk på Østlandet. Hvis representanten Gjelsvik mener at Narvik er på Østlandet, er det på tide å reise litt mer rundt og faktisk se hvor man er.

Når regjeringen snakker om en realistisk nasjonal transportplan, høres det veldig bra ut, det. Jeg vet ikke om det er realistisk at man ikke legger til kostnadsøkningene på 25 pst., eller at man er så ambisiøs at man sørger for at man skal elektrifisere tungtransporten ti år før EU gjør det, i 2030. En skal elektrifisere alle anleggsplasser. Det står i NTP at det er kostnadsøkninger, det står det når vi stiller spørsmål. Dette er heller ikke hensyntatt. At det skal gjøre det mer ambisiøst og framoverlent, er jeg veldig usikker på.

Regjeringspartiene står nå og sier at vi setter andre prosjekter i spill. Det er det veldig spesielt av regjeringspartier å si, og særlig av regjeringen. Hvis Stortinget fatter et vedtak, plikter regjeringen å følge det opp og å komme tilbake til Stortinget dersom man ikke klarer å følge det opp. Og dersom man allerede nå har avblåst disse prosjektene, eller avblåser det som står i egen plan, er det høyst spesielt. Hvis man ikke ønsker å følge Stortinget, er det også følger av det.

Hvis det er noen som skaper usikkerhet rundt prosjektene, også det som står i regjeringens eget dokument, er det regjeringspartiene selv. Jeg ville vært veldig forsiktig med å gjøre det dersom man skal forholde seg til Stortinget, som en regjering må gjøre.

**Tom Einar Karlsen (A) [15:40:08]:** Å knytte sammen et land som Norge med effektive, miljøvennlige og trygge transportløsninger er en stor oppgave som krever langsiktig og strategisk styring. Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2025–2036 svarer godt på den oppgaven i en tid da forutsetningen for å utvikle samferdselssektoren har endret seg mye siden forrige rullering av NTP. Å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten vi har til fulle før vi bygger nytt der vi må, er gode prinsipper å styre etter når vi vet at det økonomiske handlingsrommet sannsynligvis blir mindre i årene som kommer.

Vi skal fortsatt bruke mye penger på samferdsel. De to forrige regjeringene økte samferdselsbudsjettene jevnt og trutt, og med denne planen legges det opp til å videreføre en relativt høy pengebruk, samtidig som vi dreier innsatsen over mot mindre investeringer, drift og vedlikehold. Det øker sjansen for at Stortinget greier å følge opp planen med nødvendige bevilgninger i kommende budsjettbehandlinger.

Over hele landet har folk og næringsliv behov for bedre transporttilbud til både personer og gods. Samtidig rykker datoen nærmere for når klimamålene skal nås, og naturtap må reduseres. Infrastrukturen må sikres mot flom, ras og skred. Transportsystemene skal løse nye oppgaver knyttet til forsvar og beredskap. Ny teknologi skal implementeres, og i de delene av transportbransjen hvor sosial dumping og arbeidslivskriminalitet er et problem, må det ryddes opp. Det kanskje mest urovekkende er en negativ trend den siste tiden med flere alvorlige ulykker på veinettet vårt. Den må snus.

For Arbeiderpartiet er det viktigste svaret på alle disse utfordringene å ta bedre vare på det vi har. På den måten får vi redusert ulykkesrisiko, vi får fjernet flaskehalser, og vi får realisert flere forbedringer i transportsystemet, som gjør hverdagen enklere over hele landet.

Samferdsel betyr mye for folk, og det er nok ikke mange saker i denne salen som engasjerer og berører såpass mange som det Nasjonal transportplan gjør. Vi i komiteen merker det engasjementet på antallet henvendelser vi får fra lokalpolitikere, interesseorganisasjoner, bedrifter og enkeltmennesker. De aller fleste av dem som kontakter oss, har reelle problemer som må løses, og de løfter som regel fram gode saker og samferdselsprosjekter. Som politiker er det naturligvis fristende å si ja til alle gode ønsker med en gang, men veien til en viss plass er som kjent brolagt med de beste intensjoner, og noen ganger må noe vente til neste runde – så man ikke tar munnen for full.

Opposisjonen har i dag samlet flertall for å løfte flere store investeringsprosjekter inn i planen og prioritert flere av disse med oppstart i første seksårsperiode. Det man derimot ikke har greid å samle flertall for, er hvor-

dan disse prosjektene skal finansieres. Der er spriket mellom partiene betydelig, og det er ikke greit å spå hva slags inndeknings- og kuttforslag som eventuelt får flertall.

Jeg er bekymret for at disse nye store investeringsprosjektene, som i all hovedsak tilfaller et heller begrenset geografisk område, skal binde opp så mye ressurser at vi får problemer med å realisere resten av planen. Det vil i så fall være synd for alle dem rundt omkring i det ganske land som har jobbet hardt for å få sitt prosjekt inn i planen, og som nå har håp om at deres transportutfordringer skal bli løst. Regjeringens forslag til plan, med større fokus på mindre investeringsprosjekter, gir oss en bedre geografisk fordeling, som kommer flere landsdeler og transportformer til gode. Det gir også mer fleksibilitet i møte med den kostnadsveksten vi har sett i anleggsbransjen. Med flere mindre investeringsprosjekter får man raskere realisert nytten i hvert enkelt prosjekt. Man får nok også en større kostnadsreducerende effekt gjennom bruk av porteføljestylingen når man har flere prosjekter å jobbe med i porteføljen.

Transportsystemet vårt fungerer heller ikke uten alle de menneskene som har sin arbeidsplass bak ratt, ror eller spaker. For Arbeiderpartiet er det en fanesak å bekjempe sosial dumping og arbeidslivskriminalitet og redusere risikoen for ulykker. Det skal være et trygt og godt arbeidsliv i transportsektoren, med anstendige lønns- og arbeidsvilkår, og det er godt å se at regjeringen tar det ansvaret på alvor og følger det opp med et bredt sett med virkemidler.

Med denne planen har vi et godt utgangspunkt for å utvikle samferdselsektoren videre, og vi kan også med dette få en realistisk plan som det er mulig for Stortinget å følge opp. Det er viktig for oss i Arbeiderpartiet, for det vil gi trygghet og forutsigbarhet for alle dem som venter på de viktige prosjektene, og for alle dem som skal bygge og drifte samferdselsektoren framover.

**Erlend Larsen (H) [15:45:29]:** Det er positivt at luftfarten er tatt med i NTP, selv om luftfartsmeldingen vi behandlet for ett år siden, er mer omfattende og dekker langt flere områder enn NTP gjør. Når det er sagt, er det en rekke elementer fra luftfartsmeldingen det ville vært naturlig å kvittere ut ett år senere. Det har ikke skjedd noe det siste året som gjør det enklere å drive flyselskap i Norge. Vi kan vel heller si: tvert imot.

Regjeringen har ennå ikke meldt Norge inn i EUs unionsdatabase for bærekraftig drivstoff, noe som gir norske flyselskaper ekstrakostnader på flere hundre millioner kroner etter hvert som kravene til innblanding av bærekraftig drivstoff øker. Regjeringens passivitet gir EU-registrerte flyselskaper et vesentlig konkurransefortrinn, også på norske innenriksruter. Norske

flyselskaper må ha like konkurransevilkår som sine utenlandske konkurrenter. Norge er beredskapsmessig avhengig av flyselskaper med norsk AOC og fly eid og registrert i Norge, noe vi fikk se betydningen av under pandemien. Derfor foreslår vi sammen med Venstre forslag nr. 20, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen melde Norge inn i EUs Unionsdatabase for bærekraftig drivstoff.»

Det er positivt at regjeringen har satt av 1 mrd. kr i planperioden til en framskyndet innføring av null- og lavutslippsluffart i Norge. Så kan en stille spørsmål ved om tiltakene regjeringen lister opp, treffer godt nok.

Hva gir best effekt for klimaet? Det kan hende det ville vært bedre å bruke milliarder på tiltak for å få opp produksjonen av bærekraftig drivstoff, slik at prisen går ned. Innblanding av bærekraftig drivstoff er den raskeste og mest effektive måten å få ned flybransjens klimagassutslipp på, men per i dag er ikke industrien giret for å produsere store nok volum. Dermed blir literprisen tre til fem ganger høyere enn for fossilt drivstoff.

Da luftfartsmeldingen ble vedtatt for et drøyt år siden, vedtok et enstemmig storting at Støre-regjeringen skal etablere en plan for at Norge skal få en ledende posisjon innen produksjon av bærekraftig drivstoff. Målet var å posisjonere norsk industri til å stå klar til å levere bærekraftig drivstoff når innblandingskravene blir innført i EU. Svarene på skriftlige spørsmål om dette gir inntrykk av at regjeringen ignorerer stortingsvedtaket fullstendig. Dette er ikke akseptabelt, verken av hensyn til parlamentarismen, norsk industri eller nødvendige kutt i klimagassutslipp. Det er beklagelig at regjeringen ikke har lagt noe som helst til rette for norsk industri, slik de enstemmige stortingsvedtakene ba om. Vi i Høyre etterlyser en plan for vedtakene 632 og 633, som ble fattet ved behandlingen av Nasjonal luftfartsstrategi.

Det er bra for distriktene at fullprisbillettene på kortbanenettet ble halvert fra 1. april. Dette er noe Høyre støtter, for FOT-rutene er en viktig del av kollektivtilbudet i distriktene. Men vi er bekymret for rutetidene innbyggerne våre blir tilbudt. Tilbakemeldingene vi får fra de reisende, er at det er betydelig vanskeligere å få plass på de mest attraktive flyrutene. Det har også blitt lavere frekvens og ugunstige rutetider på en rekke strekninger, noe som gir reisende lite fleksibilitet og et dårligere tilbud enn før. Rutetilbudet må evalueres, og avgangstidene må justeres slik at de er til gagn for innbyggerne.

Jeg ser nå at forslaget vi lagde på dette området, som samtlige partier i komiteen stiller seg bak, skulle hatt med en tidsfrist. Det er ikke tilfredsstillende å vente fem–seks år på å rette opp rutetider som har blitt så håpløse for så mange av våre innbyggere. Jeg forutsetter at

regjeringen evaluerer og utfører nødvendige endringer så snart som mulig.

Det grønne skiftet kommer til å bli kostbart for norske flyselskaper. Vi som er i storting og regjering, har et ansvar for å bidra til å holde kostnadene til bransjen nede.

Avinor og de ikke-statlige lufthavnene har fått svekket sin økonomi med flere hundre millioner kroner som følge av at regjeringen har innført restriksjoner på taxfree-ordningen. Samtidig blir lufthavnene pålagt nye kostnader. Dette rammer Avinor-modellen og den økonomiske sikkerheten til alle våre lufthavner. Det virker ikke som om man i Nasjonal transportplan tar dette inn over seg, for den kommer ikke med noen tiltak som vil styrke norsk luftfart.

Den skjerpede grensekontrollen, som kalles Entry/Exit, innføres fra 6. oktober i hele Europa. Her skal lufthavnene som har flygninger utenfor Schengen, kjøpe tjenester fra politiet. Alle andre samfunnsoppgaver finansieres over justisbudsjettet, og det bør også behovet som Entry/Exit-kontrollen gir for økt antall politifolk.

Regjeringen stiller ikke krav til at Avinor skal drive mer effektivt. Uten en aktiv og engasjert eier uteblir også nødvendige insitament for ledelsen i Avinor til å drive mer effektivt. For et selskap med 3 000 ansatte og et budsjett på 11–12 mrd. kr er det mulig å redusere kostnadene samtidig som kvaliteten blir opprettholdt.

Et eksempel er fra Meld. St. 30 for 2016–2017, hvor det ble gitt en forventning om at innføringen av fjernstyrte tårn ville gi vesentlig lavere driftskostnader for lufthavnene. Så langt har ikke fjernstyrte tårn gitt noen innsparinger, bare økte investeringskostnader.

**Stein Erik Lauvås (A) [15:50:43]:** Vi ble egentlig ganske fornøyde i Østfold da regjeringen i forslaget til Nasjonal transportplan la 23 mrd. kr på bordet for å bygge ut dobbeltsporet i Østfold. Det er et dobbeltspor som vil gi to tog ekstra i timen mellom Oslo og Fredrikstad og hele fire tog i timen i rushtiden.

I Østfold er vi om lag 310 000 mennesker. Mange pendler fra Østfold til Oslo. Noen pendler også andre veien. En bedring av togtilbudet har stått veldig høyt på dagsordenen hos alle partier i Østfold i mange, mange år – ja, nesten så lenge jeg kan huske. Derfor trodde jeg at vi som Østfold-benk kunne gå ut og si at en slik bevilgning eller et slikt forslag fra regjeringen, på inntil 23 mrd. kr til togprosjekt i Østfold, var bra. Slik blir det dessverre ikke. Jeg hadde aldri trodd, og jeg tror det nesten ikke ennå, at det skulle komme forslag fra Høyre – av alle, hadde jeg nær sagt – om at Østfold ikke burde få disse 23 milliardene til togprosjektet. Jeg kan i mitt politiske liv ikke huske at et parti på sentralt nivå fjerner et samferdselsprosjekt av denne størrelsen, og at fylkesleddet ikke

protesterer. Det er helt stille fra Østfold Høyre. Det er ikke til å tro. På toppen av det hele gir det samme Høyre milliarder til et togprosjekt på den andre siden av fjorden, som, etter hva jeg forstår, ligger helt likt angående planlegging, noe Høyre skylder på var årsaken. Østfold Høyre er fremdeles helt stille, men jeg antar at Vestfold Høyre jubler.

For noen dager siden hadde jeg et møte med Maskinentrepreneurernes Forbund i Østfold. Det er de som organiserer bygg og anleggsbransjen og har medlemmer der. De melder om tynnere og tynnere ordrebøker i Østfold, i likhet med mange andre fylker i landet. En satsing på et byggeprosjekt av denne størrelsen ville hjulpet mye. Vi ville holdt folk i jobb og gitt pendlerne et bedre togtilbud, men dette – jeg hadde nær sagt kinderegget – vil altså Høyre sette en stopper for. Det er, som sagt, helt utrolig.

Høyre prøver seg riktignok med å si at de skal prioritere andre prosjekter. Det er å kaste blå i øynene på folk i Østfold, både når det gjelder rv. 19 i Moss, og når det gjelder den siste biten av E18 til Vinterbro. At Høyre nå forsøker å framstå som et slags redningsparti for disse to prosjektene, står rett og slett ikke til troende. At vi ikke kunne stått sammen i Østfold om et prosjekt som er både samfunnsnyttig, klimanyttig, lenge ønsket og ville gitt en styrking av anleggsbransjen samt sikret arbeid og aktivitet i Østfold i mange år, er trist. Det er så trist som en kjent boktittel beskriver det.

Det er bare å slå fast at Høyre og Østfold Høyre har kastet Østfold om ikke under bussen, så i hvert fall ut på togsleddene, og de lar oss i stikken. Høyre og Østfold Høyre synes det er bedre å sende disse investeringene til helt andre fylker, og det får både innbyggere og næringsliv i Østfold bite seg merke i.

**Erna Solberg (H) [15:54:40]:** Jeg vil kanskje få lov å si til forutgående taler at hvis et prosjekt som man omtrent ikke har begynt ordentlig planlegging av, skal redde anleggsbransjen i Østfold de nærmeste årene, tror jeg man tar litt hardt i. Dette er jo et prosjekt som neppe lar seg realisere før kanskje helt på slutten av denne langtidsplanen.

Det er helt sikkert veldig mange som har stor glede av både biler, tog, jernbane, ferje og annet i seg selv, men for Høyre er utgangspunktet at dette er virkemidler for å nå noe som er viktigere og større i vårt samfunn. Vi mener at Norge ikke er ferdig bygget. Vi trenger bedre infrastruktur fordi det er en viktig del av alt det arbeidet som dreier seg om å gjøre Norge konkurransedyktig for fremtiden, sørge for å løse velferdsoppgavene våre og bygge bo- og arbeidsmarkedsregioner sammen. Det er en viktig strategi for å sikre at også mange små steder i fremtiden kan få tilgang på kompetent personell ved at man har større bo- og arbeidsmarkedsregioner. I en verden

hvor vi må omstille oss, hvor det er flere eldre og færre unge, er det å ha god infrastruktur ekstremt viktig.

Det betyr at vi må satse på en del av de prosjektene som klart har viktige funksjoner. Vi bruker mer oljepenger enn noen gang. Det gjør vi bl.a. fordi det var en målsetting den gangen vi innførte bruken av oljepenger, da vi begynte å bruke handlingsregelen, at vi skulle bygge infrastruktur for å sørge for å bli mer konkurransedyktige fremover. En grunnleggende del av det er at da må vi – ikke bare, men også – prioritere de prosjektene som faktisk er samfunnsmessig lønnsomme, de som gir en merverdi til samfunnet. Det er veldig rart med denne planen at man ikke satser på de mest lønnsomme prosjektene, de prosjektene som kan bidra til å gjøre Norge mer konkurransedyktig, til at vi har et sterkere næringsliv, og til at bo- og arbeidsmarkedsregionene blir større.

Det er flere viktige prosjekter fra den forrige NTP-en som denne regjeringen har tatt ut, lagt i møllpose og egentlig lagt vekk. La meg nevne to av dem som jeg synes er viktige – Hordfast og Ringeriksbanen. Hordfast er landets mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekt for øyeblikket. Det er altså ikke med, til tross for at man skal bruke mer penger. Man skal også prioritere mange andre prosjekter enn de som er samfunnsøkonomisk lønnsomme fordi det er viktig med infrastruktur mange steder, men man må i alle fall få med seg de prosjektene som kan bidra til å gjøre Vestlandet enda sterkere i en omstillingstid. Det gjør man ikke. Man bygger altså ned istedenfor å bygge opp omstillingsevnen gjennom de prioriteringene man gjør i dag.

Både Hordfast og Ringeriksbanen er prosjekter som bygger regioner sammen, som utløser næringspotensial. Ringeriksbanen er viktig fordi det går raskere til Bergen. Det synes jeg er fint, men enda viktigere er det at det utløser et helt nytt, stort bo-område tett på Oslo som kan avhjelpe presset i området rundt storbyen, og som kan gjøre det mulig å få tilgjengelige boligarealer til en levelig pris, i en tid da boligmarkedet koker over på det sentrale Østlands-området og særlig i Oslo.

Jeg er stolt over hvor mye vi fikk til i regjeringen på samferdselsområdet. Vi doblet bevilgningene til samferdsel i løpet av de åtte årene vi styrte. Vi åpnet 800 km med ny vei. Vi reduserte reisetiden på flere viktige strekninger. Det betyr at vi fikk ned kostnadene for næringslivet. Med to transportplaner på over 100 mrd. kr er det ikke tvil om at vi satte en standard for økt satsing på samferdsel og infrastruktur. Vi gjorde også noen andre viktige ting, for den store debatten før 2013 var: Hvorfor bygger vi så mye stykkevis og delt? Hvorfor tar vi ikke ut større strekk? Det gjorde vi endringer på, bl.a. ved å etablere Nye veier og sørge for at vi bygget på en mer effektiv og mer samfunnsnyttig måte enn tidligere. Nå har vi to miljøer som bygger vei raskt og billigst mulig, og

som ikke minst tar vare på veien best mulig og på en billigst mulig måte. Vi har ikke bare flust med penger for å bygge dyrere og mer stykkevis. Vi har erfaringer fra hva det betyr.

Nå er vi tilbake igjen på en vei som kan bidra til at vi bruker mer penger på samferdsel uten at vi får mer samferdsel av de pengene. Det er ikke en riktig prioritering i et samfunn som trenger mer, både til eldreomsorgen, til helsevesenet og til politiet. Da må vi jobbe så effektivt som mulig på alle disse områdene.

Jeg må si at denne planen fra regjeringen egentlig er en plan for stillstand. Den viser at regjeringen ikke hadde ambisjoner på samferdselsområdet. Man anklager andre for at de ikke har dekning for forslagene sine. For å si det slik: Denne regjeringen har heller ikke lagt frem noen dekningsplan. Det er ikke slik at Nasjonal transportplan er en langtidsbudsjettering. Det er en plan for planlegging.

**Presidenten [15:59:54]:** De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

**Helge Orten (H) [16:00:04]:** Et viktig formål med Nasjonal transportplan er å legge til rette for forutsigbarhet over tid. Da vi behandlet Nasjonal transportplan i 2021, var det bred tilslutning til Solberg-regjeringas prioriteringer, også fra dagens regjeringspartier. Det ser vi dessverre i altfor liten grad igjen i Støre-regjeringas NTP, som vi skal behandle her i dag.

Regjeringa tar ut ferdig planlagte og regulerte prosjekter som har vært planlagt i lang tid og vært prioritert i flere NTP-runder. Dette er prosjekter som Arbeiderpartiet og Senterpartiet tidligere har vært for. Samtidig løftes det inn nye prosjekter, der planlegging knapt er påbegynt, og som er på utviklingsstadiet. Det bidrar ikke til forutsigbarhet og er dårlig samfunnsplanlegging.

Et eksempel på dette er satsingen på en opprustet og ferjefri E39, som går helt tilbake til Stoltenberg-regjeringas tid. Utbygging av E39 er viktig for å korte ned reisetida langs Vestlandet. Det er også svært viktig for å bygge attraktive, gode arbeidsmarkeder i områder med stor verdiskaping og et eksportrettet næringsliv. Solberg-regjeringa prioriterte dette høyt og la inn oppstart av både E39 Hordfast og E39 Ålesund–Molde, eller Møreaksen, i første seksårsperiode av NTP 2022–2033. Prosjektene er tilnærmet klare for bygging, og reguleringsplan foreligger. Støre-regjeringa velger likevel å legge disse prosjektene i en utviklingsportefølje, noe som for meg er helt uforståelig. Det minner mer om en avviklingsportefølje.

Vi i Høyre gjør betydelige omprioriteringer i vårt alternativ til Støre-regjeringas NTP og øker rammen med 5 pst. Det er en moderat økning, som det er realistisk å gjennomføre. Innenfor denne rammen har vi rom for å starte både Hordfast og Møreaksen i første seksårsperi-

ode. Det er ennå ikke for sent for regjeringspartiene å vise at de fortsatt står inne på satsingen på E39 og sørger for at disse prosjektene følges fra utviklingsporteføljen og inn som prioriterte prosjekter i NTP.

I Møre og Romsdal har vi flere uløste oppgaver i samferdselssektoren som må løftes fram. Arbeidet med E39 må videreføres og nødvendige avklaringer gjøres slik at ambisjonen om en opprustet og ferjefri E39 er reell. Det gjelder også veien videre sørover fra Ålesund, med Hafast og gode løsninger forbi både Ørsta og Volda. Strekningen E39 Vik–Ørskogfjellet bør planlegges og fullføres samtidig med Møreaksen, og fellesstrekningen E39/E136 Ørskogfjellet–Breivika, som er en viktig del av eksportveien E136, må planlegges ferdig og vurderes ved neste rullering av NTP. I tillegg er det nødvendig å fullføre planleggingen og avklare finansiering av E139 Solavågseidet–Breivika, som er en svært ulykkesutsatt strekning, med stort trafikkgrunnlag.

Jeg registrerer at både Arbeiderpartiet og Senterpartiet omsider har skjont verdien av Nye veier og konseptet med porteføljestyring, og at dette videreføres i denne NTP-en. Det er bra. Det er dessverre ikke mye spor av nye reformer i NTP som kan bidra til økt effektivitet og lavere kostnader. Det er skuffende.

Ingrid Fiskaa hadde her teke over presidentplassen.

**Geir Adelsten Iversen (Sp) [16:03:14]:** I alle samferdselsdebatter vi har hatt, skryter opposisjonen av at de fikk bygd firefeltsveier i hele landet. Det betyr at for Høyre og Fremskrittspartiet slutter landet rundt Steinkjer. Folk i nord er ikke så storforlangende at de trenger firefeltsveier. Vi trenger veier som er gode nok, som er åpne, og hvor en ikke har hjertet i halsen når en kjører.

Vi er ett land, men jeg tror ikke mange i sentrale strøk egentlig forstår hvor store forskjeller det faktisk er i dette landet. Der jeg kommer fra, er det mange med en daglig plan B. Blir tunnelen stengt, eller går det et ras, må en ha alternativ overnatting klar. Det finnes ingen buss for ferje eller reisegaranti med rett til taxi om en blir 20 minutter forsinket.

Mitt engasjement for å sikre mer midler til rassikring, til FOT-ruter, ferjer og fylkesveier handler ikke om at jeg er imot at en skal ha reisealternativer i resten av landet. Det handler om å sikre et eksistensminimum ute i distriktene. Regjeringen tar dette på alvor. Senterpartiet og Arbeiderpartiet har sammen i regjering lagt fram en plan som sikrer et historisk løft for Finnmark. Vi er straks i gang med betydelige forbedringer av havnen i Vardø og Kjøllefjord. Mange mindre prosjekter er også løftet, og det vi hører, er at folk blir kjempeglade for noen mindre prosjekter. Folk i Finnmark har vært sul-tetøret altfor lenge.

Det som er fint i komiteen, er at folk er positive til å være med og satse på Finnmark og Nord-Norge. Men noen er ikke like opptatt av å finne penger til det. For egen del må jeg si at jeg tror at nå skjer det, nå kommer en skikkelig satsing som gir det løftet som folk har bedt om lenge, ikke bare i Finnmark, men i hele landet, spesielt i de kommunene som ligger ytterst, og som sjelden har blitt sett. Vi ser dem, og vi vil løfte disse på gode måter.

For Finnmark vil vi nå komme i gang med en satsing som Finnmark har ventet på. Vi kan endelig se at Kløfta i Alta, Saragammen–Rypefjord i Hammerfest, Karasjok–Gievdneguoikka og Høybukta–Heseng kommer inn i en plan med finansiering. Jeg er lei meg for at opposisjonens enkeltvedtak kan sette noen av disse prosjektene i fare. Men nå skjer det.

**Morten Wold (FrP) [16:06:32]:** Det er en stor dag i dag fordi et flertall i denne salen nå, en gang for alle, slår fast at Ringeriksbanen skal bygges. Det sies at alle gode ting er tre, så da er det å håpe at det også er tilfellet i denne saken. Stortinget har nemlig vedtatt det samme to ganger tidligere, uten at det er blitt så mye som en meter med ny skinnegang.

Og sannelig sørger ikke stortingsflertallet også for at dødsveien E16 blir en trafiksikker firefeltsvei, og at begge deler blir en del av fellesprosjektet FRE16 i Nye veiers portefølje. Dette skjer selv om regjeringen og samferdselsministeren har forsøkt å skyve Ringeriksbanen ut i det ytterste mørke og virkelig sørge for at prosjektet med forkortet reisetid med en time mellom Oslo og Bergen trolig aldri ville blitt realisert.

Selv har jeg kjempet for fellesprosjektet i flere år og gang på gang utfordret samferdselsministeren i spørretimen og gjennom skriftlig spørsmål. Lokale medier som Ringerikes Blad og Hallingdølen har utført sitt samfunnsoppdrag på en forbilledlig måte, stilt kritiske spørsmål og stilt samferdselsministeren og øvrige representanter for regjeringspartiene til veggs mange ganger. Lokalsamfunnene i Hole, Ringerike, Hallingdal og hele veien til Bergen har stått samlet og kjempet kampen sammen. Og nå kommer belønningen gjennom Stortingets vedtak.

Det er investert flere milliarder kroner i å legge til rette for Ringeriksbanen, bl.a. i infrastruktur, vann- og kloakkanlegg, skoler og barnehager. Mange har måttet flytte fra hjemmene sine, som ble innløst i påvente av byggingen. De flyttet fra hus og hjem de var glade i, fordi et stort samferdselsprosjekt skulle realiseres. Da skulle det også bare mangle at vi ikke i respekt for disse menneskene faktisk også lar banen bygges. Ved å vrake Ringeriksbanen nå ville vi bidratt til at politikerforakten

hadde økt. Jeg er glad stortingsflertallet ikke ville være med på det.

La meg også nevne viktigheten av å få til kryssløsningen på Helgelandsmoen på nye E16 til Hønefoss. Stortinget har i tidligere vedtak gitt klarsignal til å regulere et kryss, med forbehold om lokal medfinansiering. Krysset har vært Vikens og nå Buskerud fylkeskommunes viktigste innspill til prosjektet. Det er mitt og Fremskrittspartiets håp at departementet gjennomfører en endring i planen slik at kryssløsningen kan gjennomføres. Det står private klare til å finansiere merkostnaden for krysset, utover de allerede bevilgede 50 mill. kr fra staten.

Det tar mange år å bygge Ringeriksbanen. Men igjen slår Stortinget fast at det skal skje. Det vil gi et løft for mange kommuner fra Bærum til Bergen.

Det er noe som heter at «der det er vilje, er det vei». Nå viser Stortinget vilje og sier ja til både bane og vei. Og om noen år lyder det over høyttaleranlegget: «Ta plass. Dørene lukkes.»

**Per-Willy Amundsen (FrP) [16:09:38]:** I en situasjon hvor Norge og et samlet storting har gått sammen for å styrke det norske forsvaret betydelig i årene som kommer, ja, oppruste det norske forsvaret, registrerer jeg at flertallet i Stortinget dessverre ikke i tilstrekkelig grad ser sammenhengen mellom Forsvaret på den ene siden og samferdsel – vei og bane – på den andre siden. Jeg skulle ønske det var en tydeligere og større interesse fra de øvrige partiene i å engasjere seg i det spørsmålet.

Fremskrittspartiet har vært veldig tydelige på at vi vil bygge vei og bane i nord. Vi har konkrete forslag som tjener Forsvaret, som tjener innbyggerne, og som tjener næringslivet i Troms. Det handler om en ny innfartsvei til Tromsø og Malangen, en ny forbindelse for Tromsø over Håkøya, som vi vil utrede, og det handler om at vi vil bygge og fullføre Hålogalandsvegen. Situasjonen i dag er at man stopper E10 Hålogalandsvegen rett før man kommer inn til Harstad. I de opprinnelige planene skulle man bygge den helt inn til Harstad. Nå står maskinene og utstyret der, og man er foran tidsplanen. Da er det trist at flertallet i Stortinget ikke ser det fornuftige i at man nå bruker denne muligheten til å gjennomføre den siste delen, inn til Harstad.

Vi må altså bygge byene i Troms også, men vi må knytte sammen landsdelen. Da handler det om å bygge fylkesveier, som i dag er av en slik karakter og tilstand at de ikke er i stand til å bære stridsvogner, noe som er en ganske spesiell situasjon siden Forsvarets hærspydspiss er lokalisert der. Det er åpenbart at man må gjøre ekstraordinære samferdselsinvesteringer, i tråd med å bygge forsvar og beredskap.

Ja, det er bra at man skal ruste opp Ofotbanen, men jeg skulle ønske at man klarte å få det til med dobbeltspor, for den beredskapsmessige betydningen som Ofotbanen kommer til å utgjøre i framtiden, kan man ikke undervurdere. Og jeg vil legge til: Man bør ikke stoppe der heller. Man bør fullføre Nord-Norgebanen. Jeg hadde gleden av å besøke hærledelsen for bare noen uker siden, og Hæren sier selv at det beste vi kan gjøre, er å bygge jernbane fra Narvik til Bardufoss – ja, helt fram til Tromsø.

**Liv Kari Eskeland (H) [16:12:56]:** Me registrerer at regjeringspartia er bekymra for at Vestlandet er nedprioritert. Då har dei ei historisk moglegheit til å gjera noko med det. Ein stamveg langs vestlandskysten er eit svært etterlengta prosjekt, for det har me ikkje på store delar av strekket i dag. I dag er denne transportåra oppstykkja av ferjer som går i 20 km/t i store avstandar, det er ei blanding av gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk, og det gjev stygge trafikkulykker, hasardiøse forbikøyringar for å rekkja ferja og uønskte hendingar.

Ein ferjefri kyststamveg er den kommunikasjonsåra som skal bidra til at næringslivet der vest framleis kan vera ein av dei sterkaste motorane i norsk økonomi og syta for 40 pst. av eksportinntektene til landet vårt òg dei komande åra.

I vår regjeringssperiode kom me langt. Me starta på firefelts veg gjennom Agder, og det er tidvis no ein draum å ferdast der. Me sette i gang Rogfast, og me fekk på plass fire felt frå Bergen og sør til Os. Deretter skulle Hordfast koma på plass – eitt av dei to mest samfunnsnyttige prosjekta i heile NTP-en.

Så skjer det som me faktisk ikkje trudde kunne vera mogleg. Trass i alle faglege råd frå Statens vegvesen, trass i lovnader frå regjeringspartia i førre NTP-runde, trass i lovnader i valkampen og lovnader til kommunar, fylke og næringsliv, i tillegg til bruk av 2 mrd. kr til planlegging, vel altså denne regjeringa å ta ut Hordfast og leggja prosjektet i ein skuff. Eg vil svært gjerne ha svar frå statsråden på kven som gav han det rådet å leggja Hordfast i den såkalla utviklingsporteføljen.

Dette er eit svik mot Vestlandet. Det er eit svik mot det næringslivet som gjennom strategiar og prosessar har valt å leggja industrien sin til Vestlandet i trua på politikarane. Senterpartiet kan faktisk ikkje lenger påstå at dei vil ta heile landet i bruk. Vestlandskysten er ekskludert. Forsøket på omkampar frå det partiet vil ingen ende ta. Resultatet er slik me ser det no: Ingenting skjer.

I Høgre legg me vekt på å vera etterrettelege og føreseielege. Me legg vekt på å vidareføra det me har starta. Etter at regjeringa auka skattar og avgifter for dei kystrelaterte næringane, er det ytterlegare behov for å byggja Hordfast om me skal greia å møta arbeidsplassane for



framtida med ein omstridt industri inn mot det grøne skiftet.

Høgre har sjølvsagt Hordfast med i sitt framlegg til NTP. No ventar me berre på eit regjeringsskifte – saman med resten av Vestlandet.

**Tom Einar Karlsen (A) [16:16:08]:** Som representant fra Nord-Norge faller det meg naturlig å løfte noen perspektiver fra mine hjemtrakter i debatten, og etter som havet, sjøtransport og kystområder ikke fikk så veldig mye oppmerksomhet i opposisjonens pressekonferanse i vandrehallen her om dagen, velger jeg å starte der.

I forrige uke besøkte jeg Husøy på Senja og fikk se hvor viktig investeringer i havneinfrastruktur og farleier er for næringsliv og bosetting langs kysten. Det er derfor godt å se at regjeringen gjennom NTP-en følger opp Hurdalsplattformen og satser på kysten som arbeidsplass og transportåre ved å sette av penger til både farleier og fiskeri- og godshavner.

Jeg har også lyst til å knytte noen kommentarer til jernbanens betydning for Nord-Norge. Som flere representanter har vært inne på tidligere i debatten, erfarte vi jo i vinter hvor viktig jernbanen er da Ofofbanen var stengt i ukevis etter en avsporing på svensk side. Jernmalmtransporten som forsyner Europa, stoppet opp, og det ble vanskeligere å få gods inn til Nord-Norge og sjømat ut. I tillegg tapte næringslivet på begge sider av grensen store summer, og det spøkte også for permitteringer en stund.

I den nye sikkerhetspolitiske situasjonen vi står i, med et samlet Norden i NATO, peker også stadig flere på jernbane som en løsning på behovet for mer militær mobilitet. Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener derfor at tiltakene med de tre kryssningssporene og økt aksellast på Ofofbanen som ministeren har varslet, bør prioriteres allerede i første seksårsperiode. Vi er glade for at opposisjonen også peker på det i de forslagene som er fremmet, men vi skulle helst ha sett at man kunne få flertall for også å peke på første seksårsperiode av planen i den forbindelse.

Tilstanden på fylkesveiene er også en betydelig utfordring for oss i nord, som hemmer både næringsutvikling og bolyst. I tillegg er flere av disse fylkesveiene ras og skredutsatt. Jeg er derfor veldig glad for at regjeringen setter av mer penger til fylkesveiene, og at det kommer en ekstra pott til de fylkeskommunene som må ta et ekstra ansvar med å ruste opp bruer av militær betydning.

Vi har også god framdrift på riksveiprojektene. Hålogalandsvegen har vært nevnt. I denne NTP-en åpnes det også for å komme videre med å utbedre Europavei 6 i Nord-Troms, og vi kommer også videre med viktige prosjekter i Tromsø.

Regjeringen har også satset tungt på å redusere prisen på ferje- og flybilletter, som er svært viktige tiltak for dem som bor sånn til at de i realiteten ikke har andre valg for å komme seg mellom steder. For Arbeiderpartiet er det viktig at vi fortsetter denne satsingen, og at vi jobber videre med å utvikle FOT-rutesystemet vårt, sånn at vi får både et prisnivå og et rutetilbud som fungerer enda bedre for folk og næringsliv.

**Bård Hoksrud (FrP) [16:19:12]:** Det har vært kjempeinteressant å følge denne debatten, men det er helt utrolig at vi har en regjering som reiser rundt og spiser kake og skryter av at nå kommer det et veiprojekt, E134 Saggrenda–Elgsjø, men man skryter da av et prosjekt som skal utsettes i tid. Det verste er at for tre år og fem dager siden sto det i en merknad i en innstilling:

«Dette flertallet» – fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre – «er glade for at Saggrenda–Elgsjø er prioritert for utbygging i første seksårsperiode. Prosjektet er en flaskehals særlig for tungtransporten og er sterkt ulykkesbelastet.»

Hvis man kjører veien fra Kongsberg og inn i Telemark, altså Elgsjø–Saggrenda, kjører man over ei bru som burde vært skiftet ut for mange år siden. Altså, man lurer på: Hvor er jeg? Det føles i hvert fall ikke som om man kjører på en europavei. Men man står og spiser kake – dette må være noe av det nærmeste man kan komme «fake news», ved å gå ut og selge dette som en seier. Jeg tror ikke folk i Notodden og folk som kjører på veien er dumme, jeg tror faktisk at de aller, aller fleste har gjennomskuet dette. Men det må være litt flaut og pinlig for Arbeiderpartiets representanter i Notodden å spise kake, den må ha smakt surt, når realiteten er at man utsetter et prosjekt som det har vært et stort flertall for i denne salen, som de andre partiene nå ikke støtter – på tross av at man støttet det for tre år og fem dager siden. Det var da jubel for at det skulle komme i den første seksårsperioden. Dette er nå utsatt til siste del av den nye seksårsperioden. Det er ikke å være offensiv på samferdselssatsing.

Men dette er gjennomgangsmelodien. Man sier at det bare er den NTP-en som kommer fra regjeringen som er ansvarlig og innenfor ansvarlige økonomiske rammer. I går ble det et forlik om at vi skal bruke 1,2 mrd. kr mer oljepenger på budsjettet som skal vedtas i morgen, og vi skal bruke 35 mrd. kr mer på havvind. Det er jo mulig hvis man vil. Det er stortingsflertallet som kan bestemme hvordan og hvor mye man vil satse, og hvor viktig samferdsel er. For Fremskrittspartiet er i hvert fall samferdsel utrolig viktig, og for telemarkingene er samferdsel utrolig viktig.

Et annet prosjekt er tømmerterminal på Nordagutu, der det var flertallsmerknad fra Arbeider-

partiet, SV, Senterpartiet og Fremskrittspartiet – og nå er disse partiene imot. Det er helt fantastisk at det går an. Man sier altså at man er for, men stemmer imot. Nå er man imot det man var for for tre år siden, og det man mente var realistisk den gangen, er nå plutselig blitt veldig urealistisk. Nei, det er ikke urealistisk. Det handler om vilje. Fremskrittspartiet har viljen, men dessverre har ikke stortingsflertallet i denne salen det.

**Mudassar Kapur (H) [16:22:33]:** Jeg har hatt gleden av å følge med på denne debatten gjennom dagen, og jeg innrømmer at jeg lurer litt på hva det er med denne regjeringen og kakespising. Det er jo helt utrolig hvor mye kake som har blitt spist uten at noe har blitt levert. Det er egentlig litt det samme i kommunal- og forvaltningskomiteen, uten at jeg skal holde et «kommunalt» innlegg nå. Jeg husker også hvor mye kakespising det var da man skulle reversere fylkeskommuner osv. Det er ikke lenger mye kakespising i de fylkene, man går med underskudd og sliter både i Østfold og i Buskerud.

Jeg ser en fellesnevner til. Jeg ser en regjering som ikke lytter, en regjering som ikke vil lytte til faglige råd, ikke til opposisjonen, ikke til lokalbefolkningen, ikke til innbyggerne, og som blir forferdelig fornærmet når opposisjonen gjør sin jobb og retter opp i det som er galt ved å legge fram alternativer til det beste for innbyggerne.

Jeg er veldig glad for at et klokt stortingsflertall nå har funnet sammen for å bevilge en halv milliard til Majorstuen stasjon, og at man dermed viderefører midlene som er satt av i NTP 2022–2033. Det er et prosjekt som gir en stor positiv effekt for trafikkavviklingen i Norges mest befolkede region, til en relativt beskjeden kostnad. Jeg vil også si at det ikke bare er snakk om en stasjonsoppgradering – det er en nøkkel for å utnytte investeringer i Fornebubanen og få flere avganger til Groruddalen. Det vil gjøre at antall tog gjennom sentrumstunellen kan økes betydelig og er avgjørende for punktligheten i kollektivtilbudet til svært mange reisende hver dag.

Det som er merkelig, er at da regjeringen – tradisjonen tro og på sitt klassiske vis – valgte å reversere dette, var det ingen gode faglige argumenter som jeg kunne oppfatte. Det virker som at regjeringen har en viss melodi, og det er at hvis det kan reverseres, må man forte seg å gjøre det. Hvis det i tillegg kan være noe som kan skade storbyene, er det kanskje ekstra hyggelig. Sånn blir det når Senterpartiet får lov til å ha hjemmealenefest og Arbeiderpartiet dilter etter i sak etter sak av den typen.

Jeg er også veldig glad for at SV har vært en viktig støtte i saken om Majorstua stasjon. Jeg er glad for at vi har en opposisjon som tar ansvar. Det så vi også i går i saken om inntektssystem for kommunene. Opposisjonen, bestående av både Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og flere, viste med all tydelighet at Kommune-Norge tren-

ger en annen retning for å løse morgendagens utfordringer. Nå ser vi også i denne saken at landet trenger en annen retning når det gjelder samferdselspolitikk. Så står vi igjen med en meget fornærmet regjering og ikke minst komitéledere som har begynt å miste grepet om den politiske debatten.

**Sandra Bruflot (H) [16:25:52]:** Det er blitt sagt en del om uansvarlighet i denne debatten, så jeg tenkte å starte der, jeg også. Før stortingsvalget sa Arbeiderpartiet at de ikke kom til å inngå noen kompromisser om Ringeriksbanen og ny E16. Byggestart måtte komme i 2022. I september 2021 sa dagens stortingspresident:

«Fra Arbeiderpartiets side er vi krystallklare på at det skal bli igangsetting av arbeidet med Ringeriksbanen i 2022. Vi er den beste garantisten for en rask oppstart.»

Nå har pipen fått en ganske annen lyd. Vi er mange som vet at Støre-regjeringen ikke har vært en garantist for noe som helst når det gjelder Bergensbanens forkortelse. Næringslivet har investert milliarder i regionen vår. Konsekvensutredningen er gjort, traseen er valgt, reguleringsplanen er vedtatt, og driftskreditten er bevilget. Vi mangler finansiering, og vi mangler oppstart.

I år opplevde vi at det kom politikere fra Arbeiderpartiet til Sundvollen, der det en dag skal ligge en togstasjon, og sa gratulerer med dagen, for nå skulle man bygge vei. Og ja, vi har Norges farligste vei én time fra Oslo, gjennom Hole. Det skulle bare mangle at det ikke blir gjort noe med den veien, der det er flere alvorlige trafikkulykker, og der det dør i snitt én person hvert år. Men å gratulere noen med dagen fordi det kanskje kan startes planlegging av en vei mot slutten av denne NTP-en – vel vitende om at når man fjerner fellesprosjektet med vei og jernbane, må man også begynne reguleringer på nytt – det holder ikke.

Man kunne like gjerne sagt: Gratulerer med dagen, hvis det blir opp til denne regjeringen, får dere ikke tog, og vi har utsatt veien deres. Tusen takk, gratulerer til oss.

Bergensbanens forkortelse har vært planlagt siden starten av 1900-tallet, og vedtaket i Stortinget er like gammelt som jeg er. Så blir vi beskyldt for å være uansvarlige fordi alle partier, bortsett fra regjeringen og Miljøpartiet De Grønne, mener at fellesprosjektet skal på plass. Det uansvarlige er å skrote et prosjekt som det har vært enighet om i denne salen i 30 år, som er ferdig prosjektert, som kommune og næringsliv har rigget og investert milliarder i for å gjøre seg klare for i Ringerike og Hallingdal. Det uansvarlige er å tro at man bare kan legge dette prosjektet dødt og så regne med at resten av oss godtar det.

Høyre har sagt at vi vil bruke mer penger på samferdsel enn dagens regjering, og vi har innsparinger i vår

NTP. Den første innsparingen man kan gjøre, er å ta vekk det uplanlagte prosjektet til Fredrikstad, stoppe det som nå er Norges største togrøveri, og sørge for at man får Bergensbanen tilbake på sporet igjen.

**Seher Aydar (R) [16:28:55]:** Gaten der jeg har bodd lengst i hele mitt liv, ligger i en utskjelt dal. T-banelinjen vi tok, har til og med en egen låt. Jeg har lyst til å sitere fra låten «Linje 5 snakker», av kompisen min Don Martin:

«Hvis linje 5 kunne snakke  
Ville den fortalt om alle de som en gang tatt den  
Hva veit den om dagliglivet som ingen sier  
Med flere passasjerer daglig enn i norske byer»

Jeg har tatt den banen ofte. T-banens linje 5 har rundt 42 000 passasjerer i begge retninger hver dag på strekningen mellom Hasle og Vestli. Oslo er ikke bare Oslo. Det er ikke bare Stortinget, der avgjørelsene blir tatt. Det er alle dem som navigerer i byen hver dag for å komme seg på jobb, for å levere i barnehagen og for å kjøre barna til trening.

Det er en by der folk sliter med å betale regninger, som i andre byer, og enda flere her enn andre steder. Jeg sier det til alle dere som er fra resten av landet. Oslo er ikke bare Oslo. Det er ikke bare elitens by, det er også sliterens by, og denne byen trenger også satsing. Å bygge bare enorme motorveier inn til Oslo er å kjøre bil baklengs inn i framtiden. Jeg skulle gjerne sett T-baneforlengelse østover fra Groruddalen til Lørenskog og Ahus. Skal vi bli kvitt bråk, støy og køer i Oslo, finnes det ingen annen løsning enn å bygge ut T-banen – ikke bare vestover, men også østover.

De statlige motorveiene skaper også lokale problemer. Viktige nærmiljøprosjekter som lokk over E6 på Furuset og tunnel under Manglerud er nok en gang glemte. Det er staten som har bygget ut motorveiene, og da er det også statens ansvar å løse de store lokale problemene trafikken gir.

Da Nasjonal transportplan ble lagt fram, var det ikke tatt inn noe nytt om kollektivprosjekter i Oslo, og nye Majorstua T-banestasjon var tatt helt ut. Man skal holde det man lover, og staten har tidligere lovet å bidra til ny T-banestasjon på Majorstua.

Nå tar Rødt ansvar der regjeringen ikke gjør det. Vi sikrer flertall for penger til nye Majorstua T-banestasjon, og det betyr flere avganger i Groruddalen. Ombyggingen av Majorstua stasjon er helt nødvendig for at den kommende Fornebubanen skal fungere skikkelig og komme hele Oslo til gode. At det gir flere T-baneavganger på linje 5 i Groruddalen, hvor kapasiteten er aller mest presset, viser at det endelig er et stort prosjekt som kan komme Oslo øst til gode, hvor Oslo øst faktisk blir prioritert, og det var på tide.

**André N. Skjelstad (V) [16:32:03]:** Dette er en sak som ikke minst har mye faglig innhold. Vi kunne holdt på lenge med det store vedlikeholdsetterslepet som er på både jernbane og vei. Spesielt når det gjelder fylkesveiene, synes jeg ikke regjeringen lever opp til forventningene. Noen snakker om at de skal ha 1 mrd. kr ekstra. For egen del har vi i vår prioritering i løpet av perioden prioritert 18 mrd. kr til fylkesveiene, som er blodårene i distriktene.

Det som er mest bemerkelsesverdig i denne saken: I disse fotballtider – en del av oss følger med på fotball – er klubber som er i nedrykksstrid, stort sett opptatt av motstanderlaget og ikke ballen når det gjelder hvordan det skal gå. Når det gjelder det vi har sett i dag, har regjeringspartiene i større grad hatt fokus på opposisjonen, som har kommet med et alternativt tillegg, enn på sitt eget spill. Det er et klassisk opplegg for et lag som er i nedrykksstrid. Det beviser på mange måter regjeringen når de ikke har en plan for hvordan de skal gjøre dette. Laglederne i dette vil ikke erkjenne det. Et lite unntak var representanten Mjøs Persen, som sa at det kunne kanskje vært gjort på en litt annen måte. Men når man stiller direkte spørsmål til både komitélederen og statsråden om dette kunne vært gjort på en annen måte, slik at man hadde fått til et flertall, er det ingen erkjennelse – det er ingen erkjennelse i det hele tatt.

Det eneste representanten Gjelsvik bruker sitt innlegg på, er å angripe meg og opposisjonen for at vi kommer med noe som gjør at dette blir en bedre Nasjonal transportplan. Det er ingen erkjennelse. Representanten har tydeligvis hatt tid til å ta fullt av selfier i hele landet uten å sette seg ned med det som faktisk er jobben, å få fram et flertall for Nasjonal transportplan. Det synes jeg er spesielt. Jeg synes det er enda mer spesielt at han er mer opptatt av å angripe det andre laget enn å erkjenne at dette kanskje kunne vært gjort på en litt annen måte. Jeg har ikke vært borti et så dårlig håndverk i mine 15 år på Stortinget – aldri. Det kan godt være fine selfiebilder, men man klarer ikke å få til det som er hovedoppgavet: å løse dette igjennom. Det har vært fullt av muligheter til det. Finansfraksjonen klarte det med SV forleden, men i transportfraksjonen var det tydeligvis ikke intensjonen og heller ikke viljen, for man hadde vilje til å gjøre alt mulig annet enn det som var hovedoppgavet.

**Hårek Elvenes (H) [16:35:16]:** 13. desember 2019 var en merkedag for ny E18. Da fremmet regjeringen Solberg bompengeproposisjonen i statsråd, og 18. juni 2020 sluttet Stortingets flertall seg til denne proposisjonen. Det var en gledens dag, og det var en gjennombruddets dag for ny E18. Da presiserte Stortinget at denne veien skulle bygges helhetlig ut, og mange i denne

salen trodde vel at tiår med kamp for dette prosjektet var brakt til veis ende, men den gang ei.

Prosjektet pågår nå for fullt, det er god framdrift i første etappe mellom Lysaker og Ramstadsletta. Men flere av oss – særlig i partiet Høyre – advarte mot at dette prosjektet kunne komme i spill hvis det ble rød-grønt flertall ved stortingsvalget i 2021. Dessverre har det gått troll i ord. Nå er dette prosjektet vellet over i noe kryptisk som kalles for utviklingsportefølje, hva enn det egentlig innebærer. Det er i hvert fall å tilføre prosjektet betydelig risiko.

Høyre står fast ved at ny E18 skal gjennomføres slik som Stortinget tidligere har vedtatt – av gode grunner. For det første vil det gi kollektivtrafikken en helt annen framkommelighet, stedsutviklingen i et veldig trafikkbelastet område får helt andre muligheter, og det vil tilrettelegges for gående og syklende på en helt annen måte enn i dag. De som framstiller denne veien som et monsterprosjekt, kan ikke ha satt seg inn i hva dette prosjektet egentlig innebærer.

Befolkningen i området har over tiår vært utsatt for store støy- og støvplager, og denne veien er egentlig dimensjonert for 1970-tallets trafikk. Skulle det bli stående som et prosjekt som ikke blir utbygd i henhold til det som Stortinget har vedtatt, vil det være en fallitt for norsk samferdselspolitikk som det er lite å vise til. Risikoen for at så skal skje, kan fjernes på én måte, og det er nettopp ved å sørge for at denne salen får et annet flertall ved neste stortingsvalg.

Til slutt: Vi har tre mottaksområder for alliert hjelp i dette landet. Ofoten er et av dem. Dette området går nå fra å være et mottaksområde for alliert hjelp til å bli et transittområde til Sverige og Finland. Av den grunn er det nærmest uforståelig at regjeringen ikke vil forplikte seg til å bygge kryssingsspor på Ofotbanen. Det vil det nye flertallet som får gjennom denne – hva skal jeg si – forbedrede nasjonale transportplanen, ha på plass, rett og slett fordi det har med sikkerhet og beredskap og vårt allierte ansvar å gjøre.

**Siv Mossleth (Sp) [16:38:43]:** Høyre i Nordland peker på at gratis ferjer kommer hele nordlandsbefolkningen til gode, og understreker at de derfor støtter gratis ferjer. Men Høyres nordlandsstemmer når ikke fram til Høyre sentralt. Høyre på Stortinget vil ta fra kystfolket i Nordland og sende pengene til Østlandet. I sitt alternative NTP-forslag tok Høyre inn over 60 mrd. kr til jernbaneprosjekter på Østlandet. Finansieringen ville de sikre ved å fjerne alle gratisferjene.

For Senterpartiet har det vært viktig å lage en NTP hvor samferdselsprosjektene som ligger inne, faktisk får finansiering. Det er på den måten vi sikrer at prosjekter faktisk gjennomføres i perioden. Derfor må det skyves

på eller tas ut noen kjempestore prosjekter for å sikre gjennomføring av flere prosjekter over hele landet. Det er Høyre uenig i. Sammen med SV, Fremskrittspartiet og Venstre la de inn over 60 mrd. kr til jernbaneprosjekter rundt Oslo i NTP. Opposisjonen har ikke klart å peke på ett eneste felles forslag til inndekning, heller ikke etter at komiteen satt et døgn på overtid i behandlingen av saken.

Hvordan vil Høyre prioritere disse prosjektene? Det er ved å kutte gratisferjene. Høyre tenkte at det var smart å la folk og næringsliv på øyer og veiløse steder, som Velstad, Vega, Herøy, Dønna, Løkta, Lovund, Onøy, Værøy, Røst, Skrova, Kjerringøy og Bolga, betale for jernbane rundt Oslo. Dette er ikke forenlig med å ta hele landet i bruk.

Men Høyre er ikke alene i sitt ønske. Venstre vil også hente penger fra kysten ved å fjerne gratis ferjer. SV vil stoppe flere veiprosjekter. Denne usikkerheten rundt NTP er ikke bra.

Høyre foreslår også kutt på 5 mrd. kr til investeringer i planperioden. Det kan sette prosjekter som rv. 80 i Bodø og E10 Evenes flyplasskryss i spill.

Sommeren har alltid vært tida for lange ferjekøer. Det er selvsagt viktig å finne gode løsninger som gir nok kapasitet på ferjene. At flere tar ferje når den er gratis, viser at tidligere har kostnadene gjort at ferjene egentlig har vært mindre brukt enn det folk har ønsket og trengt. Jeg vet at det jobbes for å finne løsninger på utfordringene. Dette opptar meg, og det er viktig for folk og næring i Nordland. Men Høyres forslag om å la folk og næringsliv langs vår verdiskapende kyst betale for bane i og rundt Oslo er feil vei å gå. I Nordland har vi 21 samband som er gratis, og det er en veldig forbedring for folk og næringsliv i fylket.

**Olve Grotle (H) [16:42:05]:** Regjeringa burde i sin NTP vore meir offensiv, satsa meir på å binde saman Noreg, styrkt og forstørta bu- og arbeidsregionar og gjeve næringslivet vårt eit betre grunnlag for verdi- og jobbskaping, ikkje minst i distrikta. Dessverre har ikkje regjeringa hatt vilje eller kraft til å kome med den satsinga som har vore viktig og nødvendig.

Heldigvis har nokre prosjekt fått ei sterkare stilling etter stortingsbehandlinga, anten gjennom ny posisjon i NTP eller gjennom viktige signal frå Stortinget. Eg vil snakke om eit av desse prosjekta.

Den 3. juni 2021 vedtok eit fleirtal, Høgre og dei andre borgarlege partia, at det skulle leggjast inn 500 mill. kr til oppstart av ny, lang tunnel på rv. 15 Strynefjellet i første periode av NTP 2022–2033. Då Støre-regjeringa la fram sitt forslag til ny NTP i vinter, blei det klart at rv. 15 Strynefjellet berre blei plassert i andre periode, dvs. at arbeidet tidlegast kan begynne etter 2031.

Det var ei klar nedprioritering av det viktige vegprosjektet samanlikna med vedtaket av juni 2021. Forutan at det altså er mange år til tunnelane vil stå ferdige, vil planlegginga bli sett på vent i fleire år. I tillegg viser all erfaring at prosjekt plasserte så langt ut i ein NTP, leverer eit farleg liv. For dette viktige prosjektet, altså rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger, var det svært viktig at Høgre og fleire andre parti på Stortinget blei samde om å flytte det fram frå andre til første periode.

Vi i Høgre har i tråd med dette òg funne plass til dette viktige prosjektet i første seksårsperiode i vår alternative og fullstendige NTP, kor vi både har auka totalramma og skyvd andre prosjekt ut i tid.

Med fleirtalsvedtaket som Stortinget no gjer, kan ein dermed seie at prosjektet er tilbake på plass igjen, mykje slik som Høgre og dei andre borgarlege partia vedtok 3. juni for tre år sidan. Stortingsbehandlinga har vist at Arbeidarpartiet og Senterpartiet dessverre framleis ikkje vil prioritere Strynefjellstunnelane. Derimot held dei fast ved plasseringa av prosjektet i den usikre seksårsperioden, med oppstart tidlegast utpå 2030-talet.

Planlegginga av Strynefjellstunnelane har alt stoppa opp i påvente av ny NTP. Vedtaket stortingsfleirtalet no gjer, vil føre til at Statens vegvesen kan ta opp igjen planarbeidet og planleggje oppstart i løpet av nokre år. Det er ikkje berre viktig for Stryn, Nordfjord, Sunnmøre, Nord-Vestlandet, men faktisk for heile landet.

**Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [16:45:02]:** For Fremskrittspartiet er løysningen på dagens problemer å løse problemene i dag og i morgon, ikkje om 10 og 20 år. Vi må ta inn over oss de behovene folk har. Jeg er representant fra Nordland, et fylke som er 80 mil fra nord til sør, har ekstremt mye riksvei og fylkesvei, og 26 pst. av Norges kystlinje ligger i Nordland. Da skjønner jeg at folk ønsker problemene løst i dag, ikkje om 10 og 20 år.

Derfor har Fremskrittspartiet også lagt inn en beredskapspakke i sitt alternativ til NTP-en, som skal ta inn over seg det problemet som oppleves for nordlendingene og for folk i Nord-Norge, ved at man har en jernbane mellom Sverige og Norge som til tider er sprengt, og som i framtiden kommer til å bli enda mer sprengt. Da må man løfte de problemene.

Vi har en E6 over Hamarøy som dagens regjering ønsker å bygge stykkevis og delt, framfor å bygge ut helhetlig, slik man gjør på Hålogalandsveien. Det er både kostnadseffektivt og effektivt for næringslivet å få bedre veier.

Vi har havner som skriker etter infrastrukturbygging fordi båtene blir større. Riktignok skal regjeringen ha honnør for at man tar tak i noen av de viktigste hav-

nene i Nordland, men det er fortsatt havner som trenger å bli løftet fram til noe annet enn en såkalt utviklingsportefølje – som enkelte har kalt en avviklingsportefølje.

Dette er tema som er svært viktige for oss. Det ligger bare ett riktig alternativ til NTP på bordet, og det er faktisk Fremskrittspartiets forslag. Jeg anmoder sterkt Stortinget om faktisk å se på de enkeltvis forslagene som ligger her, og sørge for at de får flertall. Det er det eneste som er gangbart for næringsliv og folk i Nordland. Alt annet vil være å kaste blå i øynene på folk, som man har sett har blitt gjort nå i de seneste månedene. Man har reist rundt og prediket at det virkelig blir *schwung* over dette, og så ser man at det egentlig bare er noen porteføljer som har et utviklingspotensial, men ingenting mer.

Jeg er svært opptatt av samferdsel, på lik linje med alle andre nordlendinger, og håper flest mulig av våre forslag får støtte.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [16:47:49]:** Det kan være en stor dag i dag, når et flertall i Stortinget gir regjeringen ryggdekning til å igangsette E45 Kløfta i Finnmark. Personlig er jeg oppriktig glad for at regjeringen denne gangen foreslo å prioritere E45 Kløfta og rv. 94 Saragammen–Rypefjord med mulig oppstart i første periode, samt strekningsutbedringer på rv. 92 Karasjok–Givdneuoikka og E6 Høybukta–Hesseng, inkludert Langfjordstrømmen bru, med mulig oppstart i andre periode.

For representanter fra Arbeiderpartiet i Finnmark har det vært veldig viktig å framheve at det var Arbeiderpartiet og Senterpartiet som tok prosjektene med seg inn i sitt forslag til NTP. Disse prosjektene stemte regjeringens partiene dessverre imot da Nasjonal transportplan ble behandlet forrige gang, da Fremskrittspartiet foreslo prosjektene. Fremskrittspartiet har vært tydelig fra dag én om at dette er prosjekter vi støtter og vil sikre flertall for i Stortinget, selv om det var Arbeiderpartiet og Senterpartiet som tok prosjektene inn i sitt forslag til NTP. For Fremskrittspartiet er det viktigere å få realisert prosjektene enn hvem som foreslår dem. Selv om andre partier har valgt å prioritere ned noen av disse prosjektene, har regjeringen faktisk ryggdekning til å realisere dem.

Av nye prosjekter har regjeringen kun prioritert E45 Kløfta og rv. 94 Saragammen–Rypefjord som aktuelle med oppstart i første seksårsperiode. Med formuleringen regjeringen har valgt, er det kanskje ikke like sikkert med oppstart som jeg skulle ønske. Disse to prosjektene, som kan være aktuelle med oppstart de neste seks årene, har til sammen en kostnadsramme på lusne 2,8 mrd. kr, av en totalramme på 1 208 mrd. kr. Det er knapt 0,2 pst. av totalrammen. Det er lite å være fornøyd med.

Fremskrittspartiet har ambisjoner om et samferdselsløft og å øke andelen til samferdselsprosjekter i Finnmark. De prosjektene vi har spilt inn, har vært av relativt lav kostnad i det store bildet. Men så lenge vi har politikere fra Finnmark som ikke vil prioritere opp og kjempe for sånne prosjekter, er det en vanskelig jobb å få realisert prosjektene.

Jeg skulle gjerne sett at regjeringspartiene var mer ambisiøse og tydelige på at E45 Kløfta skal igangsettes allerede det første året av NTP-perioden, og ikke minst at de ga et signal til Statens vegvesen om å framskynde E45 ved Eiby, som vil bidra til en trafikkisikker løsning gjennom eller forbi Eiby. Det er et prosjekt som vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre i sammenheng med E45 Kløfta. Det kan gi betydelige innsparinger for begge prosjektene, ved å utnytte tunnelmasser fra E45 Kløfta til en trafikkisikker løsning på E45 gjennom eller forbi Eiby.

**Olve Grotle (H) [16:51:13]:** Då E39 Storehaugen–Førde kom inn i Solberg-regjeringa sin NTP 2022–2033, var det eit resultat av godt samarbeid og godt politisk handverk av mange politikarar frå ulike parti, ikkje minst på lokalt og regionalt plan. Det gode tverrpolitiske arbeidet har halde fram og på ny gjeve gode resultat. Eit samla storting vil no gå inn for at dette viktige prosjektet også blir plassert i den første seksårsperioden i NTP 2025–2036. For å vise at det er viktig å kome i gang med oppstartsarbeidet, har også eit fleirtal i samferdselskomiteen – Høgre, Venstre, Arbeidarpartiet og Senterpartiet – gjeve ein merknad kor ein understrekar at det er viktig at alt arbeidet med prosjektet blir starta opp igjen og intensivert, slik at oppstart kan skje etter forventningane. Det er viktig. E39 Storehaugen–Førde er eit viktig prosjekt for E39, regionen og Førde, og har no fått ein god posisjon i NTP. Det ligg difor no godt til rette for at oppstart kan skje dei nærmaste åra.

Det var stor glede då det blei klart i 2021 at rv. 5 Erdal–Naustdal låg inne i Solberg-regjeringa sin NTP, med oppstart i første periode. Men då Støre-regjeringa la fram sin NTP tidlegare i vinter, var det klart at rv. 5 Erdal–Naustdal var flytta bak til andre seksårsperiode. Dessverre har det ikkje vore råd å flytte prosjektet fram til første periode. Derimot har eit fleirtal i samferdselskomiteen peika på at det må arbeidast kontinuerleg med planarbeidet for å få fram grunnlag som fører til oppstartsvedtak i slike rassikringsprosjekt, og dette prosjektet som eg snakkar om no, er særleg omtalt. Høgre og Venstre har vore endå meir utolmodige og seier rett ut at arbeidet med reguleringsplanen for rv. 5 Erdal–Naustdal bør setjast i gang så raskt som råd.

Vegen mellom Florø og Førde har svært høg trafikk og er i dag svært rasutsett. Særleg for pendlarane er dette i pe-

riodar ei stor påkjenning, og det er snart på tide at bilistane skal sleppe å køyre strekninga med hjartet i halsen. Det er ei barriere for å byggje arbeidsmarknaden i regionen sterkare, og det er eit hinder for å auke kontakten og samarbeidet mellom dei to Sunnfjord-byane. Ny rv. 5 Erdal–Naustdal blei vedteke i kommunedelplan i oktober i fjor, og no må reguleringsplanen på plass så raskt som råd. Det vil gje ein god og sikker veg, samstundes som køyretida mellom Florø og Førde vil bli korta ned med over 2 minutt. No må alle arbeide for raskast mogleg oppstart av ny rv. 5 Erdal–Naustdal. Vi har inga tid å miste.

**Irene Ojala (PF) [16:54:17]:** Regjeringen sier i innledningen til Nasjonal transportplan 2025 –2036 at vi er i en brytningstid:

«Det er store utfordringer knyttet til klima og natur. Politikken skal utformes innenfor rammen av nasjonale klima- og miljømål og internasjonale forpliktelser.»

Uroligheter i verden og krig i Europa merkes i Norge og krever økt oppmerksomhet om beredskap og forsvar. E45, Natoveien, er hovedferdselsåren mellom Altafjorden i Vest-Finnmark og NATO-landene Finland og Sverige. Den er viktig i hverdagslivet for oss alle, også for dem som bor i Kautokeino. Den er viktig for transport av varer og tjenester fra Finnmark til EU og ikke minst for transport av fisk ut av Finnmark.

Hvis den eneste veien gjennom Norge til Finnmark, E6, er stengt, er det kun E45 gjennom Finland og Sverige som knytter Vest-Finnmark til Norge. NTP-en vi behandler nå, er ett år tidligere ute enn vanlig, bl.a. fordi vi har en endret sikkerhetssituasjon i Europa. Det er derfor naturlig at vi tar de sikkerhetspolitiske hensyn på alvor og sikrer transportårene som er nødvendig for å skape trygghet for folk og gode løsninger for og mellom NATO-landene i nord,

Fra Alta til Muonio i Sverige er det ca. 290 km, og fra Alta til Hætta i Finland er det ca. 220 km langs E45, som er der Kløfta ligger og det ofte går ras, og som det er vanskelig å komme seg forbi. I tillegg er veien både smal og kronglete. Under sist vinters NATO-øvelse var Natoveien E45 stengt flere netter grunnet transport av militært utstyr fra Altafjorden til grensen mot Finland. Finske journalister uttrykte helt klart at infrastrukturen i Norge var overraskende dårlig til å være et NATO-land.

Før valg har flere partier i denne sal sett opp Kløftabergene og på Natoveiens utfordringer, og de har lovet endringer. Dagens regjeringspartier er faktisk de som har vært flest ganger på besøk og gjentatte ganger lovet at nå – nå må noe gjøres. Derfor utfordrer jeg regjeringspartiene i dag til å gi et bindende løfte om at Kløfta får oppstart våren 2025. Jeg gjør det fordi E45 må prioriteres av sikkerhets- og utenrikspolitiske årsaker.

Alle de øvrige partiene inviteres til å stemme subsidiært for Pasientfokus' forslag nr. 177, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen prioritere oppstart av tunnelarbeidet på E45, Natoveien mellom Altafjorden og Finland, våren 2025.»

Så takker jeg for at flere partier har bekreftet at de vil stemme subsidiært for forslaget, som jeg tar opp.

**Presidenten [16:56:59]:** Representanten Irene Ojala har teke opp det forslaget ho refererte.

**Lisa Marie Ness Klungland (Sp) [16:57:17]:** Etter fleire tilbakemeldingar om at Nasjonal transportplan skulle vera ein edrueleg plan, hadde eg køyrt forventningane mine heilt ned til botnen av Boknafjorden, eller Rogfast, som det blir i framtida. Eg hadde til og med mareritt om at Rogfast skal bli ståande igjen med tunnelopningar rett ut i sjøen. Dagane gjekk, og då planen endeleg skulle leggjast fram, fekk eg derimot den eine gode nyheita etter den andre.

Av mindre prosjekt skal ein forbetra Eigerøy bru, som er svært viktig, spesielt for næringslivet og dei som køyrer store bilar. Førre veke kom nyheita om at Husøy fiskerikai får fleire millionar til å forbetra kaien. Då er det flott at Husøyvegen på E134 står som prioritert forbetring i NTP.

Når det gjeld Rogfast, er det svært viktig at krysset ut av Rogfast står klart når Rogfast er klart. Det vil seia strekket Smiene–Harestad. Det er både regjeringa og me på Stortinget klare på. Å hevda noko anna vil berre vera spinn. Ein av dei store flaskehalsane i heile Rogaland er rundkøyningane på Ålgård. Det er ein tolmodsprøve å køyra der fredagar og søndagar, noko som er svært krevjande for lokalbefolkninga og næringslivet.

Eg er glad for at tunnel mellom Figgjo og Ålgård har kome inn i NTP, og at signala frå styringsgruppa i bymiljøpakken er tydelege på at dei skal bidra til realisering av dette. Det er ikkje slik at E39 mellom Stavanger og Kristiansand i praksis berre er ein såkalla hytteveg. Det er ein kvardagsveg, og det er ein veg med mykje langtransport. Eg er glad for at regjeringa er så tydeleg på at Nye vegar framleis skal ha framdrift på denne vegen. Men eg må seia eg er svært skuffa over SV som skaper usikkerheit om denne vegen.

Som haugalending var den største nyheita at Bakka–Mo kom inn i NTP. Det er ei strekning som ikkje er ein europaveg verdig. Det er ein livsfarleg veg, ein smal veg og ein veg næringslivet må køyra på for å koma over fjellet med varene sine. Mange har mista sine kjære på denne vegen. Det kan me ikkje akseptera.

I tillegg ønskjer eg å visa til at me no får ein breiare og betre veg over Fikse, tunnel mellom Seljestad og Røldal og ny tunnel i Rødsliane. Med Senterpartiet i regjering vil det vera bygging av betre vegar og bygging av tun-

nelar over heile Rogaland og på vegane som rogalendingar køyrer på.

Eg er stolt av å få vera med på dette. Som stortingsrepresentant er eg ikkje stolt når eg ser korleis opposisjonen ter seg. Folk over heile landet fortener føreseielegheit for at vegen faktisk blir bygd. Folk på Vestlandet fortener no betre vegar og tryggare vegar. Folk på Vestlandet fortener gratis ferje for å koma seg til og frå øya si og heimlassen sin. Folk på Vestlandet skal ikkje måtta betala for svære togprosjekt på Austlandet. Me skal ikkje ha kronerulling langs kysten for Austlandet, slik som Høgre vil, bl.a. ved å bruka ferjekronene våre der. Det er Vestlandet sin tur no, ikkje svære togprosjekt på Austlandet.

**Kathy Lie (SV) [17:00:18]:** Ringeriksbanen har en svært lang historie, med mange lovnader og mye kake-spising. Det har vært debatt om trasévalg, det har vært kobling mellom bane og vei, det har vært overført til Nye veier, og det har vært bevilget planleggingsmidler. Alle partier unntatt Miljøpartiet De Grønne, også regjeringspartiene, lovet å kjempe for Ringeriksbanen i valgkampen i 2021. Arbeiderpartiet sa endog at de var garantisten for byggestart i 2022. Reguleringsplanen for utbyggingen er vedtatt for lengst. Hus har blitt innløst, og folk har måttet flytte. Nye veier har fått i oppdrag, og har utført, en optimalisering av prosjektet.

Selv om vi i SV helst skulle sett at man bare bygde bane og ikke vei, men kanskje hadde nøydt seg med en utbedring av den ulykkesutsatte strekningen, eventuelt med en skalering med tre felt på deler av strekningen, har vi gjennom utredningen av prosjektet lært at det er synergier med en parallell utbygging av vei og bane. Blant annet er det vesentlig å kunne bruke steinmasse fra togtunnelen til fyllmasse for veien. Det er derfor uforståelig for alle som kjenner prosjektet, at regjeringen foreslo å bare bygge vei, at regjeringen foreslo for andre gang å splitte Ringeriksbanen og E16, at regjeringen la fram en nasjonal transportplan hvor Ringeriksbanen var skjøvet ut i et uforutsigbart mørke.

Jeg er derfor glad for og stolt av at SV ikke tok et nei for et nei, men forlot forhandlinger som ikke førte fram, og klarte å danne et flertall i Stortinget for at Ringeriksbanen og E16 fortsatt skal være et felles prosjekt, og at Ringeriksbanen har sin naturlige plass i Nasjonal transportplan.

Nå håper jeg debatten framover skal handle om hvor fort vi får bevilget penger og får satt spaden i jorden. Tiden for vingling og ombestemmelser må nå være forbi. Bergensbanens forkortelse og utbygging av Ringeriksbanen må ikke dumpes igjen.

**Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [17:02:45]:** Det er alltid fascinerende å høyre på representanten Skjelstad. I dette til-

fellet trur eg han kom i skade for å lide av svikt i både langtidshukommelse og korttidshukommelse samtidig.

Viss vi tek langtidshukommelsen fyrst: Når det gjeld behandling av Nasjonal transportplan sist, då Venstre sat i regjering, fekk ein altså ikkje fleirtal for den planen som var lagt fram. Fleire forslag fekk fleirtal i Stortinget utover det regjeringa den gong hadde lagt fram, og planen vart lagt ved protokollen.

Så til det korte biletet, og kva som har vorte snakka om i dag. Viss representanten Skjelstad hadde lytta til det innlegget eg hadde som saksordførar, i staden for å kome med ferdigskrivne kommentarar i etterkant, ville han ha høyrte ei vektlegging av kva regjeringa har prioritert i sin plan.

Til det at ein har vore rundt i landet i arbeidet med Nasjonal transportplan: Eg meiner det er ein viktig del av rolla som stortingsrepresentant, i arbeidet med ei sak å møte dei den saka vedkjem, og diskutere prosjekta og korleis ein skal lage ein god og heilskapleg plan for heile Noreg.

Eit av dei viktigaste budskapane eg har teke med meg frå dei rundane, er at dei som har prosjekt rundt i landet, har vore opptekne av at det skal vere ein realistisk plan dei kan feste tillit til, at den skal gje føreseielegheit, og at dei som er prioriterte i planen i utgangspunktet, kan ha tryggleik for at dette faktisk vert følgt opp i ettertid. Ved tidlegare korsvegar har prosjekt vore gjenteke i plan etter plan, utan at det har kome midlar og prosjekt når det kjem til stykket.

Då eg var i Førde, snakka eg med dei som er opptekne av prosjektet Storehaugen–Førde. Ny Glommakryssing, Saragammen–Rypefjord i Hammerfest og Kløfta i Alta er andre viktige prosjekt som er høgt prioriterte.

Eg registrerer at representantar frå Høgre er opptekne av at dei prioriterer mange ulike vegprosjekt rundt i landet. Då er det verdt å merke seg det Høgre sjølv skriv i sine merknadar, at ein skal gje Statens vegvesen full friedom med omsyn til når ulike prosjekt skal starte opp. Eg registrerer òg at dei prosjekta representantar frå Høgre står mest fram og argumenterer for i salen her i dag, ikkje er prosjekt som er med blant dei prosjekta som skal prioriterast når Høgre – saman med andre parti – skal bruka anslagsvis 50–60 mrd. kr meir.

**Mari Holm Lønseth (H) [17:05:56]:** Det er viktig at vi bygger landet vårt sammen – med en god og trafikksikker vei. Det handler om å gjøre hverdagsreisene til folk enklere, om å gjøre det lettere for næringslivet å skape verdier og om å binde bo- og arbeidsmarkedsregionene i landet vårt sammen på en god måte.

I mitt hjemfylke Trøndelag har Høyre satset stort på samferdsel over år. Vi skal få oss en ny E6 fra Ulsberg i sør til Åsen i nord. Den bygges ut helhetlig, med firefelts standard, i regi av Nye veier. Den siste tiden har det

imidlertid vært flere diskusjoner om denne E6-utbyggingen, først mellom Ranheim og Værnes, hvor det nå ses på muligheter for å avslutte en veiutbygging på Hellstranda. Det mener jeg vil skape trafikkfarlige situasjoner og ikke er i tråd med det Stortinget har vedtatt, om at det skal bygges ut fire felt hele veien.

Men det som er mer alvorlig, og som framgår i denne NTP-en, er at regjeringen har startet en nedskalering av E6-utbyggingen i nordre deler av Trøndelag, mellom Åsen og Steinkjer. Det er også politiske signaler fra regjeringen som gjør at denne veien nå skal nedskaleres, og man går da altså bort fra Solberg-regjeringens plan om å bygge ut E6 fra Åsen til Steinkjer med fire felt. Det vil være svært alvorlig for både folk og næringsliv hvis vi ikke får en vei som er dimensjonert i tråd med de behovene som næringslivet og folk faktisk har, og det vil per i øyeblikket være mye kø.

I Høyres forslag til Nasjonal transportplan legger vi opp til en styrking av Nye veier, som ville ført til at man kunne komme raskere i gang med flere prosjekter, og som også kunne ført til mer og bedre vedlikehold.

Jeg vil også trekke fram at det er viktig at vi, samtidig som vi bygger ut ny og trafikkikker vei, også gjør hverdagsreisene til folk enklere med å bygge ut mer jernbane. Derfor er jeg glad for at et flertall på Stortinget nå ber regjeringen om å sikre den videre planleggingen av Trønderbanen, og at vi får to avganger i timen fra Trondheim til Steinkjer. Det vil gjøre hverdagsreisene for en hel bo- og arbeidsmarkedsregion bedre for mange.

Så er det ikke minst viktig at vi bruker samferdsel til å bygge ut områdene på en bedre måte. Derfor mener jeg at vi også er nødt til å gjøre noe med godshåndteringen i landet. Vi trenger en ny godsterminal i Trondheim for å få en bedre godshåndtering, men ikke minst for at vi endelig kan få bygd en ny og miljøvennlig bydel på Brattøra i Trondheim.

**André N. Skjelstad (V) [17:08:57]:** Det kan godt være at representanten Gjelsvik har et poeng om at jeg har dårlig hørsel. Fruen bruker å si at jeg har selektiv hørsel. Så det kan godt være noe i dette.

Representanten Kathy Lie sa det veldig godt i stad. Det er ingen grunn til vingling og utsettelse lenger. Vi må faktisk komme oss fram i skoene og komme i gang med dette.

Det som ligger her, er ingen utsettelse av de prosjektene som opposisjonen har kommet med. For regjeringen er det å iverksette, å komme med en prioritert liste, som vi også har lagt opp til. Det er ingen utsettelse f.eks. av det det er lagt opp til i Førde. Det er definitivt ingen utsettelse på Trønderbanen, for der er det mye mer tydelig enn det noensinne har vært. Nå skal det være to tog i timen og ikke bare i rushtiden. Det er en tydeliggjøring.



Det er også en tydeliggjøring av hva som ligger i porteføljen, i hvert fall for Venstres del, når det gjelder beredskapsveiene. En rekke fylkesveier som har stor betydning for beredskap, må på plass. Så skulle vi gjerne ønsket at vi hadde fått enda mer fart på fylkesveiene, at en hadde vurdert det forslaget som Venstre har med SV, om faktisk å få en lengre avdragsperiode på nedbetalingen når en innfører bompenger. Det hadde gjort at belastningen for innbyggerne i disse regionene ikke hadde blitt så stor.

Jeg ønsker å presisere tre ting og komme med stemmeforklaringer.

Venstre kommer til å støtte forslaget til Pasientfokus subsidiært, forslaget om Kløfta som beredskapsvei, som er viktig. Det er viktig for å få tverrforbindelse mot Finland.

Vi kommer også til å støtte forslaget som Høyre, Fremskrittspartiet og SV har om utbygging av E10 Nappstraumen–Å i første seksårsperiode, så vi er tydelig på det. Det er også et viktig prosjekt som burde ha kommet inn for lenge siden.

Vi kommer også til å støtte forslag nr. 116, fra SV og Venstre, vedrørende Trønderbanen, som er ganske likt vårt eget forslag. Vårt forslag ligger an til å få flertall, men gjennom prioriteringen mener vi også at Trønderbanen ikke lenger bare skal ha to tog i timen i rushtiden, men det skal være to tog i timen hele døgnet mellom Stjørdal og Trondheim.

Og jeg er enig i det representanten Holm Lønseth nettopp sa, at det er viktig å ikke få en nedskalering av E6 mellom Åsen og Steinkjer.

**Elise Waagen (A) [17:12:13]:** Da regjeringen presenterte sitt forslag til NTP, sto jubelen i taket i Østfold. Etter mange år med tverrpolitisk jobbing lå endelig intercityforbindelse fram til Fredrikstad inne i planen. Det å få på plass to tog i timen og fire tog i rushtiden er helt avgjørende for fylket vårt. Det gjør noe med folks hverdag, men det gjør også noe med muligheten til å kunne utvikle fylket.

Å få på plass indre intercity har vært noe vi felles lenge har kunnet slå ring rundt, men med det som skjer her i salen i dag, rokkes det ved det. For noen uker siden kunne vi lese at Høyre ønsket å prioritere bl.a. Hordfast før Østfoldbanen og indre intercity. La det ikke være noen tvil om at Østfold taper med Høyre ved roret. De er tydelige på at det ikke kommer noen utbygging av Østfoldbanen. I går behandlet vi en sak om nytt inntektssystem, som ble votert over i dag. Med det får Østfold 348 mill. kr mer med denne regjeringen. Førrige gang en høyreregjering reviderte inntektssystemet, fikk Østfold 12,4 mill. kr i minus. Det er uholdbart.

Når det brukes argumentasjon om at man ikke har kommet lenger i planstatus for Østfoldbanen, holder

ikke det når man selv velger å løfte fram Vestfoldbanen, som har samme planstatus.

Det er synd at NTP nå kokes ned til en lang liste med gode ønsker hvor andre prioriteringer løftes fram, prioriteringer som kunne ha vært unngått ved å gi en togstrekning en utbygging som har vært sårt tiltrengt.

Jeg skulle ønske at vi kunne vært enige om en bunnplanke først – at man bygger ut indre intercity før ytre intercity, nettopp for å få på plass et minimum av togtilbud der man trenger det mest. Det skjer ikke, og nå rokkes det ved det.

Jeg er skuffet over at man ikke har kunnet samle seg om regjeringens forslag. Nå går vi en uviss framtid i møte. Østfold hadde trengt nettopp den prioriteringen som regjeringen har lagt på bordet. La det ikke være noen tvil: Med Høyre ved roret kommer Østfold dårligere ut.

**Geir Inge Lien (Sp) [17:15:13]:** Eg ønskjer å fortsetje å fokusere på det som ligg i planen om vedlikehald, ikkje minst for fylkesvegane. Dei har eit utruleg stort etterslep. I mitt fylke snakkar vi om summar på 10–20 mrd. kr, så det er store pengar som trengst for å redusere etterslepet som finst der. Vi ser klima- og miljøutfordringane og ikkje minst vintrane. Det er tele og kulde, og det varierer frå gode plussgrader til mange minusgrader i løpet av ein vinter, noko som gjer at det er tøft å vere fylkesveg. Difor synest eg det er veldig bra at denne NTP-en tek opp i seg akkurat det som er viktig her: fylkesvegane.

At ein i første periode set av 30,6 mrd. kr ekstra og 33,6 mrd. kr i andre periode, er viktig. At løyvingane til drift og vedlikehald av riksvegane no vert 10 mrd. kr årleg, er utruleg viktig, bl.a. for å spreie prosjekt utover i landet. Det vil hjelpe ei næring som har lite å gjere no for tida og treng arbeid, altså dei som driv med entreprenørverksemd i anleggsbransjen. Denne planen vil bidra til å løfte dette.

Eg var i Giske kommune og Gjøvsund hamn forleden for å gje midlar til ei kai. Det treng ikkje bestandig å vere dei heilt store summene. Rundt 12 mill. kr fekk dei, og det vart eit spleiselag. Det var veldig stor entusiasme og glede der over å få dei pengane. Hamna har nyleg vorte utmudra og er ei viktig hamn for ein stor fiskerikommune. Det vart godt teke imot og vil no skape gode vilkår for ei fiskerinæring som treng det sårt.

Eg er òg glad for at vi no har fått på plass tilbakeføring av fiskerihamnene. Det er no staten og Kystverket som har handa på rattet, og det er utruleg bra. I tillegg aukar vi midlane til Kystverket.

Eg er stolt over det vi har fått til, men ein ting er sikkert: Vi må berre stå på og fortsetje å jobbe vidare.

Det som skuffar meg, er at gratis ferje vert så sterkt angripen. Det er viktig, og eg kan ta mitt eige fylke som

eksempel: Der har vi øya Smøla, som har store næringsinteresser og stor eksport av fisk. Likeins er det med Aukra – dei har store, viktige eksportnæringar. Det er viktig at dei vert høyrde. Eg trur det er fleire frå Høgre og Venstre som bør ta turen ut til desse øyene og snakke med sine eigne næringsfolk og få høyre litt frå dei. Vi har bedrifter som sparar opptil 3,5 mill. kr i året på at det er gratis ferje. Eg trur ikkje dei ønskjer at det skal verte teke vekk og flytta til ein annan portefølje.

**Grete Wold (SV) [17:18:21]:** I dag behandler vi en viktig plan med en høy prislapp, for det er ikke billig å bygge landet. Det har det aldri vært, og det kommer det heller ikke til å bli. Men vi har ikke noe valg når det gjelder det.

Skal vi møte framtidens utfordringer i et langstrakt land, må det investeres i bærekraftig infrastruktur i både by og land. Skal vi sikre gode hverdagsveier i hele landet, og skal vi sørge for at folk og næringsliv får trygge veier, må vi investere. Og ikke minst: Skal vi møte det grønne skiftets behov for å få ned utslippene, er det ingen vei utenom mer kollektivtrafikk – mer buss, mer tog, mer sykkel og gange. Det gjelder i byene, men også mellom byene våre.

For min del er jeg spesielt glad i dag for at vi har funnet plass for videre arbeid på Vestfoldbanen. Det er en bane og en strekning som er ferdig planlagt og gryteklar. Det er viktig fordi det haster, for neste skritt for en sammenhengende jernbane fra Oslo, nedover Vestfold, Telemark og til Sørlandet er nettopp et dobbeltspor gjennom Vestfold. Dette er et tett befolket område, og uten et reelt alternativ til E18 og bilen vil vi ikke kunne nå våre utslippsmål.

Våre unge må få gode reisevaner, og det skjer kun om vi sørger for at det går tog når det skal, dit det skal, og til en pris som gjør det mulig og aktuelt. Derfor er jeg glad for at SV har forhandlet fram halv pris på tog for studentene – det skjer riktignok i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, men er likevel en del av dette bildet – for studentene er en målgruppe som både trenger og bruker kollektive reisealternativ.

Deretter er en god jernbane og dobbeltspor gjennom Vestfold avgjørende for videre utvikling av næringslivet vårt, og for at vi skal kunne få gods over på bane. Det er utrolig mye å hente på å få trailerne vekk fra veiene våre og containerne over på toget.

Til slutt må jeg nevne alle pendlerne, som ikke bare reiser hit inn, til Drammen, Lysaker og Oslo S, men også alle dem som bruker toget mellom Vestfold-byene og sørover, til Skien og Telemark. Toget må være sikkert, forutsigbart og raskt om det skal være noe man velger hver dag for å rekke jobb.

På sikt skal vi bygge Sørlandsbanen. Vi skal få til et sammenhengende, oppdatert jernbanenett som fører oss videre inn i det grønne skiftet.

Jeg er stolt av at SV har klart å jobbe for dette som et team, i alle våre lokallag, som har stått på for å få denne satsingen på plass og for å bringe oss et skritt nærmere målet, nemlig et mer utslippsvennlig samfunn. Dette har vært et teamarbeid, så tusen takk til alle.

**Linda Monsen Merkesdal (A) [17:20:57]:** Har du høyrte om folk som er redde for å køyra på ein europaveg? Eller har presidenten lese avisoverskrifter som «Bil truffet av ras», «Lastebil tatt av ras», «Tog kjørte inn i ras», fikk «stein gjennom frontruten» og døydde?

Dette er eit lite utsnitt av avisoverskrifter frå Vestlandet, men spesielt gjeld dei strekninga E16 Bergen–Voss. Vestland er eit rasfylke, med små og store kvar-dagsvegar som er rasutsette. Denne regjeringa la fram ein NTP som ivaretok fleire av Vestlandet sine samferdselsprosjekt – ein realistisk NTP, ein NTP som er gjennomførbar og føreseieleg.

Eg er bekymra for at me no står i ein situasjon der eit nytt fleirtal set samferdselsprosjekta i Vestland i spel. Eg er redd Stortinget nok ein gong ikkje prioriterer. E16 blir stengd utan forvarsel i dagar, veker eller månader. I 2019 var det ein artikkel om at E16 mellom Bergen og Voss hadde vore stengt over 200 gonger – over 200 gonger – på fem år. Smak litt på den – ein europaveg som blei stengd, med ein omkøyringsveg som er like rasutsett, ein veg som manglar gul midtstripe, og som på ingen måte er rusta for tungtrafikken. Omkøyringsvegen er jo gamlevegen, som står til stryk i trafikksikkerheit.

Send ei melding når du kjem heim. Ser vèret er dårleg – må du køyra til Bergen? Vi utset besøket. Dette er meldingar folk sender og mottek kvar veke. Familiar og vener er bekymra. Yrkessjåførar blir sjukmelde på grunn av belastninga det er å køyra på denne strekninga. Kanskje tenkjer presidenten at denne vegen ikkje har så stor betydning. Men dette er vegen til industri og transport mellom våre to største byar – kvardagsvegen til folk, vegen til ulike næringar og turisme. Livet til alle menneske som ferdast på denne strekninga, er like mykje verdt. All næring er like viktig for Vestland.

E16, eller K5-prosjektet, står no klar for bompengeproposisjonen, som må på bordet for vidare framdrift. Prosjektet må ikkje stoppa opp. Arbeidet med infrastrukturen på strekninga er godt i gang. Me er alle klare for trygg veg og bane mellom Bergen og Voss.

Det er trist når ein ser at ein har ein opposisjon som får panikk, som kan slå beina under prosjekta på Vestlandet. Me må prioritera trygg veg og bane, liv og helse.

**Geir Adelsten Iversen (Sp) [17:24:13]:** God samferdsel skaper vekst og aktivitet, og i Nord-Norge tren-

ger vi aktivitet. Vi trenger flere helårige arbeidsplasser, og vi trenger tilbud som gjør det lett for folk å reise rundt. Langs hele kysten finnes det farleier og havner som trenger oppussing. Uten mudring og uten utbedringer av moloer vil verdiskapingen stoppe. Hvorfor? Om havnen blir for grunn på grunn av manglende mudring, slik at båtene ikke kommer inn for å levere, har vi et problem. Slik har det vært lenge – altfor lenge – og folk som har behov for utbedring av havnene, begynner å miste troen. Jeg er derfor glad for at vi i denne planen sender tydelige signaler om at det kommer til å skje en satsing på kysten. Det gir optimisme og det gir innsats- og investeringsvilje.

Vi som bor langs kysten, vet at både folk og fisken trenger ferjesambandene. Da ferjene ble gratis, ble det mer attraktivt å bli boende på øyene. Folk fikk råd til å ta med hengeren når de skulle ut og handle. Mange som ikke bodde der, hadde ikke sett seg råd til å reise ut til øyene, men nå gjorde de det, nå kom de. Økt mengde folk gir mer inntekt til kommunene. Industrien fikk økt inntjening, og bunnlinja ble betydelig bedre.

Vi har hatt noen debatter om hvem det er som sluker lysene langs kysten med politikken sin. Gratis ferjer koster 217 mill. kr i året. Hordfast koster 50 mrd. kr, og jernbanesatsingen til opposisjonen – på Østlandet – koster 60 mrd. kr. Jeg vet nå at det er ikke denne regjeringen som kutter der det svir mest.

Senterpartiet har sammen med Arbeiderpartiet lagt fram en nasjonal transportplan for hele landet. Høyre har lagt fram en transportplan for det sentrale Østlandet og Hordaland. SV har lagt fram en nasjonal togplan. Fremskrittspartiet tror jeg egentlig ikke har noen plan, bare monopolpenger og gode tanker. Dem om det – jeg skal gjør mitt for at denne transportplanen kommer hele landet til gode.

Så skjønner jeg at det kan skje en del ting i salen. Jeg ser at det er mye aktivitet, og jeg håper at folk tenker seg godt om.

**Erlend Larsen (H) [17:27:13]:** Nasjonal transportplan gikk fra å være en plan hvor Støre-regjeringen hoppet elegant over Vestfold, til å bli en god plan for fylket. Samtlige store partier, med unntak av Arbeiderpartiet og Senterpartiet, står bak innstillingen om å bygge dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord, noe jeg er veldig glad for. Det vitner om manglende respekt for fellesskapets midler når man bruker flere år og millioner av kroner til å lage en plan som Støre-regjeringen altså ville legge i en skuff med merkelappen fjerntogstudie. Det skal visstnok stå at skuffen skal holdes lukket til 2036. Det er omtrent like mange passasjerer på Vestfoldbanen som det er på Østfoldbanen og Dovrebanen til sammen. 4,5 millioner passasjerer brukte Vestfold-

banen i fjor. I perioden fra 2012 til 2019 tredoblet passasjertallet på Vestfoldbanen seg. Det er ingen tvil om at satsing på jernbane får folk til å velge tog framfor bil.

Fullt tog utfordrer driftsstabiliteten. Vestfoldbanen har et gammelt enkeltspor på en trasé fra 1881 og signal-system fra 1950-tallet. Det er med andre ord på tide å bygge nytt dobbeltspor på strekningen Stokke–Torp–Sandefjord, med jernbanestasjon ved terminalen til Sandefjord Lufthavn Torp. Et dobbeltspor vil gjøre det mulig med to tog i timen fra Oslo til Skien, samtidig som det muliggjør tog direkte inn og ut av Sandefjord Lufthavn Torp. Dobbeltspor vil også gjøre det enklere å få gods fra bil til bane og vil være et godt tilskudd til Grønn Jyllandskorridor. Stortingsflertallet legger til grunn at dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord prioriteres i første planperiode. I planene Jernbanedirektoratet presenterte for åtte år siden, skulle hele strekningen fra Tønsberg til Larvik stå ferdig i 2030. Det førte til at Sandefjord og Larvik tok ansvar og gjennomførte krevende planprosesser for å få vedtatt kommunedelplaner for nye togparseller. Nødvendige arealer ble båndlagt, og byutviklingsplanene ble tilpasset framtidige traseer og stasjoner. I dag er det en helt annen tidsplan, noe som gjør båndleggingene belastende for kommunenes innbyggere. Planlegging av strekningen mellom Tønsberg og Stokke samt Sandefjord og Larvik bør påbegynnes så snart som mulig, da båndlagte arealer står i fare for å fristilles.

Høyre vil videreføre tilskuddsordningen til fem byer som står utenfor ordningen med byvekstavtaler. I Solberg-regjeringens siste NTP ble det lagt til grunn en ny fireårig tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Høyre mener at tilskuddsordningen er en viktig ordning for bedre framkommelighet og byutvikling i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og i Vestfold-byene Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Regjeringen viderefører ordningen i Nasjonal transportplan, men legger opp til en årlig ordning som ikke gir den forutsigbarheten byene trenger for å forplikte seg til nullvekstmålet. I Høyres alternativ til NTP vil vi doble bevilningene i forhold til Støre-regjeringens forslag, slik at det årlige gjennomsnittet blir 100 mill. kr.

**Mona Fagerås (SV) [17:30:21]:** Vi som bor i Lofoten, føler ofte på at det er fryktelig langt til Oslo, men jammen er det langt andre veien også. Jeg må få fortelle dere litt om hva som skjer der oppe. Lofoten er blitt en enorm merkevare for Norge. Vi snakker om én million reisende hvert eneste år, og tallene bare øker. Jeg tipper at Reinebringen vil slå Preikestolen i antall bestigende i år – jeg og presidenten får ha en liten konkurranse om hvem som er mest populær. På de mest trafikkerte veie-

ne i Lofoten har antall passeringer oversteget fjorårets, til tross for at vi ikke har kommet halvveis i året ennå. Men når det kommer til standarden på disse veiene, er historien en helt annen. Det er hverdagsveien til oss som bor der, fraktveien for fisken som skal ut på markedet i faderlig fart, og turveien til én million turister som aldri har kjørt på så smale veier før. Jeg vil karakterisere disse veiene som landets dårligste. Det står ikke særlig i stil med merkevaren.

E 10 Napp–Å er et ras- og skredsikringsprosjekt, og trafikken øker enormt. Veiene raser ut, flaskehalsene kommer tett, og det er ikke gul midtstripe på store deler av veien – en krøtteri med asfalt. Prosjektet lå inne i inneværende seksårsperiode, og så presterer regjeringen å komme til Lofoten og utsette dette viktige ras- og skredsikringsprosjektet – i seks år til! Jeg kan ikke rope så høyt som representanten Hoksrud kan, men jeg må si som ordføreren i Moskenes: Dette kan vi ikke godta. Derfor er jeg svært lykkelig nå for å kunne si at det i morgen kommer til å bli flertall i denne sal for dette viktige ras- og skredsikringsprosjektet, en marsjordre til regjeringen fra merkevaren Lofoten.

Svein Harberg hadde her overtatt presidentplassen.

**Hadle Rasmus Bjuland (KrF) [17:33:03]:** Regjeringens framleggelse av Nasjonal transportplan framstår nå mer som en ønskeliste enn en realistisk plan. Regjeringens arbeid med denne planen står til stryk, og det er skuffende.

Først og fremst mangler en tydelig innsats for å samarbeide med andre politiske partier. Videre er det ingen planer om å igangsette nye prosjekter innenfor den nåværende regjeringensperiode. Dessuten blir eksisterende og klare prosjekter avlyst til fordel for uklare prosjekter, der det igjen skal brukes penger på nye, dyre utredninger.

Dette er penger som heller kunne vært brukt på ferdigstilling av allerede ferdige prosjekter. Det er en uansvarlig tilnærming til transportplanen, og dette er ikke til fordel for oss som tilhører den yngre generasjonen.

I forrige stortingsperiode ledet Kristelig Folkeparti Samferdselsdepartementet, og vi oppnådde da å sette i gang flere store initiativer. Det inkluderte økt støtte til vedlikehold og til fylkene. I tillegg ble det prioritert å planlegge prosjekter som var ferdige, for å kunne realisere dem kjapt. Derfor mener vi at flere av prosjektene fra forrige transportplan burde vært prioritert i den nåværende perioden.

I vårt alternativ til transportplanen foreslår vi nå en økning på 5 pst. i totalrammen. Derfor kan vi både prioritere økt vedlikehold, øke støtten til fylkesveier med 12 mrd. kr og implementere et finansieringsstilsudd for

massikring, hvor staten skal dekke halvparten av kostnadene.

Som representant fra Rogaland er jeg spesielt glad for at vi i Kristelig Folkeparti gjør det vi kan for å rydde opp etter en regjering som har svekket prosjekter i Rogaland. Kristelig Folkeparti setter oppstart av E39 Smiene–Harestad som en prioritet i den første fasen. Vi vil fortsette med prosjektet E39 Osli–Figgjo i løpet av planperioden for å sikre en sammenhengende forbedring av nøkkelveistrekninger i Rogaland. Dette er prosjekter som regjeringen velger å nedprioritere, til tross for at prosjektene er helt essensielle for fylket for å styrke både næringslivet og bosettingsmulighetene langs kysten i Rogaland.

I tillegg har det vært viktig for Kristelig Folkeparti også å inkludere Hordfast i sitt forslag til NTP, med oppstart i første periode. Dette er avgjørende for å realisere et ferjefritt vestland og et felles bo- og arbeidsmarked.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [17:35:56]:** Nasjonal transportplan er interessant lesning. Her tar Stortinget stilling til utbygging og planlegging av samferdsel og kommunikasjon i Norges land de neste tolv årene. Opposisjonen står her og gnir seg i hendene fordi de har funnet sammen, men det er jo verdt noen kommentarer, kan man trygt si.

Senterparti–Arbeiderparti-regjeringen prioriterer nettopp fornying der man må, og utbedring der man kan. Det vil bidra til at bruken av midler og arealer blir smartere og når over større deler av landet.

De siste månedene har Fremskrittspartiet reist rundt med sine egne motorveiskilt og lansert at de satser på prosjekter og vil prioritere dem. Vel, når vi ser resultatet for Innlandet, kan man spørre seg hvor mye hold det var i det. Rv. 4 og E16 har både Høyre og Fremskrittspartiet hatt store ambisjoner for, men nå ser vi ingen realisering i det flertallet som har funnet sammen, tvert imot. I Høyres alternative forslag foreslår de nettopp å kutte regjeringens satsinger på både rv. 4 Grua–Roa og E16 Nymoene–Eggemoen. Igjen er det verdt å minne om at det man faktisk går ut og proklamerer, er det en fordel også å kjempe for og stille seg bak når man lager et flertall i Stortinget.

Vi har derimot en samferdselsminister og en Senterparti–Arbeiderparti-regjering som jobber beinhardt for at det skal realiseres nettopp gode samferdselsprosjekter på små og store steder rundt omkring i Norges land.

Den 15. januar var samferdselsminister Nygård og feiret nyheten om at E16 Lomen–Hausåker kan begynne å bygges ut, og det er nå lyst ut. Det er en solskinnshistorie om hvordan man kan finne midler, bruke dem på en klok måte og få dem til å strekke til for å realisere mer veiutbygging i Distrikts-Norge.

E16 Fagernes–Hande er nå neste flaskehals på den ferdselsåren som strekker seg fra øst til vest og er den mest vintersikre veien mellom Oslo og Bergen. Den er prioritert som et utviklingsprosjekt. En metafor som er brukt om disse utviklingsprosjektene, er at de er en innbytterbenk, og Stortinget har lagt inn merknader som omtaler hvordan man skal jobbe med dette videre. Jeg mener at opposisjonen bidrar til å skyve på disse prosjektene. Det er et problem, og Senterpartiet vil jobbe iherdig på for å finne penger til mer realisering, som med Strynefjellet, som også blir prioritert av opposisjonen, men som trenger mer planlegging.

**Erlend Svardal Bøe (H) [17:39:13]:** Det har blitt snakket om realisme og forutsigbarhet fra regjeringspartiene i denne debatten. Vi kan jo spole tilbake til 2021 og se hva slags lovnader som ble gitt fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet til Troms i valgkampen i 2021. En skulle gi 10 mrd. kr til Tromsø alene i en byvekstavtale, en skulle sette i gang realisering og bygging av Nord-Norge-banen, og fylkesveiene skulle skinne med en kraftfull satsing. Resultatet er at det leveres på nesten ingenting av dette. Da er det fristende å sitere fylkesårsmøtet i Troms Arbeiderparti, som uttalte følgende:

«Regjeringens forslag til NTP tegner et bilde av en samferdselsminister som gikk tom for midler da man kom til Troms.»

Det å snakke om realisme og om å satse på Nord-Norge tror jeg er feil retning, for det er en regjering som har lave ambisjoner for samferdsel. Da Høyre satt i regjering, doblet vi samferdselsbudsjettet. Alle de prosjektene vi nå har sett bli realisert i Troms de siste åtte årene, var det Høyre som satte i gang, enten det er innfartsvei til Tromsø, Kvænanngsfjellet, Hålogalandsvegen, ny lufthavnsterminal i Tromsø eller den første statlige tilskuddsordningen for vedlikehold av fylkesveier. Vi har også økt investeringsandelen betydelig. Dette viser tydelig at om vi skal få en utbygging av samferdsel i landet vårt, trenger vi en ny regjering.

Jeg har også lyst til å løfte fram noen av de forslagene Høyre foreslår i Nasjonal transportplan. Vi ønsker å evaluere de nye rutetidene på FOT-rutene, fordi vi ser at flytilbudet i distriktene har blitt dårligere, f.eks. på Sørkjosen lufthavn, der en har gått fra tre til to avganger i uke-dagene. Vi ønsker å bruke 6 mrd. kr mer enn regjeringen når det kommer til vedlikehold av fylkesveier, og rette det inn mot nærings- og beredskapsveier. Vi peker på og løfter fram en framtidig realisering av Østre Malangskorridor, et prosjekt som ikke er nevnt med et eneste ord i regjeringens NTP. Så vil vi f.eks. også sørge for at vi gir 2,5 mrd. kr mer til byområdene, som vil bidra til at Tromsø da kan få mer i en byvekstavtale. Mange av disse forslagene vil gjøre at en faktisk bidrar til et bedre

samferdselstilbud i Troms og Finnmark i årene framover.

Det er ikke sånn at jeg er fornøyd med alle satsingene til Høyre. Jeg ønsker jo å ha høyere ambisjoner for hva vi skal få til også framover, enten det handler om en realisering av Nordkjosbotn–Hatteng, som nå ligger i andre periode og blir løftet høyere fram, eller å sørge for flere kryssingsalternativer over Tjeldsundet, som er veldig værutsatt i dag. Det tydelige bildet er at vi har en regjering som har senket ambisjonsnivået på samferdsel, og skal vi bygge mer samferdsel i årene framover, trenger vi en ny borgerlig regjering. Det viste vi at vi klarte sist vi satt i regjering.

**Lars Haltbrekken (SV) [17:42:30]:** Først en liten replikk til foregående taler: Nei da, man trenger overhodet ikke noen ny regjering. Så lenge man har SV til å sikre fornuftige flertall, skal dette gå «gulle godt».

Uværet Hans i fjor sommer viste oss for alvor hvor utrolig viktig det er å ha to fungerende togforbindelser mellom det sentrale Østlands-området på den ene siden og Midt-Norge og Nord-Norge på den andre siden. Da uværet Hans satte Dovrebanen ut av spill i trekvart år, ble store mengder gods flyttet fra jernbane over på vei. Noe ble også flyttet over på Rørosbanen, men hvis Rørosbanen hadde vært modernisert for flere år siden, ville den kunne ha håndtert mer av godset, og flere av personene som fraktes mellom Trondheim og Oslo, kunne ha benyttet seg av Rørosbanen. Å få elektrifisert Rørosbanen og å få bygd flere og lengre kryssningsspor er utrolig viktig, nettopp for å sikre en miljøvennlig samferdselsløsning mellom landsdelene.

Vi vet at med de klimaendringene vi står foran, kommer ikke uværet Hans til å være et enkeltstående tilfelle. Dette er det vi kommer til å få mer av i framtiden, og da må vi ruste også samferdselssektoren for det. Derfor har SV foreslått å modernisere og elektrifisere de gjenstående dieseltogstrekningene i første planperiode. Vi ønsker ikke å vente til andre planperiode med f.eks. Rørosbanen, som regjeringen foreslår, for vi vet at det som havner i den andre planperioden, har en tendens til å bli nedprioritert.

Det er en gladnyhet, og det er at når det voteres over Nasjonal transportplan i morgen, blir det flertall for å sikre to tog i timen på Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer. Det er viktig for å sikre at folk bruker toget mellom Trondheim og Steinkjer. Vi er da avhengige av et pålitelig togtilbud som har hyppige avganger. Trønderbanen er populær, og den kan bli enda mer populær og få enda flere passasjerer framover. Dette er en viktig seier for Trøndelag, men som jeg sa: Det gjenstår mer, særlig på Rørosbanen.

**Bjørnar Skjæran (A) [17:45:50]:** Når Arbeiderpartiet legger fram en nasjonal transportplan, bygger vi hele landet. Regjeringen legger opp til at av totalkostnaden på rekordhøye 1 308 mrd. kr skal bompenger utgjøre 100 mrd. kr. Det er mye penger, men lite om du sammenligner med Fremskrittspartiets NTP fra 2017. Omregnet til 2024-kroner la Solvik-Olsen inn 163 mrd. kr i bompenger, 60 pst. mer enn statsråd Jon-Ivar Nygård – 60 pst. mer.

Audun Boysens rekord på 800 meter sto i 37 år, Kristen Fløgstads i lengdehopp i 46. Det er vel mye som tyder på at Fremskrittspartiet, som garanterte at alle bomstasjonene skulle rives om de kom i regjering, har en bompengerekord som kan bli stående lenger enn de to til sammen.

Nordland har aldri hatt så mange prioriterte og pågående samferdselsprosjekter samtidig som nå. De to store flyplassene høyreregjeringen aldri bevilget penger til, bygges nå i Bodø og Mo i Rana. Høyreregjeringen bygde også vei i Nordland, men de gjorde underveis noen fundamentale feilvalg. På Helgeland fullfører vi nå E6-prosjektet som de forlot halvferdig. De bygde bomstasjoner, men bygde veien bare halvveis. På nordsiden av Saltfjellet skal vi bygge den E6-parsellen som Nye veier nekter å prioritere. Dette er også prosjektet høyreregjeringen både forsinket og fordyret da de grov ned steinmassene fra Kjernfjelltunnelen i utmarka i stedet for å bygge livsnerven E6 med dem. Det må være det mest meningsløse og skandaløse jeg har vært vitne til når det gjelder veibygging. Nå rydder vi opp.

I Sørfold bygger vi E6-tunnelene høyreregjeringen ikke klarte å bevilge penger til, selv om de la fram seks statsbudsjett etter at planene var ferdige. På E6 i Ulsvågskaret står vogntog fast hver eneste vinter. Nå prioriterer Arbeiderpartiet å få utbedret den verste flaskehalsen i Nordland, noe den forrige regjeringen ikke klarte. Ofotbanen hadde null krysningsspor i forrige NTP. Nå blir det tre nye. På toppen av dette får vi tidenes satsing på fiskerihavner. Under Høyre og Fremskrittspartiet ble det full stopp. Nå ligger hele porteføljen til Kystverket inne i planen. I Nordland blir det nye havner både på Andenes, Værøy og Røst, og Balstad kommer for første gang inn i NTP.

Det betyr i sannhet noe hvem som styrer.

**Ola Elvestuen (V) [17:48:49]:** Ja, det betyr noe hvem som styrer. Jeg må si jeg er veldig glad for at vi har et flertall som i morgen gjør endringer i Nasjonal transportplan. Det jeg setter mest pris på, er de vedtakene som sikrer en framskynding av Vestfoldbanen og Ofotbanen, og at vi får økt frekvens på Trønderbanen. Det som også virkelig utgjør en forskjell, er at vi nå får 500 mill. kr til Majorstuen stasjon i første periode, som

er en helt nødvendig investering knyttet sammen med Fornebubanen. Det sørger for økt frekvens i egentlig hele T-banesystemet gjennom sentrum, men vil også gi økt frekvens øst i byen og oppover Groruddalen, på linje 5 mot Stovner. Det gir muligheter for å gå videre med det som ikke ligger der, men som er viktig å følge opp: en nedgradering av Trondheimsveien i Groruddalen, og etter hvert også en satsing både på trikk til Tonsenhagen og på T-baneforlengelse til Skårer i Lørenskog, og gjerne også, når vi ser på hele godsterminalsystemet i regionen, mulighetene for å frigjøre områder på Alnabru.

For å bygge opp under dette trenger vi å opprettholde satsingen på byvekstavgiftene. Der legger regjeringen opp til at det blir en reduksjon fra det som lå i forrige Nasjonal transportplan. For Venstre er det viktig at byvekstavgiftene forsterkes, også i neste periode, og særlig siden det er nye byområder som også skal inn under byvekstavgiftene. Det regjeringen legger opp til, er i realiteten et kutt i de store byene. Det gjelder heller ikke bare de store byene, men også de fem byene utenfor byvekstavgiftene, Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal og Grimstad – og Vestfold-byene – hvor Venstre mener man må ha en styrking, og ikke den reduksjonen som regjeringen legger opp til.

Så til jernbane: Regjeringen sier at de skal prioritere vedlikehold og ta vare på det vi har. Allikevel øker vedlikeholdsetterslepet de første seks årene. Det må selvfølgelig reduseres for at man skal få et bedre tilbud.

Helt til slutt: Det er en frustrasjon for Venstre også med denne nasjonale transportplanen at den har altfor lite oppmerksomhet på at vi trenger å knytte Norge tettere opp til jernbanesystemet ellers i Skandinavia. Vi må knytte Skandinavia mye tettere sammen. Vi trenger Oslo–Sthlm 2.55, sånn at vi får et moderne tilbud som vil lønne seg, og vi trenger en ny høyhastighetsplan for Skandinavia, sånn at vi knytter denne delen av Europa mye tettere sammen – en del som til sammen kan konkurrere med hvor som helst i verden, på alle områder, men som har for dårlige jernbaneforbindelser i dag.

**Jone Blikra (A) [17:52:00]:** Jeg vil starte med en liten visitt til min «medfylking» representanten Hoksrud og hans innlegg. Da jeg hørte hans innlegg, var jeg også litt i tvil om Pepsi Max egentlig er sukkerfri.

For å begynne i den andre enden: Jeg vil tilbake til E134, som var nevnt her. E134 har det skjedd mye med på kort tid gjennom denne perioden. Riktignok har det også vært oppstart i en tidligere periode. Røldal–Seljestad er nå finansiert og på plass. De som nå kjører Morgedal mot Haukelid, ser at det skjer noe på strekningen hver eneste dag. Den er blitt mye bedre, mye bredere, mye sikrere, og det er oppstillingsplasser på Haukeli. Vi

har fulgt opp. Det Fremskrittspartiet ofte sier, er at det var bråstopp da vi overtok. Nei, vi følger opp prosjektene, det finansieres, og det brukes penger. Riksveg 36 er eksempel på det samme, det fullføres og brukes penger – en viktig vei mellom E134 og E18.

E18 gjennom Porsgrunn er nå snart ferdig, den følges opp og finansieres. Det neste nå – med porteføljen til Nye veier – er E18 gjennom Kragerø, som er den strekningen som er samfunnsøkonomisk på plussiden, fra Bamble og ned til Agder grense.

I tillegg har vi bypakker. Bypakkeforhandlingene i Grenland er ferdig, og kommunene er enige med fylkeskommunen. Der er svaret fra Fremskrittspartiet og Hoksrud at de skal avskaffe bypakkene. Det står det i forslag nå: De skal ikke ha bypakker, de skal ikke bruke penger på bypakker. Selv de bypakkene som er i gang, skal man ta midlene fra. Jeg forstår ikke hvordan Hoksrud kan forsvare det.

En annen ting som ikke er nevnt, men som er veldig viktig for næringslivet, og som nå settes i gang i første periode, er rett og slett dybdeforbedring på noe som heter Torsbergrenna, altså Herøya Industripark, hvor det går båter som bare kan laste halv last fordi det er for grunt. Det gjøres det noe med nå, og det er prioritert i Nasjonal transportplan.

På alle de årene jeg har vært politiker, har jeg ikke opplevd at det på så kort tid har skjedd så mye positivt innenfor ett fylke på mange, mange områder. Jeg er redd for den enigheten som nå er etablert, spesielt når det gjelder rv. 41, som er det neste punktet, og som er såkalt mindre tiltak. Høyre har et forslag om å kutte 5 mrd. kr i denne typen tiltak. Den riksveien står nå i fare for eventuelt å bli nedgradert.

At det skjer noe i Telemark, er helt åpenbart. Det er ikke bare planer, det er synlig hver eneste dag.

**Bård Hoksrud (FrP) [17:54:45]:** Det kunne vært morsomt å si at representanten Blikra i hvert fall ikke har drukket Pepsi Max, for da hadde han visst at veldig mange av de prosjektene som han tok opp, og som han sa at nå er igangsatt i Telemark, ble igangsatt fordi det var en annen regjering, en regjering som faktisk ville, og som satte i gang en massiv utbygging – ikke slik det har vært de tre siste årene, hvor det har vært full brems i å sette i gang og iverksette nye prosjekter.

Denne debatten viser at vi har regjeringspartier som egentlig bare har lyst til å komme seg ut av regjeringskontorene. Vi må få noen nye som faktisk er offensive, og som vil noe mer.

Så må jeg minne regjeringspartiene om et forslag i forbindelse med behandling av NTP i 2021:

«Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen,

Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag.»

Arbeiderpartiet og Senterpartiet har i dag sagt at det er forferdelig at et flertall i Stortinget kan legge inn Ringeriksbanen igjen og sørge for at Vestfoldbanen kommer på plass. Vi har altså regjeringspartirepresentanter som sier at vi har en NTP for hele landet. Det er ett fylke som ikke har fått en eneste krone til et eneste litt større prosjekt, og det er Vestfold, så da er det for hele landet utenom Vestfold. Det er kanskje derfor regjeringspartirepresentantene ikke er til stede i denne debatten i dag, for de skjønner at de ikke har fått til – jeg hadde lyst til å si et ord – noe. Det må være pinlig for velgerne til Arbeiderpartiet og Senterpartiet i Vestfold å se at representantene deres ikke står på denne talerstolen og forsvarer det denne regjeringen holder på med, som altså er ingen penger til Vestfoldbanen. Vestfoldbanen er viktig for Telemark også. Det er et kjempeviktig prosjekt.

Ikke begynn å røre ved firefelts motorvei gjennom Telemark ned til Agder, ikke lag en to- og trefelts vei, som denne regjeringen nå foreslår. Mindre firefeltsvei, mindre skikkelig vei – det har vist seg før at det er en utrolig dårlig idé. Porsgrunn er eksempelet på det, med tanke på E18. Der bygde man en trefeltsvei som ble en tofeltsvei, som nå blir en firefeltsvei igjen, og som sørger for at vi får tre bruer ved siden av hverandre. Det er inngrep i naturen. Det er en dårlig måte å gjøre det på. Det er sånn denne regjeringen ønsker å fortsette å drive politikk. Det gjør ikke Fremskrittspartiet. Det var altså da Fremskrittspartiet kom inn i Samferdselsdepartementet – kom susende inn – at man virkelig satset på samferdselsbygging. Det lukket asfalt over hele landet. Det skjedde noe, det ble bygd skikkelige, ordentlige veier over hele landet, og vi doblet samferdselsbudsjettene. Det var det som skjedde da Fremskrittspartiet kom i regjering.

Dessverre ble vi ikke kvitt bompengene – de hersens bompengene, ville jeg sagt. Det er fordi resten av Stortinget er så glad i de bompengene. Fremskrittspartiet er ikke det. Det er mulig, hvis det er politisk vilje. Vi reiste rundt omkring og fjernet masse bompenger, vi klarte å få med de andre partiene på det. Så skulle vi gjerne ha fjernet alle sammen.

Hvis man virkelig vil satse, hvis man vil sørge for at det blir skikkelig bygging på E18 – at man bygger ut E134 og ikke står og spiser kake som egentlig er sur – må man stemme på Fremskrittspartiet og få en ny regjering neste høst. Regjeringen har bare vist at de vil ut av regjeringskontorene. Da må vi ha nye koster. Fremskrittspartiet er klare.

**Helge Orten (H) [17:58:02]:** Bedre reklame for Pepsi Max er det vel ikke råd å oppdrive! (Munterhet i salen)

Det er tøft å hoppe etter Wirkola, men jeg skal holde et litt mer nedpå innlegg. Jeg har lyst til å ta tak i litt av det som har vært sagt her fra flere, om det å bygge hele landet. Det å bygge hele landet inkluderer faktisk hele landet. Hvis jeg ser det fra et Møre og Romsdal-perspektiv, må jeg si at det som ligger i Nasjonal transportplan, er meget skuffende – meget skuffende i den forstand at det nesten ikke er oppstart av prosjekt i Møre og Romsdal i denne tolvårsperioden. Det er fordi den kanskje største satsingen vi hadde, nemlig å bygge sammen regionen, er tatt ut av denne NTP-en. Det snakket jeg om tidligere i dag, så jeg skal ikke gjenta det.

Det som er litt av poenget mitt, er at når vi lager Nasjonal transportplan, er det en forutsetning at den skal bidra til forutsigbarhet over tid. Forutsigbarhet over tid oppnår en hvis det er konsistens mellom forrige nasjonale transportplan og de prioriteringene som kommer i denne nasjonale transportplanen. Der avviker regjeringa fra det som burde være en klar målsetting og en klar forutsetning for Nasjonal transportplan. I 2021 hadde vi relativt bred tilslutning til Solberg-regjeringas prioriteringer i NTP. Da bør vi kunne forvente at man finner igjen mange av de prioriteringene i dagens NTP. Tvert imot er store, viktige prosjekt tatt ut, og nye, uferdige, uplanlagte prosjekt er tatt inn. Det bidrar ikke til forutsigbarhet, men tvert imot til uforutsigbarhet.

I denne diskusjonen er det noen som på en måte har prøvd å tegne en krittstrek over hva som er ansvarlig, og hva som ikke er ansvarlig. Det er faktisk et parti i denne salen som mener at rammen bør løftes noe. For Høyres del har vi sagt at vi omprioriterer en del ting, vi holder fast ved prioriteringene våre fra 2021, og vi øker rammen med 5 pst. 5 pst. er innenfor det som er akseptabelt, ansvarlig og gjennomførbart, og 5 pst. er det vi kan forplikte oss til også å gjennomføre de neste tolv årene, hvis vi får muligheten til det. Innenfor det har vi faktisk klart å finne rom for betydelige omprioriteringer og flere både større og mindre prosjekt som det er viktig å gjennomføre, nettopp for å bygge hele landet.

En liten kommentar avslutningsvis: Dette er jo en stortingsmelding, en melding fra regjeringa om hva den har tenkt å gjennomføre de neste tolv årene. Dessverre er det altfor lite. I praksis legges alle stortingsmeldinger ved protokollen. Det fattes ikke noen egne vedtak i denne salen, annet enn det stortingsflertallet eventuelt måtte bli enige om. Det er et stortingsflertall her som slutter seg til å legge på flere prosjekt, og hvert enkelt parti har sine prioriteringer og sin helhet, men denne stortingsmeldinga skal også legges ved protokollen, slik det blir gjort med samtlige andre stortingsmeldinger i denne salen.

**Morten Stordalen (FrP) [18:01:24]:** La meg bare redegjøre for stemmegivingen vår. Fremskrittspartiet

kommer til å stemme for forslag til vedtak X og forslagene nr. 177, 190, 191 og 197.

Det har vært fagre ord om hele landet, både fra Senterpartiet og fra Arbeiderpartiet. Dette er den tredje NTP-en jeg er med på å debattere i dette stortinget, og det er første gang jeg ikke ser noen av Arbeiderpartiets eller Senterpartiets representanter fra Vestfold på talerstolen. Det er kanskje ikke så rart. Jeg vet ikke om regjeringen har fått mange invitasjoner til Vestfold i det siste. Det er altså første gang i historien at et fylke har fått null kroner og null prosjekter de neste tolv årene. Det har aldri skjedd før. På samme måte er det historisk at det er et flertall som går inn for å øke porteføljen, altså at man kommer med flere prosjekter som man er enige om og står samlet om. Det er prosjekter som egentlig alle partier har vært enige om i Stortinget i mange år.

I 2017 var det flertall for en NTP hvor Vestfoldbanen ble utsatt i to år – i 2032 skulle den være ferdig. Det var fordi fagetatene den gangen sa at man ikke trodde noen ville gjennomføre det og bruke så mye penger på samferdsel, så da så man at man ikke klarte å få til dette så raskt. Da sto Arbeiderpartiet og Senterpartiet her på talerstolen og klaget sin nød over at det var altfor sent, og det var også på tide å få kastet Solberg-regjeringen så man kunne få fortgang i prosjektene.

Jeg har lest i noen medieoppslag at representanten Kathrine Kleveland har jobbet hardt og står på. Meg bekjent har det ikke skjedd noen ting i denne NTP-en fra regjeringens side, og regjeringspartiene stemmer altså mot å gjøre noe med Vestfoldbanen. Vestfoldbanen er større enn Dovrebanen og Østfoldbanen til sammen. Noen i denne salen klager over at man bruker for mye penger på tog og jernbane – ja vel. Fremskrittspartiet velger å sette Seut–Fredrikstad i fjerntogstrategien. Det betyr – i hvert fall slik jeg har trodd – at man ikke bruker nevneverdig med penger på det i de tolv årene, på lik linje med at statsråden puttet Vestfoldbanen i fjerntogstrategien. Det er veldig spesielt, med en så sterkt trafikkert strekning. Man leser også om alle de trafikale problemene inn mot og ut av Oslo, hvor siste nytt er at man åpner for tungbiler i kollektivfeltet, fordi man ser at det er fullstendig kaos.

Vestfold takker nå de partiene som danner flertall og sørger for at vi gjør et vedtak som er fornuftig, istedenfor å stå igjen med en «missing link».

Man sier at det er en ambisiøs og framtidsrettet NTP. Nei. Man ville altså ikke sørge for en ny togstasjon på flyplassen Torp, som er landets tredje største på utenlandstrafikk. Det er også veldig spesielt.

**Alfred Jens Bjørlo (V) [18:04:39]:** Det er mange fine ord frå sitjande regjering når det gjeld distriktspolitikk og distriktspolitiske ambisjonar. For Venstre er det to



grunnleggjande pilarar i ein distriktspolitikk som verkar, og som gjev resultat. Det er ein god og offensiv næringspolitikk og ein samferdslepolitikk som sørgjer for gode kommunikasjonar, byggjer større bu- og arbeidsmarknadsregionar og legg til rette for eit verdiskapande næringsliv over heile landet.

Difor er eg stolt over, og det er i tråd med Venstres distrikts- og regionalpolitikk, at vi i dag i Nasjonal transportplan er det partiet som er mest offensivt, og som set av mest pengar til opprusting av fylkesvegnettet vårt innanfor ei økonomisk samla ramme, som faktisk er mindre enn ein del av det andre opposisjonsparti har. Vi har med andre ord prioritert knallhardt, og vi har prioritert fylkesvegane, for det er kvardagsvegen for folk og næringsliv veldig mange plassar i landet, spesielt i distrikta.

Dei midlane vi no set av, 18 mrd. kr i tolvårsperioden, altså 1,5 mrd. kr meir enn regjeringa per år, skal gå særskilt til fylkesvegprosjekt som forstørrar bu- og arbeidsmarknadsregionar, og som er opprusting av viktige nærings- og beredskapsvegar.

La meg nemne to slike viktige vegar i mitt nærområde på Nord-Vestlandet. Den eine er fv. 60 Grodås–Hellelyt, som er kåra til Noregs dårlegaste veg og er ein enormt viktig næringsveg på Nordvestlandet. Den andre er fv. 614 Svelgen–Indrehus, kystvegen Måløy–Florøy, som er med på å byggje ein sterkare og meir samla kystregion på Vestlandet.

Tilsvarende eksempel finst over heile Distrikts-Noreg. Dette er ei spissa satsing for Venstre.

Venstre er òg glad for at vi no er med og sikrar at vi i første planperiode kjem i gang med ny E39 forbi Førde i Sogn og Fjordane, ein av dei største flaskehalsane på E39 i dag og i tillegg heilt avgjerande for utviklinga av Førde, som største tettstad i gamle Sogn og Fjordane. Førde ligg forresten an til å bli universitetsby, etter søknad sendt om det i dag. Gratulerer med det, til Sunnfjord og Førde, sjølv om det ligg litt utanfor denne saka.

For Venstre er det viktig at arbeidet med bompengesøknad og KS2 for nye E39 forbi Førde startar snarast råd, og at oppstartsløyvinga kjem i 2025. Det håpar og trur eg.

Eg vil også heilt til slutt seie at Venstre er med i det fleirtalet i opposisjonen som ber regjeringa framskunde rv. 15 Strynefjellet til oppstart i første seksårsperiode. Strynefjellsvegen bind saman det verdiskapande Nord-Vestlandet med det verdiskapande Austlandet, eit vegprosjekt som er på overtid. No kjem det raskare i gang. Strynefjellet er viktig.

**Sverre Myrli (A) [18:07:54]:** Den første nasjonale transportplanen kom, hvis jeg ikke tar feil, i år 2000, lagt fram av regjeringa på høsten og behandlet i Stor-

tinget våren 2001. Det betyr at vi nå behandlar den sjuende nasjonale transportplanen. Før det var det et annet planregime, med fire sektorvise planer for samferdselspolitikken.

Noen av de NTP-ene har vært gode plandokumenter som har blitt fulgt, og som har satt kursen for samferdselspolitikken. La meg også legge til at Nasjonal transportplan er mer enn en investeringsplan. Det er også et politisk dokument som sier noe om samferdselspolitikken i årene som kommer, men naturlig nok er det også et viktig plandokument.

Noen av planene har vært gode plandokumenter, som sagt. Andre NTP-er har vært helt urealistiske ønsker som ikke har blitt oppfylt.

Nasjonal transportplan legges fram som en stortingsmelding. Det er regjeringens plan for samferdselspolitikken i årene som kommer. Strengt tatt trengs det ikke noe flertall for Nasjonal transportplan. Strengt tatt trengs det ikke noe vedtak i Stortinget i det hele tatt. Det er selvsagt ønskelig at det er flertall bak regjeringens plan, eller at regjeringen får til et flertall i Stortinget, men det må være med regjeringen og regjeringspartiene, ellers er det ingen vits. Slik var det med langtidsplanen for Forsvaret. Det var et meget godt stykke arbeid, og da blir planen også iverksatt.

En kan gå tilbake og se: Hva har det blitt til de gangene flertallet på Stortinget, opposisjonen, har gått sammen mot regjeringen og vedtatt såkalt nasjonal transportplan? Det har blitt urealistiske planer som ikke har blitt fulgt. Kapur sa tidligere i dag at regjeringen er fornærmet. Det vet ikke jeg – jeg er i hvert fall ikke fornærmet – men jeg tror jeg vil si at det er en kombinasjon av at jeg er oppgitt og lattermild. Her har altså seks partier gått sammen om å plusse på en rekke prosjekter, mange bra prosjekter – Strynefjellet, Ringeriksbanen og Ofotbanen. Jeg lurer: Tror disse partiene virkelig på dette, som har totalt forskjellig finansiering? Vi får den første prøvesteinen på det hvis de seks partiene går sammen i høst under budsjettbehandlingen og enes om samferdselsbudsjettet for 2025. Da kunne det kanskje være noe realisme i dette. Men selvsagt skjer ikke det. Helge Orten sa at Høyre vil øke rammene. Ja, Orten, det tror jeg på. Problemet er at Høyre har alliert seg med SV og Rødt. Høyre vil bygge mer vei. SV og Rødt vil ikke bygge motorvei i det hele tatt. Det har vi jo hørt her tidligere i dag. Det er ikke mulig å få gjennomslag for det som Orten og Høyre ønsker.

Det er synd at Stortinget nå ødelegger NTP som det gode plandokumentet det kan være.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [18:11:15]:** Det framstår tydelig etter debatten her i dag at det er gjort et svært dårlig politisk håndverk av regjeringspartiene i be-

handlingen av Nasjonal transportplan på Stortinget. Det har vært tilnærmet uvilje fra regjeringspartiene til å forhandle for å sikre flertall for deres forslag til Nasjonal transportplan. Det kan nesten framstå som at det ikke har gått opp for Arbeiderpartiet og Senterpartiet at de sitter i en mindretallsregjering. Framfor å søke flertall virker det som om de forventer at Stortinget skal fungere som et ekspedisjonskontor, som smilende stempler og godkjenner forslagene regjeringen fremmer.

Det framstilles også av regjeringen og regjeringspartiene som om den økonomiske rammen på 1 308 mrd. kr for Nasjonal transportplans tolv års planperiode er kommet som en åpenbaring fra Vårherre til samferdselsministeren og regjeringen, og at det endelig er innhugd i en steintavle, uten noen mulighet for å endre. Nasjonal transportplan er som kjent en plan over prioriterte samferdselsprosjekt de neste tolv årene, som Stortinget vedtar rammer for. Stortinget vedtar også de årlige bevilgningene for å oppfylle de ambisjonene, så det er fullt mulig å øke også denne rammen. Det er ikke monopolpenger, men det er tross alt stortingsflertallet som vedtar prosjekt og prosjektramme, og det er også Stortinget som bevilger.

Skjæran var inne på Kjernfjelltunnelen, hvor man grov ned overskuddsmasser. Man skulle tro at Skjæran hadde lært av sine feil, og at man da kunne ha framskyn-det E45 Eiiby når det er en tunnel i Kløfta hvor vi får overskudd av steinmasser.

Om det ikke er tydelig nok: Fremskrittspartiet vil øke rammen, sånn at vi får redusert vedlikeholdsetter-slepet på riksveinettet og får bygd etterlengtede samferdselsprosjekt, også i nord. Jeg registrerer at regjeringens høytidelige motto er å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må, men det virker tydeligvis ikke som at det må bygges så mye nytt i Finnmark. Vedlikeholdsetterslepet på riksveier vil igjen øke med regjeringens lave ambisjonsnivå. Representanter fra Arbeiderpartiet har brukt mye energi på å kritisere alle andre partier for å skape usikkerhet for viktige samferdselsprosjekt i Finnmark. Regjeringen har ikke større ambisjoner for viktige samferdselsprosjekt i Finnmark, og lokale representanter virker tilsynelatende svært fornøyde med den lave andelen av samferdselsporteføljen som tilgodeses Finnmark.

Det er litt spesielt å registrere at ingen av stortingsrepresentantene fra Arbeiderpartiet i Finnmark har tatt seg tid til å komme i salen, og har dermed ikke tatt ordet. De er kanskje ikke så fornøyde allikevel.

**Trond Helleland (H) [18:14:39]:** Med tanke på debattens lengde kan det være en fordel at ikke alle representantene tar ordet, men det er hyggelig at transport og samferdsel har så stor interesse.

Det er ikke bare her i huset det har interesse. Jeg har med stadig stigende undring hørt særlig Senterpartiets innlegg om at det at vi gjør det vi har gjort hele tiden, nemlig å si nei til gratis ferje og ja til halvert pris, betyr at vi tar alle pengene fra vest og nord og fører dem over til tog på Østlandet. Da støtter vi heller Senterpartiets fylkesordfører i Vestland, Jon Askeland, som i går uttalte seg til Bergens Tidende:

«Sp-fylkesordfører tar et oppgjør med egen regjering: – Vi tapte Bybanen og Hordfast. Vestlands fylkesordfører Jon Askeland (Sp) mener Østlandet vinner og kaller regjeringens nasjonale transportplan en flopp.»

Det er dommen fra det største fylket med rød-grønt styre. Dette hadde regjeringspartiene hatt mulighet til å gjøre noe med hvis de hadde stått ved de gamle planene sine om både Hordfast og Møreaksen og andre ting, men de har altså valgt en annen strategi. De har valgt vi-vet-best-strategien, slik at hvis Stortinget begynte å blande seg inn, som representanten Jone Blikra snakket om, og rokket ved fasiten, da var en på ville veier. Flertallet har ikke skjønt noe, var liksom det som lå som et sus over det innlegget.

Det er ikke slik at Høyre har tenkt å inngå et budsjettssamarbeid – det hadde kanskje vært hyggelig – med Mona Fagerås og med Rødt. Vi har tenkt å inngå et budsjettssamarbeid med Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, og vi har tenkt å prøve å vinne et valg. Da peker vi framover, vi viser retning, vi setter kursen for de neste fire årene. Det er det dette handler om – dette er jo en tolvårsplan. Jeg regner med at selv Jon-Ivar Nygård ikke tror han skal være samferdselsminister de neste tolv årene. Jeg holdt på å si: En får håpe han slipper det. (Munterhet i salen)

Det er viktig at det er et flertall i denne sal som faktisk peker på noen prosjekter, og da må jeg bruke det siste halve minuttet mitt på den strategiske katastrofen det ville vært om en hadde støttet regjeringens forslag om kun å bygge vei der vi ønsker å bygge vei og bane. Da hadde en ikke hatt tunnelmasse til E16. En hadde antakelig ikke hatt en jernbane noen gang, fordi en måtte begynne på reguleringsarbeidet på nytt. Den krokfoten som regjeringen har satt på Ringeriksbanen, kommer til å henge ved dem for evig tid. Nå er den parkert, nå skal vi ha et fellesprosjekt.

**Sverre Myrli (A) [18:17:52]:** La meg aller først presisere at jeg ikke håper Rødt, SV, Venstre, Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet finner sammen ved høstens budsjettbehandling. Da har vi en politisk situasjon her i landet som nok ikke er ønskelig, men for å si det sånn: Jeg tror ikke faren for det er veldig stor.

I 2021 behandlet vi Nasjonal transportplan sist. Solberg-regjeringen hadde da havnet i mindretall, og Knut Arild Hareide var samferdselsminister og la fram Nasjonal transportplan. Under behandlingen i Stortinget ble det fremmet 372 forslag – 372 forslag – om smått og stort. Det var masse prosjekter både her og der, sikkert gode forslag alle sammen, og mange av dem sto Bård Hoksrud bak.

Arbeiderpartiet kunne antageligvis ha sikret flertall for alle de 372 forslagene, sammen med SV, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, mot regjeringspartiene. Vi gjorde ikke det, vi stemte ikke for et eneste av de forslagene, nettopp fordi det hadde vært helt tøysete å vedta et flertall for prosjekter i Nasjonal transportplan som det ikke er politisk enighet om finansieringen bak. Fremskrittspartiet hadde en helt annen helhetlig plan enn det Arbeiderpartiet hadde, det SV hadde, og det Senterpartiet hadde. Sånn tenker ikke opposisjonen nå, og dermed får vi den urealistiske og helt ugjennomførbare nasjonale transportplanen.

Nasjonal transportplan kan være et godt plandokument. Det er et godt plandokument hvis den følges. Nå, i den grad flertallet her forventer at det er de vedtakene som de nå gjør i dag, som skal legges til grunn, er det et urealistisk dokument – fordi det ikke er enighet om finansieringen. Som jeg sa i stad: Det hadde gått an å få til et flertall, men da må det jo være med regjeringspartiene og med regjeringen.

Det er synd at opposisjonen gjør som de nå gjør. Det er ikke synd på regjeringen, det er ikke synd på regjeringspartiene, men det er synd for dem som følger med på debatten og som sitter på galleriet her, og som håper på Strynefjellet, Ringeriksbanen, Trønderbanen, Vestfoldbanen og Ofotbanen. Dessverre er det helt urealistisk, det de blir presentert for i dag.

Hvis flertallet virkelig tror på det de nå gjør, er det ille, men det er også ille hvis de ikke tror på det. Jeg er helt sikker på at mange av de erfarne stortingsrepresentantene som er med på dette spillet, ikke tror på det. Jeg vet nesten ikke hva som er verst: om de tror på det, eller om de gjør dette og lurer folk.

**Mahmoud Farahmand (H) [18:20:58]:** Dette var en spennende debatt, mer spennende enn jeg hadde sett for meg, og i hvert fall mer spennende enn de debattene vi har i finanskomiteen. Det kan jeg si.

Det som er litt interessant, er å se hvordan regjeringspartienes retorikk har endret seg i løpet av ett døgn. I går sto finansministeren og noen av hans partifeller her, i debatten om det berømte fondet i Tromsø, og skrøt av hvordan de prioriterer distriktene – ikke minst gjennom NTP, ikke minst gjennom samferdselsprosjekter. I dag sto representanten Blikra her og

manet om å roe det litt ned. Det skulle ikke bli så mye kakespising, det var liksom ikke så bra, vi måtte være litt mer nøkterne. I løpet av ett døgn har den retorikken endret seg.

Nå skal jeg ta en litt lengre historie: Før jeg kom inn på Stortinget i 2021, fikk jeg noen tilbakemeldinger fra ordføreren i Porsgrunn, Arbeiderparti-ordføreren Robin Kåss. Han var rimelig frustrert over at vi ikke hadde prioritert Vestfoldbanen høyere, for den var så viktig for Grenlandskommunene. Vestfoldbanen var viktig, den måtte vi jobbe for. Han gikk så langt som å sammenligne med hundre år gamle prosjekter, og det var ikke måte på hvor elendig det var. Terje Riis-Johansen, Senterpartiets fylkesordfører for Vestfold og Telemark den gangen, var like kritisk til Solberg-regjeringen.

Nå er det faktisk Høyre som prioriterer Vestfoldbanen. Det er Høyre som prioriterer 4,5 millioner pendlere på den banen. Jeg har vært en av de pendlerne. Jeg har tatt toget to timer hver vei i fire år, så å si hver dag. Jeg har hatt min arbeidsplass her i Oslo og bodd i Porsgrunn. Det har vært mye filosofering på det toget, det skal jeg love dere, men det har også vært mange tanker om hvorfor ikke denne jernbanen prioriteres høyere opp på lista. Nå har Høyre klart å prioritere den høyere opp. Nå har vi satt det prosjektet i fokus.

Representanten Sverre Myrli står her og kritiserer opposisjonen for å være urealistisk. Da må jeg jaggu si at det prosjektet man har prioritert borte i Østfold, er jo kjemperealistisk – jernbaneprojekt på en myr nærmest. For å si det slik, og jeg baserer det litt på egen erfaring: Det prosjektet borte i Østfold kommer til å bli svært kostbart og svært krevende å få gjennomført. Da er det bedre å prioritere opp de prosjektene som er lett tilgjengelige og lettere å få gjennomført.

Så en liten kommentar til min gode kollega Jone Blikras tanker og ideer og utsagnet om at de har videreført prosjekter som allerede er i gang: Ja, det skulle bare mangle! Skulle man stoppet prosjekter som allerede var i gang – veiprojekter, baneprojekter og havneprosjekter – for så å komme i gang igjen med dem, med nye kostnader og mindre effektiv drift?

**Marte Mjøs Persen (A) [18:23:50]:** Jeg er enig med forrige taler i at det er en morsom debatt å være til stede i, delta i og ikke minst lytte til. Det høres ut som alle er veldig rykende uenige om absolutt alt, men sannheten er jo at når det gjelder norsk samferdselspolitikk, er vi enige om det aller, aller meste. Vi er kanskje uenige om hvor mye vi skal bruke, og at vi legger på, men f.eks. alle de prosjektene som opposisjonen har lagt til her, er jo vi også for. Vi har imidlertid vært tydelige på at vi må prioritere, fordi vi har et begrenset handlingsrom i økonomien. Hvorfor har vi et begrenset handlingsrom i

økonomien? Jo, fordi det er begrenset med arbeidskraft, og fordi vi skal satse betydelig på forsvar, noe flertallet i denne salen er for.

Veien til skuffelse er brolagt med uansvarlige løfter. Det er ikke mine ord, det er tittelen på Aftenpostens leder 7. juni, som omtalte akkurat denne enigheten, som nå har blitt mer omfattende.

Det er mange ting jeg kunne tenke meg å kommentere, men jeg har lyst til å kommentere følgende: Representanten Ola Elvestuen sto på talerstolen og mente at vi måtte prioritere prosjekter som knytter jernbanen sammen med resten av Europa. Det er jeg helt enig i, og det er derfor jeg synes vi bør prioritere Østfoldbanen. Den går faktisk til Gøteborg.

Strekningen Oslo–Gøteborg er en av de viktigste strekningene for utenlandsforbindelser, for både person- og godstrafikk. Gøteborg havn er en av de viktigste havnene for både import og eksport for landet vårt. Om noen få år vil også den nye jernbaneforbindelsen Femern Bælt, fra Danmark til Tyskland, stå ferdig. Den gjør forbindelsene til Europa enda bedre. Det mener jeg er viktig å presisere i denne salen, for det høres ut som om dette er tatt helt ut av luften. Denne strekningen er altså faglig sett anbefalt foran Ringeriksbanen, selv om det også er et viktig prosjekt. Det er en av grunnene til at regjeringspartiene har prioritert Østfoldbanen.

Jeg skulle gjerne også ha sagt noe om Hordfast. Det jeg har lyst til å si, er at regjeringen og regjeringspartiene ikke har sagt at Hordfast og Ringeriksbanen skal ut. Vi har sagt at de skal utvikles videre i utviklingsporteføljen. Jeg får heller komme tilbake igjen til det ved senere anledninger.

**Presidenten [18:26:51]:** Representanten Mona Fagerås har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Mona Fagerås (SV) [18:27:02]:** Jeg tar ordene til Sverre Myrli på høyeste alvor. Ja, det er synd at det ikke ble et flertall, men regjeringen var ikke interessert i å få et flertall, i alle fall ikke med SV. SV skulle sitte igjen med knapper og to glansbilder. Når man behandler sin nærmeste samarbeidspartner sånn, blir det ikke noe flertall.

Jeg minner om at det er regjeringens ansvar å få flertall for de sakene de kommer med til Stortinget. Vi lette etter andre flertall, og jeg er glad og stolt over at SV kan sikre flertall for en litt grønnere transportplan, når vi ikke kom noen som helst slags vei med regjeringspartiene.

**Frank Edvard Sve (FrP) [18:28:05]:** Dagens regjering ville ikke ha noko fleirtal for Nasjonal transportplan. Det er ikke det spøtt rart når ein ser og høyrer kva f.eks. representanten Myrli klarar å stå og seie på talar-

stolen her. Representanten seier at vi eigentleg kunne gått ut av salen her, alle andre enn Arbeidarpartiet og Senterpartiet, for her har vi ingenting å gjere. Vi treng ikkje noko fleirtal, sa vedkomande. Nei då, eit fleirtal i Stortinget er ingenting å bry seg om. Det var ikkje det eg lét meg velje inn på Stortinget for, at eg skulle møte ein arroganse som seier at det ikkje er vits i å bry seg om eit fleirtal.

Det er eigentleg oppsiktsvekkjande. Når eg høyrer på fleire i debatten her, verkar det som at fasiten er det Arbeidarpartiet og Senterpartiet kjem med. Det er fasiten, det er seriøst, det er rammene, det er det vi skal forhalde oss til. Vi kan berre gå ut av salen, for ein treng ikkje fleirtal heller. Er det demokrati? Er det difor vi sit her? Nei, det er ikkje det. Vi sit her for å jobbe i lag.

Eg hadde trudd det var ein idé å få eit fleirtal for ein NTP. Det er eit fleirtal som gjev ein marsjordre til ei regjering på ein nasjonal transportplan, på kva prosjekt som skal liggje inne, kva vegar som skal byggjast. Ja, eg reiser heim igjen til Møre og Romsdal, til Innlandet og til Vestland med rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger og forventar at statsråden leverer og byggjer den vegen så fort som mogleg, fordi stortingsfleirtalet har sagt det.

Viss det er sånn at det er ein arroganse her på at ein ikkje treng å bry seg om fleirtalet, ein treng ikkje fleirtal, regjeringa gjer det den vil, lurar eg verkeleg på kvifor vi sit og brukar tida vår i denne salen. Det opprører meg. Eg synest det er ein forakt overfor den jobben vi gjer her i Stortinget. Eg brukar å seia det eg meiner rett frå levra, men eg finn meg ikkje i at Stortinget sitt fleirtal ikkje skal bestemme i denne salen. Det er stortingsfleirtalet som til kvar tid bestemmer i denne salen. Eg forventar at når fleirtalet no gjev marsjordre på ei utviding av den NTP-en som ligg her, vert det levert. Eg håpar eg aldri høyrer i denne salen: Vi treng ikkje eit fleirtal, vi gjer som vi vil. Eg håpar inderleg vi slepp å høyre det.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård (A) [18:31:05]:** Man skulle kanskje tro at 1 308 mrd. kr skapte noe mer glede og begeistring, men det høres ikke ut som det er nok. Det får vi konstatere. Det var vel Erna Solberg som sa: Jeg er imot summen av alt jeg er for. Det var ganske godt sagt, egentlig. Det handlet om ansvarlighet. Og det handler om at summene i det vi holder på med her, på et vis må henge sammen. Den planen vi har lagt på bordet, er reelt sett på samme nivå som den eksisterende planen. Det er indeksjusterte tall på det. Det faktum at det har vært høyere kostnadsvekst innenfor bygg og anlegg, kan vi ikke legge til grunn for at vi skal bruke mye mer penger. Det vil ikke være en ansvarlig tilnærming til Nasjonal transportplan.

Mange partier, Høyre også, vil være med på et forsvarsforlik – kjempebra, det er vi alle glad for. Høyre vil

ha skattekutt – har jeg forstått – i ganske stort omfang, samtidig som Høyre er kritisk til oljepengebruk. Men man er ikke mer kritisk enn at 60–70 mrd. kr legges over bordet i behandlingen av Nasjonal transportplan nå. Det gjør Høyre samtidig som representanten Helleland litt lettvint sier at oljefondet har økt og er mye større nå. Det har han sagt ved flere anledninger i debatter, også med meg. Jeg synes ikke det minner om den tradisjonelle ansvarligheten som Høyre tross alt har vært kjent for.

Det tas også utrolig lett på, mener jeg, at det ikke er et langtidsbudsjett vi nå behandler – og det er jo riktig. Alle er enig i og skjønner det. Men selv om det isolert sett er riktig, må vel alle i salen være enig i at planen bør ha økonomiske rammer. Noe annet synes jeg vil være litt underlig. Da blir det i hvert fall vanskelig å håndtere dette som en realistisk plan, og det er jo det viktige stikkordet her. Det er det som skjer når man stiller seg bak en rekke prosjekter uten at det er noen felles prioritering og en felles økonomisk virkelighet bak det. Da blir dette et svakere instrument enn det ellers kunne vært.

Et hovedangrep fra Høyre er at regjeringen tar ut modne prosjekter og legger inn umodne prosjekter. Det kunne være en argumentasjon som sto seg, men da er det rart at Høyre selv foreslår å legge inn prosjekter som har svakere eller tilsvarende planstatus. Haug–Seut versus Stokke–Sandefjord er eksempler på det. Det er helt likeverdige prosjekter og har kommet akkurat like langt planmessig. Det ene er umodent, sier Høyre, og det andre er modent. Det henger ikke sammen. Det er noe som ikke stemmer her. Rv. 15 Strynefjellet, som alle er for, har ikke kommunedelplan eller reguleringsplan, og det prosjektet sier Høyre at vi skal legge inn i første seksårsperiode. Det henger ikke sammen. Det er ikke en rasjonell og logisk sammenheng i det som sies.

Ja, vi må prioritere. Det er faktisk det vi holder på med her. Det ser ut som man har glemt at den NTP-en som ble laget i 2021, var laget i en annen tid. Den var laget før krigen i Ukraina og før de store utfordringene vi har nå. Nå må vi faktisk prioritere tøffere og hardere og lage en plan som står seg.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [18:34:22]:** Jeg må innrømme at jeg har bitt meg merke i noe av det samme som statsråden – om realismen i det som opposisjonen slår seg på brystet over at man har flertall for i dag. Det er en konstellasjon med Høyre, Fremskrittspartiet, SV og Venstre, og man kan reflektere over om det er Høyre og Fremskrittspartiet som beveger seg mot venstresiden, eller om det er SV som beveger seg mot høyresiden, eller om alle, inkludert Venstre, kanskje finner seg bedre til rette i sentrum. Det er ikke lett å bli klok på hva disse partiene har til felles, annet enn en iver etter å finne sammen. Når SV står her og sier at det ikke var

mulig å komme til enighet med regjeringspartiene, har jeg lyst til å spørre: Gjorde man virkelig det man kunne?

Fremskrittspartiet vil avvikle bompenger og legge større deler av Norge under asfalt. I tillegg gir Fremskrittspartiet Nye veier det glatte lag ved å gå inn og prioritere innenfor porteføljen. Dette er et prosjekt som Fremskrittspartiet har skodd seg på, og i forbindelse med denne NTP-en peker man på innsparingsgevinster. For gjennom den modellen skal man kunne ha prioriteringer av de prosjektene som er klare, basert på hva Nye veier selv sitter med av informasjon. Men Fremskrittspartiet har ikke tillit til det. De går inn og prioriterer i Nye veiers portefølje. Mon tro om det gir de sparte midlene som Fremskrittspartiet budsjetterer med her.

Fremskrittspartiets ønskeliste er herfra til månen, og man kan jo spørre seg om det nærmest er monopol-penger som flyr når oljepengebruken skal opp 1 500 mrd. kr. Jeg lurer rett og slett på: Skal ikke neste generasjon få lov til å investere og bygge veier, også med tanke på framtidens transportløsninger som man ikke engang har tenkt på i dag? Man kan lure på hvor lenge dette oljefondet vil vare dersom Fremskrittspartiet får lov til å holde på som de vil, og om vannkraftkonsesjoner hadde vært utenlands – og mer til. Dette partiet samarbeider SV med. Det henger ikke på greip at man skal forene miljøhensyn og disse enorme asfaltinteressene. Her er jeg glad for at Senterpartiet og Arbeiderpartiet prioriterer realisme – og står i det – og jobber videre for å følge opp retningen til regjeringen, hvor nettopp det å utbedre og gjøre transportkorridorene våre driftssikre er prioritert.

**Presidenten [18:36:51]:** Representanten Geir Adelsten Iversen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Geir Adelsten Iversen (Sp) [18:37:01]:** Jeg skal bare avslutte lite grann. Jeg har lyst til å spørre Fremskrittspartiet om hvor ofte de var i Finnmark og spiste kake og drakk Pepsi Max – eller noe sånt. Det har jeg lyst til å vite, for i den forrige perioden, eller i de åtte tidligere årene, tror jeg ikke det var mange ganger det var noe som ble gjort i Finnmark. Det var vel noen planer som var fra før, som man kanskje feiret, men det kom ingenting fra den forrige regjeringen til Finnmark – og kanskje heller ikke så mye til Nord-Norge ellers. Men nå har vi altså en helhetlig plan med finansiering innenfor rammer, og så får vi dette bråket nå. Jeg synes for så vidt det er greit at det er litt bråk, det skal det være, men det må være litt ordentlig. Dette kan fortsatt bli bra.

**Presidenten [18:38:04]:** Representanten Helge Orten har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Helge Orten (H) [18:38:14]:** Bare noen korte kommentarer helt til slutt fra min side: Det er flere som hevder at opposisjonen opptrer nærmest uansvarlig i denne sammenhengen, ved behandlingen av Nasjonal transportplan. Jeg må si at jeg reagerer på det, for da er det noen som forsøker å ta monopol på hva som er realistisk å gjennomføre. Det er ikke sånn at det er noen som har fasiten på det. Når regjeringa legger fram sin melding, må det være mulig for de andre partiene å peke på at en ønsker å øke ambisjonsnivået, at en ønsker å gjøre andre prioriteringer, og at en også ønsker å få inn andre prosjekt – og ikke minst være forutsigbar med hensyn til de prosjektene som lå inne i forrige Nasjonal transportplan. Skal denne planen være realistisk, må den også være forutsigbar. Det betyr at vi ikke kan snu opp ned på planen fra den ene gangen til den neste.

Etter min oppfatning har vi et realistisk og godt opplegg fra Høyres side. Vi øker med 5 pst. Det er ikke å gå bananas – hvis det er et parlamentarisk uttrykk, president – men det er faktisk å gjennomføre et noe høyere ambisjonsnivå og en noe bedre plan.

**Runar Sjøstad (A) [18:39:28]:** Det virker som en konkurranse om å ha høyest mulige ambisjoner. Det som er viktig, er jo å ha gjennomføringsevne og -kraft, og at man klarer å prioritere. Da gjelder det ikke bare å komme med alle gode ønsker til samferdselsprosjekt, men at man faktisk også har en plan for å finansiere dem og få dem gjennomført.

I Finnmark har vi ikke vært bortskjemt med å få for stor andel av den totale NTP-en. En av grunnene er at vi ikke har jernbane. Da skulle man tro at man kanskje ble tilgodesett med litt større prosjekt på andre områder. Ofte ble vi møtt med at vi ikke klarer å prioritere selv, og dermed fikk vi ikke prosjektene våre høyt nok. Finnmark fylkeskommune, som er innspillsmyndighet når det gjelder NTP-en, klarte for flere år siden å samle seg tverrpolitisk. Man samlet seg bl.a. om innfartsåren til Finnmark, veien Alta–Storsandnes. Man sa til og med Alta–Storsandnes, fordi det var viktig hvilken ende man begynte i. Det å prioritere og stå sammen og at budsjettet også er knyttet opp mot prioriteringene, er viktig.

Den største endringen vi fikk i NTP-en under den forrige regjeringen, var at man frasa seg ansvaret for fiskerihavnene. Fiskerihavnene er kjempeviktige i Finnmark. Da overførte man ansvaret til fylkeskommunen uten at det fulgte med en eneste krone. Da vi kom i regjering, sa vi at fiskerihavnene er så viktige at vi tar dem tilbake i statlig regi, og at det skal fylles opp med penger til de prosjektene som har ligget på vent altfor lenge. Finnmark fylkeskommune var en av de fylkeskommunene som nektet å ta imot ansvaret, for det fulgte ikke med en krone. Først tok man altså ned bevilgningene. Så over-

førte man ansvaret og fjernet den siste resten av penger. Det er i hvert fall ikke den måten man utvikler noe på.

Finnmark har klart å prioritere og stille seg tverrpolitisk bak gode prosjekt også etterpå. Vi har fortsatt ikke de største prosjektene. De har ikke vært startet opp på mange år. Man har bare fullført Tana bru og tunnelprosjekt. Man har begynt på rv. 94. Vi var tydelige på at rv. 94 og Kløfta og Eiby var viktig. Det hadde vi først i planperioden i vår plan. Regjeringen sa også at det var viktig å få et flertall for den, sånn at vi kunne knytte det opp mot budsjettet – at det var realisme.

Nå mener jeg at det har blitt enda større skjevfordeling mellom jernbane og øvrige samferdselsprosjekt. Flertallet i denne salen i dag synliggjør at man regner sammen alle gode ønsker, men man kommer ikke med nødvendige prioriteringer eller tar på seg ansvaret for framtidig budsjettarbeid. Så kom Høyre likevel med en prioriteringsliste. Da tar man ut den viktige ulykkesut-satte hovedveien mellom Karasjok og Kautokeino. Man tar også ut Strømmen bru, som er viktig for ny innfarts-åre til Sør-Varanger. Her har man et flertall for en masse gode ønsker, men ikke evne til å prioritere eller binde seg når det gjelder å stille opp økonomisk.

**Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [18:42:46]:** Jeg skal velge å være glad i dag, for det er tilsynelatende flertall for de aller, aller fleste prosjektene i Finnmark, de prosjektene som Arbeiderpartiet har brakt på banen. E45 Kløfta prøvde vi å få på banen i forrige NTP, i første seksårsperiode, i 2018. Så jeg skulle gjerne vært enda gladere og sagt at den var realisert tidligere, slik vi hadde ønsket, men nå har vi i hvert fall støtte til den. Også Fremskrittspartiet har sluttet seg til den.

Ingalill Olsen spurte Jon Georg Dale i 2019 om når han hadde tenkt å starte opp, og da sa han at den var prioritert i siste NTP-periode. Det var ikke det vi ønsket. Vi ønsket den først, og det ønsker vi fortsatt, og vi ønsker å fullføre. Når vi planlegger for noe, mener vi å realisere det, så når vi planlegger oppgraderinger på rv. 92 Kautokeino–Karasjok, er det fordi vi mener at det skal vi gjøre. Og når vi planlegger Høybukta–Hesseng, er det fordi vi skal gjøre det.

Dette er viktig. Jeg har sittet som ordfører selv og gledet meg over havneutbygginger i min hjemkommune, og så, plutselig, er det noen som tar den ut og fjerner den. Det har denne regjeringen endret på. Man har gjeninnført post 60-midlene, som har gjort at vi får havneutbygginger, liggekaier til båtene og moloutbygginger som gir tryggere havner. Vi har nå gjeninnført fiskerihavnansvaret til staten, sånn at vi får bygd ut. I hjemkommunen min, Kjøllefjord, skal det bygges for 230 mill. kr, og det skal bygges for flerfoldige millioner i Vardø. Dette hadde ikke skjedd hvis man ikke hadde fulgt prioriteringene

som regjeringen har lagt, og jeg er glad for den tilslutningen vi har fått.

Så hører jeg at man kaller det for «ambisjonsnivå» når det er å øke bevilgningene i NTP. Men her om dagen, da RNB-enigheten kom og det var økt pengebruk, så jeg at da var det ikke «ambisjonsnivå». Da var det uansvarlig pengebruk i RNB. Det er av og til litt merkelig å forstå seg på dette, men jeg er uansett utrolig glad for at vi har fått støtte til Finnmark-prosjektene, og vi kommer til å stå på hele veien inn for at de prosjektene som vi har prioritert, skal realiseres.

**Presidenten [18:45:05]:** Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Sverre Myrli (A) [18:45:16]:** Jeg var faktisk ikke klar over at Frank Sve var så var og fintfølede. Jeg vil bare understreke – hvis han går tilbake og ser i samfunnsfagboka si fra ungdomsskolen, så ser han det der – at en stortingsmelding er en plan regjeringen legger fram for Stortinget. Hvis regjeringen vil ha et vedtak i Stortinget, legger regjeringen fram en proposisjon. Så kan selvsagt Stortinget vedta hva de vil, når som helst, i alle saker. Det er ikke noe galt i det, men det som er galt, er at det ikke er flertall for finansieringen bak det som vedtas. For hvis en har hørt på debatten her i dag og har hørt på det SV har lovet, Venstre har lovet, Kristelig Folkeparti har lovet, Høyre har lovet, Fremskrittspartiet har lovet, og Rødt har lovet, så er det ikke flertall for det økonomiske opplegget. Derfor blir Nasjonal transportplan en urealistisk ønskeliste. Det er det som er ille, ikke at Stortinget fatter vedtak.

**Presidenten [18:46:21]:** Representanten Jone Blikra har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Jone Blikra (A) [18:46:28]:** Jeg tok ordet fordi jeg vil snakke opp Vestfold. Jeg syntes det var litt leit at både Hoksrud og Stordalen nesten snakket ned eget fylket ved at det ikke fikk, ikke hadde mye, eller at ingenting skjedde der. Det synes jeg er synd. Jeg liker Vestfold veldig godt.

Jeg vil bare minne kort om noen tiltak som er i gang, som man jobber med nå, og som også skal planlegges. Jeg rekker det nesten ikke på et minutt, for så mye er det. Det er 14 km dobbeltspor Nykirke–Barkåker, ny plattform og oppgradering av Tønsberg stasjon, ny stasjon på Skoppum, altså utenfor Horten, togparkeringsanlegg for 14 togsett på Barkåker, plan for sidespor inn til den nye godsterminalen på Kopstad og nytt dobbeltspor, Jarlsberg tunnelen, inn til Tønsberg stasjon – da er noe nevnt. For noen få år siden bygde man også ny togsta-

sjon i Holmestrand, inne i fjellet, til 6 mrd. kr – så heia Vestfold.

**Presidenten [18:47:18]:** Representanten Geir Inge Lien har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Geir Inge Lien (Sp) [18:47:29]:** Det har vore ein lang debatt og ein bra debatt. Det er mange meiningar, og det er viktig.

Eg har berre lyst til å slå eit slag for fly, FOT-ruter og kortbanenettet vårt. Det er utruleg viktig. Eg vil berre seie at der har vi, Senterpartiet og Arbeidarpartiet i regjering, innført halve prisar, som gjer at vi no ser at det blomstrar rundt om i distrikta. Det er vi veldig stolte over og glade for, og det er noko eg trur opposisjonen bør bite seg merke i, at vi gjer ting som fungerer.

Når det gjeld vegnorm: Vi har sagt at dette kan ein sjå på. Framstegspartiet var veldig på i stad om at det berre var firefelts, store, breie motorvegar, men viss ein kan senke farta lite grann, byggje smalare og ta omsyn til både miljø og topografi, kan vi få mykje meir ut av pengane. Det ber Nye vegar om, og det vil Statens vegvesen ønskje hjarteleg velkommen. Det har eg høyrte mange gonger.

**Presidenten [18:48:23]:** Representanten Marte Mjøs Persen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Marte Mjøs Persen (A) [18:48:32]:** Jeg tegnet meg egentlig til en kommentar til representanten Orten, som mente at man selv måtte få bestemme egne ambisjoner for hvor mye man skal bruke i samferdsel, og det er jeg helt enig i. Men la oss gå tilbake igjen litt i tid. Ifølge det som da var Fremskrittspartiets samferdselsminister, ville man i den forrige NTP-en vært nødt til å bruke 72,1 mrd. kr hvert år for å oppfylle NTP-formålene. Det kan lønne seg ikke alltid å være så veldig høy og mørk, for i 2018 var det bare 62,8 mrd. kr som ble bevilget, og i 2019 var det bare 65,7 mrd. kr. Så allerede der lå man 17 mrd. kr bak. I innværende budsjett har vi brukt 89,6 mrd. kr fra regjeringens side. Både Høyre og Kristelig Folkeparti lå under – Kristelig Folkeparti til dels betydelig under. Det som er ulempen med dette, er jo at det ikke blir en plan, men det som kan kalles en ønskeliste.

**Presidenten [18:49:36]:** Representanten Marit Knutsdatter Strand har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Marit Knutsdatter Strand (Sp) [18:49:50]:** Nå har denne debatten dekket alle landets fylker og mange veistrekninger. Hvis jeg skal kaste ut et spørsmål, er det

jo spennende å spørre SV om Nye veier skal bygge Ringeriksbanen og den transportkorridoren.

Til slutt vil jeg si at som utdanningspolitiker er noe av engasjementet mitt i NTP definitivt Barnas transportplan, så jeg kan prøve å ha et litt forsonende innlegg til slutt. Det skal den forrige regjeringen ha – at Barnas transportplan var en god satsing for å prioritere myke trafikanter som trenger å bruke vei, sykkel og gange for å komme seg til skolen. Det er en ambisjon om å få flere til å ta seg til og fra skole og barnehage med egen fysisk aktivitet, for det er bra for folkehelsen. Da må vi også sørge for at det er tryggere der. Vi hadde null drepte barn og unge i trafikken et år, men nå har vi dessverre sett at utviklingen går feil vei igjen, og det må vi ta tak i. Vi har ingen å miste blant de aller yngste av oss.

**Presidenten [18:50:51]:** Representanten Frank Edvard Sve har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Frank Edvard Sve (FrP) [18:51:02]:** Siste Senterpartitalar frå Oppland var oppteken av at vi hadde ei så enormt høg ramme, men viss ein hadde lagt til grunn den prisauken som har vore, i rammeområdet, hadde det vorte betydeleg høgare. Så registrerer vi no at eit stort fleirtal i Stortinget bevegar seg ganske nær ramma til Framstegspartiet med dei påplussingane som er. Det er vi veldig glade for, for det er faktisk eit prosjekt som vi i Framstegspartiet er for, som vi har fremja, og som andre parti er einig med oss i. Det er vi veldig fornøgd med.

Til slutt: Vi har forstått at Arbeidarpartiet og Senterpartiet har lagt fram ei stortingsmelding, og at dei er djupt vonbrotne over at nokon kan meine at ho er for lita og kan justerast og verte høgare – og så treng dei ikkje fleirtal. Vi har forstått at dei ønskjer avløyning i regjering. Vi er klare til å ta over hausten 2025, og då skal vi finne den finansieringa i lag med Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Det skal ingen tvile på.

**Presidenten [18:52:02]:** Representanten Morten Stordalen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Morten Stordalen (FrP) [18:52:14]:** I det siste innlegget passer det bra å referere til det første, og det var om representantene i salen hadde lest dette dokumentet.

Blikra ramset opp en rekke prosjekter som avsluttes i 2025. Når det gjelder Vestfold, starter det i 2025.

Når det gjelder Sverre Myrli, har jeg en liten hilsen tilbake om ønskelister. Jeg anbefaler også salen her å lese dokumentet fra 2017 med Arbeiderpartiet og Senterpartiets forslag. Det var ønskelister, det, for de hadde

ikke prissatt prosjektene. Det har disse partiene gjort, som nå danner flertall. Det var ønskelister uten prissetting fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet for nærmere 90 mrd. kr. Det var de som de ramset opp, og de skulle gjennomføres. Det er mulig noen må gå og se seg i speilet og titte litt i dokumentene fra tidligere. Den samme representanten sitter i salen nå i dag. Det hadde vært en mer fruktbar debatt enn å stå her og prate – unnskyld, president – tøys.

**Presidenten [18:53:14]:** Representanten Liv Kari Eskeland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Liv Kari Eskeland (H) [18:53:22]:** Eg tok ordet fordi Mjøs Persen snakka om utviklingsporteføljen der bl.a. Hordfast no ligg, og at det ikkje var sikkert at det ikkje skjedde noko der. Jo, det er lagt fram ein plan på tolv år, og det er ikkje sagt at det skal skje noko med Hordfast på dei tolv åra. Kompetanse og utviklingsmiljø vil verta raserte på dei tolv åra.

Så fekk eg ikkje svar frå statsråden på spørsmålet mitt om kven som hadde gjeve statsråden det gode rådet å ta ut Hordfast, og eg ventar stadig på det svaret.

Regjeringa får no alle moglegheiter til å koma med si prioriteringsliste for Nasjonal transportplan. Me har nemleg lagt inn eit oppmodingsforslag der me ber statsråden koma tilbake, slik at dette ikkje vert den ønskjelista som mange her har snakka om.

**Presidenten [18:54:19]:** Representanten Bengt Rune Strifeldt har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Bengt Rune Strifeldt (FrP) [18:54:33]:** Det er på sin plass å svare ut representanten Adelsten Iversen. I behandlingen av forrige NTP foreslo Fremskrittspartiet bl.a. oppstart av Kløfta og framskynding av E45 Eiby, som vi også gjør denne gangen, i tillegg til veldig mange andre prosjekter. De prosjektene og forslagene stemte representanten Adelsten Iversen imot den gangen.

Så er det jo litt realisme i det som står i regjeringens forslag til NTP. Det er få prosjekter i Finnmark som er sikret realisering i forslaget fra regjeringen. Bekymringen er at det bare er to veiprosjekter som regjeringen skriver kan være aktuelle for oppstart de første seks årene.

Så er det veldig hyggelig å se at finnmarksbenken er fulltallig etter mitt siste innlegg.

**Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [18:55:39]:** For en rimelig nyslått stortingsrepresentant har det vært artig å være med på debatten og lære om både arroganse, udemokratiske prosesser og mye bruk av ord om hverandres innlegg her, som sikkert kan harseleres med.



Men vi holder ut. Vi holder faktisk ut i Finnmark, for vi skal stå på for å realisere de prosjektene som er realistiske. Jeg er glad for at representanten Bengt Rune Strifeldt fra Fremskrittspartiet også holder ut og jobber for finnmarksprosjektene.

Vi har prioritert realistisk. Vi har sagt at de prosjektene som står i NTP, skal realiseres. Det ligger også til grunn for noe av den kritikken jeg hører kommer, om at det ikke er vi som bestemmer hva som er realistisk og ikke. Da Høyre skulle være realistisk i sitt forslag, tok de faktisk ut prosjekt i Finnmark, så vi vet at det er der prioriteringene ligger.

Jeg ble litt bekymret da Fremskrittspartiet skulle finne inndekning, for som det ble nevnt i et tidligere innlegg, blir det gjerne mer bompenger.

**Statsråd Jon-Ivar Nygård [18:57:09]:** Så vidt jeg vet, kan jeg tegne meg mange flere ganger, kan jeg ikke det? Nei da, jeg lover at det blir siste gang.

Jeg tror vi må gå tilbake til kjernen i hva regjeringen har forsøkt å gjøre. Vi har forsøkt å lage en realistisk plan det er mulig å tro på, en plan det går an å si til interessentene der ute at går an å gjennomføre. Jeg har respekt for at andre kan mene at man kan dra på litt og si at det fortsatt er realistisk å gjennomføre, men historien har vist at det ikke nødvendigvis er sånn. Jeg tenker at man heller ikke i opposisjon har klart – fra f.eks. Høyres side – å følge opp den NTP-en som gjelder nå. Det er i hvert fall et tydelig tegn på at det kanskje ikke er så enkelt. Jeg hadde trodd at det kanskje var noen i opposisjonen som hadde noen refleksjoner om hvor klokt det er å dra på med mange nye prosjekter. Jeg tror man på et tidspunkt kommer i en situasjon hvor det blir vanskelig å innfri.

Når det gjelder de valgene vi har gjort med prioritering, har vi vært åpne på det hele tiden. Vi har valgt å prioritere 29 prosjekter rundt omkring i hele landet, istedenfor å velge noen store gigaprojekter som ville sugd alle ressursene. Det er et valg vi har gjort, og det står vi for. Vi har sagt at vi legger noen i en utviklingsportefølje. Det er ikke en gravleggingsportefølje, som noen har kalt det. Vi tenker at når en nasjonal transportplan har blitt behandlet, går det fire år, og så skal det rulleres. Da vil

det forhåpentligvis ha oppstått nytt handlingsrom for å legge inn nye prosjekter. Det gjelder alle som ligger i en sånn utviklingsportefølje.

Jeg tror vi må være litt forsiktige med å si at alle prosjekter må ha oppstart i første seksårsperiode for at vi skal tro på det, for det høres nesten sånn ut. Det tror jeg ikke blir noen god transportplan. Jeg tror det rett og slett vil skape større utfordringer for oss som nasjonale politikere, og hvorvidt dette blir oppfattet som troverdig der ute.

**Presidenten [18:58:53]:** Det er riktig at statsråden har anledning til å tegne seg flere ganger, men han må ikke anse det som en plikt! (Munterhet i salen)

Representanten Trond Helleland har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Trond Helleland (H) [18:59:10]:** Jeg takker for en god debatt. Det blir spurt om ansvarligheten ved å øke budsjettet med 5,4 pst., med utgangspunkt i en ramme som ikke var altfor høy. Jeg mener vi har full dekning for det, og jeg mener også det er innenfor den ansvarlige bruken av oljepenger vi alltid legger opp til. Jeg minner om at Jens Stoltenbergs handlingsregel sa at infrastruktur var en av fire ting avkastningen fra oljefondet skulle brukes på. Det er ganske mye å gå på, i hvert fall. Vi skal ikke bruke mer enn 3 pst., vi skal holde oss godt innenfor.

Nygård tar opp dette med Østfold/Vestfold: Vel, når det gjelder modenhet, er Tønsberg snart ferdig, Moss er ikke ferdig. Ringeriksbanen er moden – overmoden – og den er altså tatt ut.

Til Rafaelsen til slutt: Jeg kan trøste ham med at da jeg var ny på Stortinget og satt i NTP-debatt, holdt jeg innlegget kvart på 3 om natten!

**Presidenten [19:00:19]:** Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 7 og 8 – så da blir det ikke kl. 3 i natt.

Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.





