

Møte torsdag den 10. februar 2011 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 51):

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden (Innst. 188 S (2010–2011))
2. Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden vedrørende møteavviklingen (Innst. 199 S (2010–2011))
3. Utenriksministerens utenrikspolitiske redegjørelse
4. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 17. februar 1989 nr. 2 om bidragsforskott (heving av inntektsgrensa for rett til fullt bidragsforskott mv.) (Lovvedtak 39 (2010–2011), jf. Innst. 175 L (2010–2011) og Prop. 25 L (2010–2011))
5. Interpellasjon fra representanten Laila Dævøy til arbeidsministeren:
«Tannhelsepersonell har vært utsatt for helseskadelig kvikksølvldamp under arbeid med amalgam. Flere har fått helseskader på grunn av dette. Blant annet har tannhelsesekretærer vært utredet av arbeidsmedisinske eksperter ved både Haukeland universitetssjukehus og St. Olavs hospital, som konstaterer det. Likevel har flere opplevd at Nav kommer til motsatt konklusjon, og dermed får de avslag på sine krav om å få godkjent dette som yrkessykdom. Det forekommer også svært lang saksbehandlingstid i disse sakene.
Hva vil statsråden gjøre for å sikre rettssikkerheten i denne type saker?»
6. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bent Høie, Sonja Irene Sjøli og Laila Dævøy om opprettelse av en «havarikommisjon» for helsesektoren (Innst. 185 S (2010–2011), jf. Dokument 8:146 S (2009–2010))
7. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Arne Olsen, Kari Kjønås Kjos og Jon Jæger Gåsvatn om innføring av en ordning med psykiatriambulanser i alle landets fylker (Innst. 184 S (2010–2011), jf. Dokument 8:163 S (2009–2010))
8. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Bent Høie, Sonja Irene Sjøli, Svein Harberg og Elisabeth Aspaker om bedre helsetjenester på nett (Innst. 186 S (2010–2011), jf. Dokument 8:9 S (2010–2011))
9. Interpellasjon fra representanten Gunnar Gundersen til finansministeren:
«Finansavisen melder den 8. desember 2010 at «det private eierskap i Veidekke utfordres av skattesystemet». Høyre har lenge vært bekymret for at det norske skattesystemet straffer norsk privat eierskap, og ser på dette som en alvorlig svekkelse av mulighetene for nyskaping, innovasjon og vekst og dermed de arbeids-

plassene vi skal leve av i framtiden. Veidekke er kanskje det selskapet i Norge som mest systematisk har satset på at de ansatte skal være en sentral del av deres private eierside. Det private, personlige eierskap er over tid sterkt redusert og kraftig svekket i Norge. For de fleste ansatte er ikke det å opprette aksjeselskap en aktuell strategi for å kunne beholde sin eierposisjon, og alt underlegges dermed personbeskatning.

Ser statsråden utfordringene og de konsekvensene dette har i forhold til nyskaping, verdiskaping og arbeidsplasser, og hvilke initiativ vil han ta for å gjøre noe med det?»

10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort) (Innst. 176 L (2010–2011), jf. Prop. 52 L (2010–2011))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 på strekningen Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft i Alta kommune i Finnmark (Innst. 177 S (2010–2011), jf. Prop. 53 S (2010–2011))
12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli–Langåker i Vestfold (Innst. 178 S (2010–2011), jf. Prop. 56 S (2010–2011))
13. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal (Innst. 179 S (2010–2011), jf. Prop. 57 S (2010–2011))
14. Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou til samferdselsministeren:
«Den rød-grønne regjeringens løftebrudd innenfor jernbaneområdet har vært mange: utsettelse av Ruteplan 2012, dobbeltspor Bergen–Fløen, Eidangerparcellen, Alnabruterminalen og ny tunnel i Moss. Jernbaneverket har skyldt på manglende bevilgninger og kompetanse. Samtidig viser det seg at Jernbaneverket hadde nærmere én milliard kroner i ubrukte midler for 2009, og at relevante private konsulentmiljøer har ledig jernbanekompetanse. Norske signalsystemer er i stor grad utdaterte, og en utskiftning i stort omfang er nødvendig. I Europa satses det på signalsystemer med felles europeisk standard, ERTMS, og dette er implementert i land etter land. Norges innfasing av denne standarden utsettes flere år, og regjeringen legger ikke opp til behandling før i neste nasjonale transportplan.

Vil statsråden vurdere en forsering av overgang til ERTMS for norske jernbanestrekninger?»

15. Referat

Presidenten: Representanten Dagfinn Høybråten, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger tre permisjonssøknader:

- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Åge Starheim fra og med 10. februar inntil videre
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om velferdsper-

- misjon for representanten Hilde *Magnusson* i tiden fra og med 14. februar til og med 19. februar
- fra representanten Dagfinn *Høybråten* om permisjon i dagene 14. og 15. februar for som styreleder i GAVI vaksinefond å delta i møter i London

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Hordaland fylke: Roald Aga *Haug* i tiden fra og med 15. februar til og med 18. februar
For Rogaland fylke: Kjell Arvid *Svendsen* 15. februar
For Sogn og Fjordane fylke: Anne June *Iversen* fra og med 10. februar og inntil videre

Presidenten: Anne June Iversen er til stede og vil ta sete.

Representanten Trine Skei Grande vil framsette et representantforslag.

Trine Skei Grande (V) [10:02:22]: Jeg vil på vegne av Borghild Tenden og meg sjøl fremme et forslag om hurtigbehandling av kriminelle asylsøkere.

Presidenten: Representanten Øyvind Håbrekke vil framsette et representantforslag.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:02:37]: Jeg har den store glede på vegne av representantene Laila Dāvøy, Dagrun Eriksen, Line Henriette Hjemdal og meg selv å legge fram representantforslag om oppholdstid og åpningstider i barnehagen.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at formiddagsmøtet om nødvendig fortsetter utover den reglementsmessige tid, kl. 16.00, til dagens kart er ferdigbehandlet. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:03:29]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden (Innst. 188 S (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 2453)

Sak nr. 2 [10:03:44]

Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i Stortingets forretningsorden vedrørende møteavviklingen (Innst. 199 S (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 2453)

Sak nr. 3 [10:03:57]

Utenriksministerens utenrikspolitiske redegjørelse

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:04:25]: Som et bakteppe for denne utenrikspolitiske redegjørelsen følger vi og en hel verden fortsatt utviklingen i Egypt. I løpet av et par uker har landets politiske fremtid kommet i spill, et tilsynelatende sterkt presidentregime vakler, og folkets mange røster når til overflaten. For kort tid siden falt presidenten i Tunisia etter at folket reiste seg.

President Mubarak kommer ikke til å stille til gjenvalg, og landets nye regjering har nå samtaler med opposisjonen. Vi støtter en demokratisk utvikling i Egypt. Det er egypterne som må avgjøre Egypts fremtid. Egypterne må finne veien videre mot nasjonal forsoning og en ordnet overgang til demokrati.

Egyptys stilling og stabilitet er viktig for en hel region – ja, for store deler av Afrika, gjennom den arabiske verden og hele Midtøsten. Et samstemt budskap til dem som har makt og innflytelse i Egypt – og til opposisjonsgruppene representanter – er å ta steg mot hverandre, ta et felles ansvar for en fredelig overgang til demokrati. Norge står rede, med europeiske partnere, til å bidra med støtte til den demokratiske overgangsprosessen som nå varsles.

Et fellestrekk for autoritære regimer er at de har en svak evne og mangelfulle kanaler til å fange opp og tolke meninger og holdninger i folket. Makten blander. Det sivile samfunn holdes nede. Maktfordelingen uteblir, og gradvis svekkes legitimiteten til dem som sitter med maktapparatet. I kjølvannet av en slik maktkonsentrasjon ser vi ofte korrupsjon, maktovergrep og manglende likebehandling.

De siste ukers hendelser sender et mektig budskap om kraften i menneskers legitime krav om medvirkning og innflytelse. Vi ser at denne kraften kan bryte igjennom og få autoritære regimer med kraftfulle politi- og sikkerhetsapparater til å vakle. Og vi ser – som ved tidligere korsveier i historien – at økning i mat- og bensinpriser kan være gnisten som får folk til å reise seg.

En amerikansk tenketank målte fremtidsstroen i en del land ved årsskiftet, og spørsmålet lød: Utvikler landet ditt seg i riktig retning? 87 pst. av kineserne svarer ja, mens i land som USA, Storbritannia og Frankrike svarer mellom 28 og 21 pst. bekreftende, og i land som Brasil og India et sted midt imellom: 45–50 pst.

Undersøkelsen avdekker en tendens som forteller noe om vår tid: I de vestlige land, som ofte har vært kjennetegnet av fremtidsstro og evne til tilpasning, råder det en større skepsis og uro for fremtiden, mens i land som opplever kraftig vekst og utvikling, assosierer flertallet fremtid med muligheter og bedre liv.

Mens uroen for fremtiden lettere fanger overskriftene i vår del av verden, bør vi heve blikket og se dette: Trolig har aldri flere mennesker i verden sett på fremtiden med

større optimisme – mennesker som nå ser en vei ut av fattigdom, mot bedre helse og flere muligheter for større frihet.

Vi skal ikke undervurdere følelsenes betydning i utenrikspolitikken. Kollektive følelser kan styrte et regime, som i Tunisia, få det til å vakle, som i Egypt, gjenreise et land etter en krig, stemple en hel folkegruppe, eller gi folk troen på at fellesskapet kan bygge en ny fremtid. Stemninger og strømninger av tro, håp, frykt eller ydmykelse er med på å påvirke det utenrikspolitiske handlingsrommet.

Den faktor som i 2010 kanskje i størst grad har virket inn på handlingsrommet, er forandringene. Året har vært en entydig påminnelse om at verden er inne i en overgangsfase, hvor forandringene oppleves på en rekke områder.

Finanskrisen går fortsatt gjennom sine faser og leder i flere land til økonomisk krise og for noen til omfattende sosial og politisk uro. Statsfinansielle ubalanser er ved å lamme den økonomiske handlefriheten hos stater som står oss nær, over Atlanterhavet og på vårt eget kontinent. Maktforholdene i verden forskyves geografisk. Det er ikke noe nytt, men tendensen forsterkes i etterkant av finanskrisen. Nye land rykker opp på verdenspolitikens hovedarena. Kinas økonomiske og miljømessige – og i større grad også politiske – fotavtrykk er blitt tydeligere.

Vi ser nye maktbalanser i det globale verdenssamfunnet, som Norge er en så integrert del av. Verden domineres ikke av to rivaliserende makter, som under den kalde krigen. Verden er ikke ledet av USA, som i årene rett etter. Verden er multipolar, med flere og til dels nye maktsentra. Dette er den nye normalen. Makten mellom stater blir mer representativt fordelt, og det er et fremskritt. Men det gjør ikke verden enklere å styre; det er ikke enklere å enes om normer og verdier, ikke enklere å komme til enighet om kompliserte avtaler, heller ikke enklere å bidra til fred og nedrustning. Men om det ikke er enklere, er det desto mer påkrevd.

Dette er utviklingstrekk som former den utenrikspolitiske redegjørelsen i år, og vi må spørre: Hvordan påvirkes Norge? Hva er vårt handlingsrom? Hvilke valg har vi?

Vi lever altså i en utenrikspolitisk brytningstid. Det er taktskifte på en rekke områder. Makt flyttes, økonomier, kulturer og samfunn veves tettere sammen.

Kinas økonomiske og teknologiske fremskritt setter spor. Nylig har landet etablert seg som verdens andre største økonomi. Dette vil gradvis få politiske utslag. Aldri i historien har et land unnlatt å veksle inn sin økonomiske og teknologiske makt i politisk innflytelse. I 2011 er det forventet at Kina vil låne mer penger ut til utviklingsland enn Verdensbankens samlede utlån. Kinesiske foretak kjøper Elkem. Kina kjøper seg opp i Europas statsgjeld. Vi må slutte å se dette som noe nytt. Dette er også den nye normalen.

På den annen side fanger nyhetsbildet inntrykket av et svekket USA, med stor gjeld – statlig og privat – politiske motsetninger, høy ledighet og økt frykt for økonomisk tilbakeslag for store befolkningsgrupper. Mange har spådd USAs tilbakegang, flere ganger. På 1960-tallet var det frykt for at Sovjetunionen skulle passere USA i økono-

misk utvikling. 20 år etter ble det samme spådd om Japan. Ikke noe av dette skjedde.

Like fullt er endringene betydelige. Internasjonalt måles USA mot en innflytelse som var. Derfor blir dette en kontrast til dagens situasjon, der USAs relative makt reduseres. Heller ikke dette kan vi se som noe nytt. Igjen: Dette er den nye normalen.

Slike utviklingstrekk fanger overskriftene, og de er ikke uten grunnlag, men vi bør advare mot forenkling og det endimensjonale. Ja, en rekke land opplever kraftig økonomisk vekst. Brasil står fram med demokratisk modenhet, økonomisk vekst, økt velferd og sosial stabilitet, relativt sett. Men slik er det ikke for en lang rekke andre stater i vekst. I mange land balanserer høy vekst på toppen av sosial uro, politiske spenninger, korrupsjon, ustabile markeder og høye matpriser, rask befolkningsvekst og økte forskjeller. For land med sterk vekst og autoritære styresett kan det vente en folkelig overraskelse bak neste økonomiske kvartalsrapport. Deler av en slik historie utspiller seg nå i Nord-Afrika og Midtøsten.

USA og Europa strever med både gjeld og ettervirkningen av finanskrisen. Men vi skal ikke undervurdere styrken i de modne demokratiene. Her har vi fortsatt å gjøre med verdens ledende økonomier, ledende universiteter, ledende selskaper, en kunnskapsrik befolkning og levende og mangfoldige sivilsamfunn. USA har et militærvesen som fortsatt er verdens dominerende. Og den friheten og de mulighetene som følger av demokratiens organisering og menneskerettighetenes sterke stilling, gir samfunnene i det vi forstår som Vesten, både styrke og fortrinn når det gjelder nyskaping, fornyelse og sosial stabilitet.

Til dette skal vi legge graden av samarbeid utviklet i ulike regioner. Ser vi på Asia, ser vi sterke vekstøkonomier, men vi ser også uforløste regionale spenninger i en verdensdel med svake samarbeidsordninger, uavklarte suverenitets- og grensespørsmål, samt gamle stridstema fra historiens ulike konflikter som ikke er oppgjort.

For norsk utenrikspolitikk handler det om å ta godt vare på de nære forbindelser til allierte og økonomiske partnere i vår del av verden og å utvikle våre bånd med stater utenfor denne kretsen. Fortsatt går den overveldende del av vår handel til våre nærområder. Det gjør ivaretagelsen av vårt samarbeidsoppsett med EU til en fortsatt prioritet.

Regjeringen ser fram til innstillingen fra utvalget som evaluerer EØS-avtalens virkemåte. Mot denne bakgrunn vil det bli fremmet en melding til Stortinget om samarbeidet med EU. Vårt mål må fortsatt være å sikre forutsigbarhet for norsk næringsliv, gode politiske kanaler for fremme av norske interesser og fortsatt adgang på like vilkår for nordmenn, enten de handler, jobber, studerer, forsker eller tar seg rundt som turister.

For norsk sikkerhetspolitikk ligger den transatlantiske forankringen fast. Her er det nå en mindre profilert militær dimensjon enn under den kalde krigen. Med Norges geografi og utviklingen i nordområdene er den politiske dimensjonen ved forankringen av største betydning.

Vi er tjent med å holde levende vårt nære forhold til USA. Norge vil ha som mål å søke støtte for viktige internasjonale prinsipper og utvikling av moderne rettsregler i

våre nærområder, så sterkt preget av hav – bærekraftig ressursutnyttelse, etablerte og nye transportårer samt tettere samarbeid mellom stater og regioner i og rundt Arktis.

Vi vil søke interessefellesskap og samarbeid med USA for en styrket internasjonal rettsorden, et mer effektivt FN, en moderne NATO-allianse, et oppdatert og konstruktivt samarbeid med Russland – et USA som bidrar til å finne løsninger på globale utfordringer. Vi vil fortsatt vise at vi tar ansvar i våre nærområder, at vi har kapasitet og vilje til å håndheve vår suverenitet i norske områder og utøve myndighet der vi har jurisdiksjon. Forsvaret har en viktig rolle – selvstendig og i samarbeid med sivile etater i denne sammenheng.

Vedtaket av et nytt strategisk konsept på NATO-toppmøtet i november i fjor var en milepæl for alliansen. Det slår klart fast at NATOs hovedoppgave er kollektivt forsvar. Alliansen understreker sin oppmerksomhet om utfordringene i nærområdene, og lar ikke operasjoner langt fra medlemslandene gå på bekostning av alliansens hovedoppgave.

NATO må gjøre begge deler, og det nye konseptet gjenspeiler denne balansen på en god måte, slik Norge aktivt arbeidet for. I år starter den praktiske implementeringen. Dette betyr bl.a. reform av NATOs kommandostruktur, som må bli mindre, mer fleksibel og tettere integrert med nasjonale ressurser. Det vil også bli utviklet en ny partnerskapspolitikk. Vi starter en systematisk gjennomgang av alliansens kjernevåpenstrategi, ansporet av de grep president Obama har tatt, både gjennom den nye START-avtalen med Russland og gjennom de nye retningslinjene i USAs egen atomvåpenpolitikk. Norge har sammen med Polen arbeidet aktivt for å få satt reduksjon av de taktiske kjernevåpen på dagsordenen. Denne saken vil vi følge tett.

Vi har mye fellesgods med Obama-administrasjonens utenrikspolitiske kurs – tematisk og geografisk. Samarbeidet med USA om f.eks. global helse og kamp mot seksualisert vold både tjener disse temaene og bidrar til å skape grunnlag for dialog også om andre spørsmål. Vi er engasjert i arbeidet med å løse noen av verdens vanskeligste konflikter – fra Sudan via Midtøsten til Afghanistan. Dette vil vi utnytte videre i vårt nære samarbeid med USA, selv om presidenten vil måtte inngå kompromisser i Kongressen, og selv om store og presserende økonomiske oppgaver i USA vil ha forrang i enda større grad enn før.

For Norge er det av særlig interesse å følge utviklingen av EU som politisk aktør – i Europa, men også på den bredere internasjonale scene. Også her er mye i bevegelse og mye fortsatt uklart i lys av den statsfinansielle krisen i mange land.

Dette får betydning for Norge, fordi det er her vi finner våre naboer, partnere og allierte, våre viktigste handelspartnere og markeder for plassering av vår finansformue, fordi våre utenrikspolitiske posisjoner så gjennomgående er knyttet tett til de europeiske, og fordi Europas gjennomsnitt i ulike verdi- og interessedimensjoner så ofte sammenfaller med muligheten for å få gjennomslag for norske syn.

Endringene i Europa har mange drivkrefter. EU har

selv satt endringenes kurs; gjennom utvidelsen med ti nye land, gjennom den felles valuta og gjennom vedtak av Lisboa-traktaten. I sum handler dette om en tung dagsorden for oppfølging og gjennomføring. Oppgaven er ennå ikke over.

Eurosamarbeidet, som omfatter 17 land med Estland som det sist ankomne, har store økonomiske og institusjonelle utfordringer. Statsgjeldskrisen i enkelte euroland har avdekket behov for å styrke koordineringen av den økonomiske politikken. Dette har betydelige politiske og institusjonelle konsekvenser, og mange nye og gamle konfliktlinjer avtegner seg.

Hele denne dagsordenen utsettes nå for ytterligere press gjennom finanskrisens ettervirkninger. Samlet sett opplever Europa ny vekst, i noen land betydelig, men andre land henger igjen i et krysspress av stor gjeld, store underskudd og svak eller ingen vekst.

Vi ser her et bilde av en situasjon som ikke er bærekraftig: fra det uholdbare i store køer av arbeidsledige, særlig alvorlig blant unge med og uten utdanning, til store sosiale konsekvenser av de nasjonale innstrammingsprogrammer og håndtering av stor gjeld og store underskudd i mange land. Dette har i noen land slått ut i frustrasjon, sosial uro, motløshet og avmaktfølelse, en sum som lett kan skape grobunn for populisme.

I de mest vanskeligstilte EU-landene har arbeidsmarkedssituasjonen ført til at mange nyutdannede akademikere benytter seg av de mulighetene et fritt arbeidsmarked gir, til å dra til andre medlemsland der mulighetene er bedre og flere. Dette er en positiv side ved det felles arbeidsmarkedet vi er en del av. Men en sideeffekt er at de kriserammede landene tappes for nettopp den arbeidskraften som ideelt sett kunne bidratt til å snu situasjonen.

Her kan vi se en effekt av de mange innstramminger i mange EU-land på vår hjemlige arena: Den internasjonale søkingen til norsk høyere utdanning har økt så kraftig for kommende studieår at Universitets- og høyskolerådet setter seg ned i egne møter for å drøfte hvordan man skal klare å komme gjennom søknadsbunkene.

Oppgaven med å kutte underskudd og redusere gjeld tilfaller hvert enkelt utsatt land. Politiske spenninger og ustabilitet – som vi har sett i et økende omfang rundt om – utspiller seg først og fremst på landnivå. Det er her de politiske kostnadene vil bli sterkest følt for demokratisk valgte nasjonalforsamlinger og regjeringer.

Dette vil prege EUs samlede kraft i tiden som kommer. Mange av våre partnerland vil dermed få en dagsorden ganske ulik vår egen.

Parallelt med håndteringen av den økonomiske krisen følger vi etableringen av EUs nye utenrikstjeneste som skal gi den felles utenriks- og sikkerhetspolitikken mer tyngde og klarere retning. De nye institusjonene skal fylles med felles politikk og støtte den nye utenrikstjenesten med samlet politisk kraft.

Betydelig politisk energi brukes nå til å etablere institusjonene, fordele poster og stillinger. Som naturlig er, følger pågående avklaringer av maktfordeling mellom de nye institusjonene. Et inntrykk er at mye politisk energi i denne fasen går med til interne, Brussel-baserte drag-

kamper. Dette kan være med på å svekke det politiske fotavtrykket utad.

Det er i Norges interesse at EU lykkes i å føre en tydelig og samlet utenrikspolitikk, at Europas stemme lar seg høre i viktige internasjonale fora. Norge og EU har ofte sammenfallende utenrikspolitiske posisjoner – det gjelder menneskerettigheter, rettstatsprinsipper, klima- og miljøpolitikken og veldig mye annet.

Vi arbeider nå for å videreføre og videreutvikle konsultasjonsordninger for Norge i denne nye strukturen med EU. Vi har hatt etablerte kanaler for konsultasjoner i det gamle oppsettet, og vi ønsker å videreføre dem i det nye. For dette gjelder som før: Vi blir lyttet til der vi har relevant kunnskap og kompetanse. Men det stiller større krav til at vi på norsk side er koordinert, fokusert og ser mulighetene.

EUs nye utenrikstjeneste vil overta ansvaret for EUs samordning av EØS-avtalen. Europakommisjonen, representert ved sine ulike avdelinger, vil fortsatt være vår samarbeidspartner innenfor de ulike fagområdene der regelverksutviklingen i EU finner sted. Vår rett til deltakelse i ekspertgrupper og komiteer som assisterer kommisjonen med utvikling av regelverk, er hjemlet i EØS-avtalen.

Vi følger også med interesse hvordan EU-landenes nasjonale utenrikspolitikk preges av den sterkere samordningen. Vi er vitne til et kulturelt skifte nå. De fleste statene har lange tradisjoner som utenrikspolitiske aktører. Samtidig har det vokst fram en felles utenrikspolitikk det siste tiåret. Med etableringen av de nye institusjonene må de 27 i enda sterkere grad finne denne balansen mellom felles markeringer og egen politikk. Det finnes ingen mal for dette balansepunktet. Men institusjonenes kraft og tyngde gjør sitt. Utenrikspolitisk energi trekkes mot Brussel.

I den nasjonale politikktutformingen ser vi noen utslag: Mange land bygger ned egen utenriksrepresentasjon, primært som følge av innsparinger i kjølvannet av finanskrisen, men sannsynligvis også som følge av EUs fellespolitikk på lengre sikt. Det får betydning også for oss når det skjer nedleggelser og redusert nærvær, særlig blant våre nordiske naboer.

Vi ser en oppgradering av saker som har en utpreget nasjonal agenda og følgelig ikke fanges opp av den felles politikktutformingen. Næringsfremme er et slikt område. Utenrikstjenesten blir enda tydeligere et instrument for å støtte egne bedrifter i nye markeder. Også dette skal vi merke oss. EU-landene er våre partnere, men bedriftene deres er blant våre bedrifters fremste konkurrenter.

EØS-midlene representerer fortsatt et viktig virkemiddel for å styrke de bilaterale relasjonene med mottakerlandene i EU. For vi ser en oppblomstring av bilaterale og regionale kontakter, og igjen skjer det under radarskjermen for den felles politikktutformingen i EU. Tidligere i uken møttes lederne fra Polen, Øst-Tyskland og Frankrike til sikkerhetspolitiske drøftelser. Det britiske initiativet til britisk-nordisk-baltisk samarbeid er et annet eksempel, men det går videre – til klynger av tettere regionsamarbeid i alle hjørner av vårt kontinent. Dette setter det nordiske samarbeidet i et interessant lys, og det gjør de regionale organene i nord – fra Arktis via Barents til Østersjøen og EUs nordlige dimensjon – til viktige uttrykk for et etab-

lert grensenært samarbeid. Her har vi derfor et handlingsrom. Det skal vi utnytte, bl.a. innenfor den nordiske kretsen, når vi følger opp Stoltenberg-rapportens anbefalinger som ledd i utbyggingen av et enda tettere sivil og militært samarbeid.

I behandlingen av St.meld. nr. 15 for 2008–2009, om utenrikspolitikken i forrige periode, var det bred enighet om at Norge må engasjere seg overfor nye aktører, og at forsvar for og fremme av våre interesser ikke stopper ved norskegrensen. Dette engasjerer oss og er en spennende oppgave, ikke bare for utenrikspolitikken, men også for norsk næringsliv, kultur, det sivile samfunn og politikktutforming på en lang rekke andre områder – fra klima til helse, migrasjon og flukt.

I det nye verdensbildet opplever landene i det vi har kalt Vesten, at de ikke lenger er i flertall i de globale organisasjonene. Da FN ble stiftet, hadde verden 50 stater, nå er tallet nærmere 200. Det gir føringer for hvilken arbeidsform Norge bør benytte i multilateralt arbeid, f.eks. innen arbeidet med menneskerettigheter. For å lykkes rekker det ikke alene at vi vender oss til de land som står oss nærmest, og som stort sett mener det samme som oss. Vi må utvide horisonten og søke allianser med moderate krefter utenfor vår egen gruppe av vestlige land. Vi har betydelig felles gods å utvikle med mange land i Latin-Amerika, Afrika og Asia, og vi satser systematisk på dette i vårt FN-arbeid og i utviklingen av tosidige forbindelser.

Blant de viktigste områdene i FNs generalforsamling og som medlem av FNs menneskerettighetsråd, som Norge har engasjert seg i i det siste året, er arbeidet med å få vedtatt en resolusjon om stans i bruken av henrettelser som straffeform, engasjementet for økt beskyttelse av menneskerettighetsforkjempere, arbeidet med å kartlegge lover som diskriminerer kvinner, og anerkjennelse av lesbiske, homofile, bifile og transpersoners rettigheter.

Et eksempel som illustrerer de nye arbeidsformene, og som jeg vil dvele litt ved i denne redegjørelsen, er utviklingen av Norges forhold til Indonesia, et viktig land i den vide horisonten i øst – langt fra oss geografisk, men atskillig nærmere når vi fokuserer på alle de interesser vi har felles.

Geopolitisk trer Indonesia fram som en mer og mer sentral aktør. Landet har nær 240 millioner innbyggere, verdens største muslimske befolkning, har gått fra autoritært styresett til demokrati og har posisjonert seg som en brobygger både i regionen og globalt. Landet er Sørøst-Asias største økonomi, fører en aktiv FN-politikk og er et sentralt medlem av G20.

Etter mange års systematisk oppbygging har det norsk-indonesiske samarbeidet skutt fart – innen klima og energi, global helse, tusenårsmålene, nedrustning, demokrati og menneskerettigheter, samt internasjonale politiske spørsmål og økonomisk samhandel. 2010 var i så måte et viktig år.

Innen klima har Norge og Indonesia forpliktet seg til et samarbeid om et globalt fellesløft for å forebygge klimaendringer, anført av samarbeidet om å beskytte regnskogen – et skogpartnerskap som slår rot og inspirerer andre. I mai ble det inngått en intensjonsavtale på dette området,

og i november i Jakarta undertegnet jeg en felleserklæring om samarbeid og tette konsultasjoner.

Gjennom EFTA-samarbeidet har Norge nylig lansert forhandlinger om en handelsavtale med Indonesia. En slik avtale vil være til nytte for næringslivet i begge land og bidra til økt handel og investeringer.

Multilateralt utvider vi gradvis samarbeidet i FN og andre fora. Indonesia er for oss en medspiller innen nedrustning og ikke-spredning, og landet er tilsluttet de fleste globale rustningskontrollavtaler. Vi har bl.a. et nært samarbeid for å styrke biologivåpenkonvensjonen, spesielt innen sykdomsovervåking.

Menneskerettighetsdialogen mellom Norge og Indonesia – den tiende i rekken i år – utgjør en viktig del av det bilaterale forholdet og er en arena for samtaler på politisk nivå og tematiske diskusjoner for myndigheter, academia og det sivile samfunn.

I fjor høst arrangerte vi i samarbeid med Indonesia også en regional asiatisk konferanse om behovet for å styrke beskyttelsen av sivile i væpnet konflikt. De første sikkerhetspolitiske konsultasjoner på embetsnivå mellom Norge og Indonesia ble holdt i Jakarta i januar. Flere vil følge.

Indonesia er altså et eksempel på et land som for Norge ikke er nært geografisk, men en nær samarbeidspartner i et interesseperspektiv, basert på gjensidig tillit og i et langsiktig tidsperspektiv. For 10–20 år siden ville det vært vanskelig å forutsi et slikt partnerskap.

En lignende kurs, men tilpasset de enkelte land, følger vi med land som India, Brasil og Sør-Afrika, i tillegg til Russland. Vi skal ikke forstrekke oss, men vi flytter nå utenrikspolitiske ressurser for å kunne prioritere en tettere oppfølging og vektlegging av disse landene.

I neste måned lanserer regjeringen en egen Brasil-strategi. Vi intensiverer innsatsen med å slutføre EFTA-forhandlingene om en handelsavtale med India, og vi er godt i gang med gjennomføringen av India-strategien, der samhandelen har skutt i været siden 2005. I desember 2010 lanserte Norge et nytt forskningsprosjekt med ledende institusjoner i USA, Sør-Afrika, Brasil og Indonesia innenfor rammen av initiativet utenrikspolitikk og global helse. Jeg nevner dette som noen få eksempler.

Forholdet til Kina står i en særstilling. Det følger av Kinas betydning, fremvekst og innflytelse, men også alle mulighetene som åpner seg for Norge. Overordnet kan vi notere en betydelig utvikling i forbindelsene – økonomisk, politisk og kulturelt. Det har vært en omfattende besøksutveksling, på til dels høyt nivå, bl.a. i forbindelse med vår deltakelse på Verdensutstillingen Expo 2010 i Shanghai, og stadig mer utviklede forbindelser på bred front, noe som er i tråd med vår Kina-strategi, som vi har fulgt siden 2007.

Menneskerettsdialogen har vært substansiell og tjent som en arena for en lang rekke norske organisasjoner og instanser og deres motparter. Av særlig interesse har vi merket oss kinesisk interesse for norske velferdsstatserfaringer. Kina kopierer ingen, men de henter erfaringer fra så godt som alle.

Tildelingen av Nobels fredspris til menneskerettighetsforkjemperen Liu Xiaobo gjorde at fokuset ble skarpt. Ki-

nesiske myndigheter ga klart uttrykk for, i forkant av tildelingen, at en slik pris ville få konsekvenser for våre relasjoner. Den norske regjeringen understreket på sin side, på prinsipielt grunnlag og i forkant av Nobelkomiteens avgjørelse, komiteens uavhengighet og integritet. Synspunktet ble gjentatt og utdypet etter tildelingen i desember.

Vi registrerer at de politiske forbindelsene langt på vei er satt på vent etter tildelingen. Vi tar Kinas reaksjon til etterretning. Vi fremholder Nobelkomiteens uavhengighet. Vi gjentar vår protest mot fengslingen og behandlingen av Liu Xiaobo, og vi fremholder vårt syn om betydningen av at Kina respekterer menneskerettighetene – herunder yttingsfriheten. Vi er samtidig klare på betydningen av de økonomiske og sosiale fremskritt som har løftet millioner kinesere ut av fattigdom.

Nå må vi se fremover. Norge og Kina har et bredt og godt fundament for samarbeid. Vi ønsker å bygge videre på dette. Det handler ikke om enveisrelasjoner. De er toveis og utvikles i tråd med felles interesser. Og det er mange slike å ta tak i for Norge og Kina:

- arbeidet med en frihandelsavtale, som vil gi næringsliv i begge land nye muligheter
- samarbeidet i Arktis, der Norge støtter Kinas inntreden som observatør i Arktisk råd
- handel, investeringer og teknologisk samarbeid
- politisk dialog om en lang rekke tema – fra velferd til sikkerhetspolitikk, fra klima, miljø og energi til samarbeid om forebygging av humanitære kriser
- en videre dialog om menneskerettigheter og samfunn, innen rammen av menneskerettighetsdialogen

En verden med større spredning av makt har klare positive sider – for spredning av makt betyr også spredning av ansvar. Men samtidig blir utfordringene for effektiv global styring større. Dette bør oppta Norge, som alltid har hatt stor interesse av en godt organisert verden med tydelig respekt for en internasjonal rettsorden.

Nå opplever vi at det internasjonale styringssystemet, som i hovedtrekk ble etablert etter annen verdenskrig, kommer under ytterligere press. Vi ser ikke en samlet handlekraft som kan slå fast noe grunnleggende nytt, ei heller gjennomføre dypere reformer. Vi ser at fremdriften i arbeidet med store avtaler med global rekkevidde stopper opp når interessekonflikten spiller seg ut. Helt tydelig ser vi det i interessekonflikten rundt klimaforhandlingene. Verden får ikke den handlingen kloden krever. Og vi ser det i bestrebelsene for å få til en ny global handelsavtale i WTO.

Hvordan skal Norge forholde seg til et styringslandskap i endring?

Først og fremst skal vi slå ring om det som fungerer, og det er faktisk mye. For til tross for strevet med å få slutført Doha-runden om en ny handelsavtale, spiller WTO fortsatt en viktig rolle i å skjerme mot ny proteksjonisme og holde intakt et regelverk med håndfaste mekanismer for å sikre at de respekteres. Vi vil gjøre vårt for å bidra til at Doha-forhandlingene får det siste avgjørende skyv mot en endelig avtale, ti år etter at de ble igangsatt. Styrking av det multilaterale handelssys-

temet er grunnleggende for en åpen økonomi som den norske.

Videre skal vi spille vår rolle i alle de organer som tross alt sikrer god styring og regelverksutvikling – mange av dem i FN-systemet.

FN behøver samtidig en vedvarende reformprosess. Vi har bidratt og vil fortsatt bidra til reform. Nå iverksettes sentrale deler av de reformene som ble lagt fram i den utredningen statsminister Stoltenberg ledet – fra iverksettelsen av «Ett FN» på landnivå til etableringen av «UN Women», en samlet FN-organisasjon for likestilling og kvinners rettigheter.

Vi er aktive sammen med våre nordiske naboer innen rammen av Verdensbanken og IMF. Samtidig står arbeidet med å reformere Sikkerhetsrådet stille. De fleste ser åpenbare kandidater til nye medlemmer, men feltet er fullt av motkrefter som til nå har blokkert de avgjørende grepene.

Norge skal fortsatt være en klar stemme for reform, effektivisering og bedre styring. En god venn av FN – som Norge er – er en venn som stiller krav, holder FN ansvarlig og viser nulltoleranse for dårlig styring og dårlig ressursbruk. Når Norge går inn i FN-organer, vil vi gjøre det med tyngde og engasjement, som vi gjør i FNs menneskerettighetsråd og i Verdens helseorganisasjon, WHO, hvor Norge sitter i styret fram til 2013, og som vi vil gjøre det som nytt medlem av Fredsbyggingsskommisjonen.

Samtidig ser vi at det utenfor FN vokser fram nye strukturer basert på bredere partnerskap og andre maktstrukturer enn dem vi er vant med innenfor FN-systemet. Vi har ikke minst sett dette innen global helse de senere år – med vaksinealliansen GAVI og det globale fondet for bekjempelse av aids, tuberkulose og malaria, som ledende eksempler. Nye partnerskap med privat sektor, sivile samfunn og utviklingsland, mer moderne og dynamiske styringssystemer og sterkere fokus på målbare resultater – alt dette har vært nødvendig for å utløse nye midler og målrette satsingene.

Lanseringen av en global strategi for kvinner og barns helse ved FNs generalsekretær i september i fjor, basert nettopp på de nye strukturer og partnerskapstanken, er en erkjennelse av at reformene er nødvendige. Norge har ledet an i mye av dette reformarbeidet, slik vi også har gjort innen regnskogsatsingen og REDD+, og vi vil fortsette å ha en rolle i å koble FN-organene og nye initiativ sammen på en hensiktsmessig måte. Vi forbereder nå en egen melding til Stortinget om vårt arbeid med globale helsespørsmål.

Med flere maktsentre i vår multipolare verden og uten et kraftig globalt styringssystem er det ingen stat som alene har egenkraft til å si hvor skapet skal stå. Etableringen av G20 er ett av symptomene på dette. Når G20-samarbeidet kom i fokus som sentrum for overordnet global styring, var det i første rekke på det økonomiske området.

Det er liten tvil om at G20 spilte en avgjørende rolle etter at finanskrisen brøt ut i 2008. Men handlekraften var størst den første tiden, da fellesinteressen av å motvirke den globale krisen var sterkest.

I tiden etterpå har G20 etablert seg som en ledende struktur for tunge, internasjonale beslutningstakere. Det er

som sagt positivt hvis viktige beslutninger fattes av mest mulig representative forsamlinger, og at disse har handlekraft. Dette støtter Norge. Men erfaringene synes å vise at vanskelige saker ikke nødvendigvis blir lettere å løse blant 20 stater enn blant nærmere 200. Også G20 består av flere konkurrerende poler.

Det kan også stilles spørsmål ved gruppens legitimitet. G20 er selvoppnevnt, mandatet uklart, og – satt på spissen – kan det reises spørsmål om hvorvidt vi andre – som Norge – skal ta det som synes som et diktat fra en gruppe vi ikke er medlem av eller har valgt ut. En annen uro er at gruppens diskusjoner kan bidra til å svekke innholdet i det samarbeidet som faktisk finner sted i andre organer. Løsninger kan oppleves som forhåndsavklart blant de største.

Vi ser altså klare dilemmaer – på den ene siden begrensede og til tider beslutningsdyktige enheter, som G20, men med svak legitimitet; på den andre siden store kollektive samlinger av land, som i FN, men uten enighet og med svak effektivitet.

Norges linje er å søke direkte kontakt med det sittende G20-formannskapet, for å komme med konkrete innspill til saker av betydning for oss, slik finansministeren og jeg gjorde overfor det franske formannskapet i forrige uke. Vi ber også om at kontakten mellom FNs generalforsamling og G20 struktureres og formaliseres. Og endelig mener vi at G20 ville stå seg på en mer systematisert, regional representasjon – noe etter modell fra de regionale setene i IMF. Vi merker oss at dette er tanker som også det franske G20-formannskapet ser på med interesse.

Den multipolare orden har i dag også andre effekter. I mangel av et klart sentrum for sentrale beslutninger ser vi en regional knoppskyting. Det kan forklares med de mange felles anliggender som land som ligger tett på hverandre geografisk, opplever. Isolert sett er dette positivt, men dette er heller ikke noe fullgodt svar på mange av dagens mest åpenbare og felles utfordringer innen klima, energi, handel og nedrusting.

Norge støtter mange av dagens regionale grupperinger av stater. Vi er dessuten ledende i slike organisasjoner som er i vår del av Europa. Det urovekkende i dagens bilde er imidlertid svekkelsen av evnen til global styring. Det trengs flere broer mellom ulike regionale samarbeidsorganisasjoner, og det trengs bedre koblinger for de nye organisasjonene til de etablerte rammeverkene som FN og IMF.

I en verden der makt spres og det stilles spørsmål ved gamle autoriteter, er det påtrengende å mobilisere handlekraft for å møte noen av verdens mest kompliserte konflikter – konflikter der årene har avdekket at militær makt og voldsbruk ikke kan gi varig fred, konflikter der de involverte parter må vise omfattende politisk mot og handlekraft, og der det internasjonale samfunn må bidra, legge til rette for og støtte veien mot fred og forsoning – eller mobilisering av hjelpearbeid for å bøte på den alvorlige humanitære situasjonen vi ser nå utspiller seg med tørken i Øst-Afrika, eller mer samlet kraft for å møte konsekvensene av økende matpriser og en voksende matvarekrise.

Utfordringen fra stater i oppløsning, eller «failed sta-

tes», er stor, og verdenssamfunnets evne til å håndtere situasjonen strekker ikke godt nok til. Somalia er det ledende eksemplet. Piratvirksomheten i Adenbukta når langt ut i Det indiske hav og sørover i enorme områder, og norsk skipsfart og norske skipsfartsinteresser møter store utfordringer. Regjeringen er engasjert for å gi Norges bidrag mot dette ondet, både ved å vurdere et nytt norsk marinebidrag til de internasjonale styrkene og ved å fokusere på situasjonen på land, der problemet har sitt utspring. Norge yter et solid bidrag for å stabilisere Somalia, inklusiv med nødhjelp, opptrapping av innsatsen for å straffeforfølge sjørøvere, finansiering av fengsler samt å etablere preventive tiltak for skipsfarten og for å avskjære hvitvasking av løsepenger – et arbeid som koordineres av den internasjonale kontaktgruppen. Når det gjelder saken om bevæpning på norske skip, reiser det en rekke spørsmål som regjeringen tar sikte på å avklare snarlig.

Jeg vil videre omtale tre aktuelle konflikter: i Sudan, Midtøsten og Afghanistan.

Sudan står ved en korsvei. Freden i 2005 var et gjennombrudd som gjorde slutt på mange tiårs krig og lidelse, men det gjensto å bygge freden. I januar brukte folket i sør sin anledning til å stemme over sin egen fremtid. Resultatet er et overveldende flertall for selvstendighet. Fram mot juli gjenstår krevende forhandlinger om premisser for deling. Mye gjenstår, og mye står på spill. Etter alle solemerker får Afrika en ny stat fra sommeren av, og den tar Norge mål av seg til å anerkjenne.

Norge var fødselshjelper for fredsavtalen i 2005. Med USA og Storbritannia utgjør vi nå en troika for oppfølgingen av avtalens mekanismer. Den sentrale aktøren utenfra i dag er likevel Den afrikanske union, AU, og Sudan-panelet ledet av tidligere president Mbeki. Norge støtter at afrikanske stemmer er de førende, AU og de mest berørte naboer. Her står så mye på spill både regionalt og – bredere – internasjonalt, at troikaen og aktører som Kina og EU må på banen.

Utover det løpende diplomatiske arbeidet vil Norge vie særlig oppmerksomhet om oljesektoren og forhandlingene om hvordan nord og sør både kan dele og samarbeide. Begge er sterkt avhengig av oljeinntekter, og begge har en stor nedside dersom de ikke kommer til enighet. Tilsvarende kan oppsiden gjøres tydelig om de lykkes. Vi vil arbeide med dette som mål i tett kontakt med de styrende i nord og de styrende i sør. Norge er i tillegg opptatt av at partene før fredsavtalens utløp enes om fremtidige statsborgerrettigheter. Siden oktober i fjor har om lag 200 000 personer returnert fra nord til sør.

For Israel–Palestina-konflikten er 2011 et skjebneår – som om ikke hvert år i denne konflikten handler om skjebner for mennesker i en lang og bitter strid – mennesker som i stort antall og stort flertall sier de ønsker og er rede for fred basert på kompromisser og forhandlinger, men der lederne ikke klarer å omsette denne viljen til håndfast innsats for å overkomme motsetningene og gi palestinerne sin egen stat og Israel trygghet for sikkerhet innenfor sine egne grenser.

I september i år går fristen ut for å enes om en fredsløsning og etableringen av en palestinsk stat, slik presi-

dent Obama, statsminister Netanyahu og president Abbas ble enige om i september 2010, da de ga seg selv ett år for å forhandle. I september er det også ett år siden president Obama fra FNs talerstol sa at hans mål var at neste års generalforsamling kunne ønske en ny stat velkommen – og da siktet han til Palestina og ikke Sør-Sudan. I august–september i år vil den palestinske statsminister Fayyad trolig ha gjennomført sin reformplan for bygging av troverdige statsinstitusjoner for en palestinsk stat.

I september i fjor erklærte Verdensbanken overfor giverlandsgruppen AHCL, som Norge leder, at med fremgangen i reformarbeidet var de palestinske selvstyremyndighetene nå rede til å etablere en stat i nær fremtid. Denne fremtiden er trolig neste sommer – den som kommer.

Det hjelper lite med statsinstitusjoner om det ikke finnes en stat. Vi må konstatere at det er liten eller ingen fremgang i fravær av direkte forhandlinger om dette. Lekkede palestinske forhandlingsdokumenter gir ikke et komplett bilde av forløpet. Noen mener lekkasjene gir hold i påstandene om at president Abbas har vært rede til å strekke seg svært langt for en enighet. Like slående er det at Israel ikke har funnet rom til å nærme seg en løsning på et slikt grunnlag. Det mangler rett og slett vilje, tillit og evne til å ta disse forhandlingene fremover. USA, som har en helt spesiell rolle som tilrettelegger og aktiv pådriver, har tydeligvis heller ikke midler, evne eller vilje til å presse fram en slik enighet. Klare uttalelser fra Midtøsten-kvartetten av USA, FN, EU og Russland rekker heller ikke til.

Norge vil støtte all innsats for å få til bevegelse i månedene som kommer. Som leder av giverlandsgruppen, AHLC, vil vi holde fast ved vårt arbeid med å bistå de palestinske selvstyremyndighetene i gjennomføringen av Fayyads reformplan. Vi har tillyst et neste møte i Brussel i april i nært samarbeid med EUs utenriksansvarlige Catherine Ashton. Norge vil være medformann for en ny giverlandskonferanse for de palestinske selvstyremyndighetene i Paris i juni. Vi vil i samarbeid med FNs generalsekretær invitere til det årlige AHCL-møtet i New York i september.

Vi står overfor sluttrunden for politiske forhandlinger, der partene har hovedansvaret, men der naboer og det internasjonale samfunnet må spille en tydelig og konsekvent rolle. Om forhandlingene ikke gir noen fremdrift, står visjonene om tostatsløsningen i fare for å kollapse. I dag forholder Norge og andre stater seg til en etter folkeretten uholdbar situasjon med okkupasjon og en de facto annektering av okkupert land. Vi er i en langvarig politisk og diplomatisk unntakstilstand, der håpet om en forhandlet løsning gjør at store deler av verdenssamfunnet også forventer at okkupasjonen må gå mot slutten.

Om den annonserte slutten ikke kommer, vil bildet kunne endre seg. Tilstanden vil fremstå ved sitt rette navn – ulovlig beslagleggelse av okkupert jord og forskjellsbehandling av folk innen grensene av et geografisk område. Det vil ikke gagne de moderate kreftene, snarere de ekstreme. Det fremtidsbildet bør inspirere alle parter til forsterket innsats for en fredelig løsning.

Jeg vil senere orientere Stortinget nærmere om Afghanistan – det er tillyst en redegjørelse om det te-

maet – og derfor begrense omtalen av det bildet her i min redegjørelse i dag. Også i Afghanistan vil testen være om det finnes evne og vilje til politiske forhandlinger mellom partene – men med avgjørende bidrag fra naboene i regionen og det bredere internasjonale samfunnet.

Etter Kabul-konferansen i juli og NATO-toppmøtet i november 2010 er kursen satt for gradvis overføring av sikkerhetsansvar til afghanske sikkerhetsstyrker. Det er fremgang, men sikkerhetssituasjonen forverres. Intensivt amerikansk militært press mot Taliban-grupperinger rundt om i landet har pågått siden i fjor sommer. Kommende vår og sommer vil vise om det har endret styrkeforholdet på bakken. Sikkerhetssituasjonen nord i landet, herunder i de områder hvor Norge har militære styrker, har forverret seg siden i fjor sommer og utgjør en stor utfordring for hele ISAF-koalisjonen.

En varig løsning vil måtte ligge langs et politisk spor. Afghanere må finne veien til forhandlingsbordet med afghanere. President Karzai har lagt til rette for en mer aktiv oppfølging av dette sporet gjennom etableringen av et eget fredsråd. Samtidig vet vi at en afghansk fredsløsning vil måtte involvere nabolandene. Man må bl.a. finne fram til en felles forståelse mellom Afghanistan og Pakistan, og det må langt sterkere involvering til fra landene i Afghanistans nærområder. Norge støtter en utvikling langs disse spor, og vi vil – der vi har kapasitet og posisjon – bidra i en slik retning.

En hel verden, også vi, ser mot øst og mot sør – der de nye vekstøkonomiene trer fram og setter nye dagsorder, byr på nye muligheter, utfordrer etablerte sannheter. Jeg har omtalt Kina og Indonesia som eksempler. La meg da ta et langt sprang, i tema og geografi, til en annen horisont, horisonten i nord, til nordområdene, regjeringens strategiske hovedsatsingsområde.

Stadig flere ser også mot nord, mot den horisonten som endres som følge av klimaendringer, en ny geopolitisk realitet og med økende interesse internasjonalt for regionens ressurser og transportårer. Horisonten i nord – den er her hos oss. Her er vi med på å skape mulighetsrommet. Her er vi selv en hovedaktør.

2010 brakte viktige resultater langs flere spor, og nordområdepolitikken handler om nettopp dette – å se ulike linjer i sammenheng: de grunnleggende folkerettslige spørsmålene, samarbeidet i hele den arktiske regionen, spørsmål om forvaltning, miljø og næringsutvikling, praktisk samarbeid mellom naboer i nord om å finne løsninger på konkrete spørsmål. I sum: politikk for arbeid, velferd og fredelig sameksistens i nord. Her ser vi en av disse nye regionale vekstsentra der de mest berørte statene finner sammen i nyskapende, regionalt samarbeid. Sentralt står enigheten med Russland om den maritime avgrensningen i Barentshavet og Polhavet, som ble behandlet her i Stortinget for to dager siden. Avtalen er, som det ble sagt, historisk. Den løser det viktigste utestående bilaterale spørsmålet med Russland, fullt ut i samsvar med havretten og de folkerettslige prinsipper. Avtalen åpner også for økt samarbeid om utvikling av industrielle muligheter i nord.

Enigheten om den maritime avgrensningen er også blitt lagt merke til ute i verden; et tydelig signal om at Arktis

er en region der uenighet kan løses på fredelig måte mellom naboer. Vi har gjennom avtalen og de seneste årenes samarbeid med Russland i Arktis fått tydelig fram at våre to land har en rekke felles interesser i denne regionen. Det er et grunnlag vi vil bygge videre på.

Den internasjonale interessen for utviklingen i Arktis fortsetter å øke. For oss er det viktig at denne interessen ivaretas på best mulig måte og i institusjonelle former. Jeg vil nevne tre.

Først: Den nordlige dimensjon, hvor EU, Island, Norge og Russland deltar, og der vi hadde formannskapet fram til ministermøtet i Oslo i november, den andre i rekken av denne nye regionale ordningen. Her ble vi enige om å utvide samarbeidet med to nye partnerskap, innen transport og logistikk og kultur.

For det andre: Norge overtar formannskapet i Barentsrådet til høsten. Vi satser på å videreutvikle arbeidet innen energieffektivisering, fornybar energi i regionen, helse og sosial, redning og beredskap, det grenseoverskridende folk-til-folk-samarbeidet og økt næringsutvikling.

For det tredje: I Arktisk Råd er det enighet blant medlemslandene om å styrke dette forum, og vi drøfter hvordan dette best bør gjøres. For fem år siden strevde rådet med synlighet og relevans. I dag er den største utfordringen hvordan vi skal møte den store interessen fra stater som vil slutte seg til som observatører.

Norges posisjon er at vi snarlig bør finne en ordning for de interesserte observatørene. Norge er tjent med at de sentrale arktiske spørsmål drøftes i et organ der vi fullt ut er deltaker. Vi ønsker også nye initiativ for å frembringe mer relevant kunnskap om utfordringer og muligheter i Arktis, fra klima til næringsutvikling og transport, fra helse til søk og redning til havs og urfolks stilling.

Norge og landene i Arktisk Råd er førende i utarbeidelsen av et internasjonalt regelverk for skipsfart i polare farvann, Polarkoden, som er til behandling i FNs sjøfartsorganisasjon, IMO. På slutten av fjoråret ble det også – etter initiativ fra Arktisk Råd – fremforhandlet en internasjonal avtale om søk og redning i Arktis, som etter planen skal undertegnes på rådets ministermøte på Grønland i mai.

Det er også vesentlig fremgang i det grensenære samarbeidet med Russland, inspirert av de avtalene Norge og Russland undertegnet under president Medvedjevs besøk til Norge i april i fjor. I november 2010 underskrev vi en avtale om grenseboerbevis, og jeg håper den vil tre i kraft i løpet av året. Samtidig utformet utenriksminister Lavrov og jeg en erklæring om den videre utviklingen av det grensenære samarbeidet, med et sett felles prioriteringer, som eksperter fra begge land nå jobber videre med. Blant disse er oppfølgingen av grenseboerbeviset med flere praktiske lettelser, f.eks. når det gjelder arbeidsmarkedet og tiltak for å øke kapasiteten på grensestasjonene for å kunne møte mer trafikk. La meg legge til her: Vi har gjort mange norske tiltak i dette området, og vi forventer også nå at det er gjensidighet på russisk side, slik at lettelsene gjelder begge veier.

I bunnen for nordområdesatsingen finner vi de nye strategiske prosjektene fra dokumentet «Nye byggesteiner i nord» fra mars 2009. Vi ligger godt an – 80 pst. av tiltakene

er igangsatt. De samlede bevilgninger til nordområdetiltak over statsbudsjettet for i år er 1,2 mrd. kr.

Også den internasjonale interessen for forskningssamarbeid i nordområdene er stor, og et eksempel er samarbeidet om forskningsinfrastrukturen SIOS som utvikler Svalbard som internasjonal forskningsplattform, hvor land som Kina, Russland, Tyskland og Frankrike er med.

I meldingen om nordområdepolitikken som legges fram for Stortinget før sommeren, vil regjeringen gi en sammenfatning av de internasjonale utviklingstrekk av betydning for nordområdene og hovedlinjene i Norges politikk i nord.

Til sist: Tidens tegn er omfattende forandringer. Utenrikspolitikken oppgave er å håndtere dem, og utenrikspolitikken mål er i bunn å gjøre innenrikspolitikken mulig. For oss er det et overordnet mål å forsvare demokrati, rettsstat, menneskerettigheter og internasjonal humanitærrett. Vi må arbeide for at forandringenes kraft styrker disse verdiene og ikke svekker dem.

På 1990-tallet snakket man om en såkalt Washington-konsensus, der den liberale demokratiske samfunnsmodellen sto i sentrum av internasjonal politikk. Forskere skrev om «historiens slutt», der denne modellen sto igjen som vinner.

I dag er bildet annerledes. Vi ser konturene av flere konkurrerende samfunnsmodeller. Den globale bølgen av demokratisering som begynte på 1980-tallet, og som fortsatte med sterk kraft i tiåret etter, har stilnet. Vi ser kombinasjoner av autoritære styresett og åpen markedsøkonomi som leverer både vekst og velstand. Land i utvikling ser ikke bare mot Vesten for inspirasjon. De ser mot resten, og de ser nye mulige forbilder fra helt andre regioner.

Det forrige tiårets forsøk på å fremtvinge demokrati har heller ikke en lysende historie å vise til. Argumentasjonen for invasjonen i Irak har bidratt til å undergrave oppslutningen om demokratiet i den regionen. Heller ikke den såkalte krigen mot terror ble noe utstillingsvindu for liberale verdier og fremme av menneskerettigheter.

Snarere er det grunn til å tro at demokrati, rettsstat og menneskerettigheter vil komme i fokus via andre samfunnsprosesser – og det er prosesser Norge skal være med på å støtte og forme.

På den ene siden ser vi i deler av verden, som den arabiske, at de autoritære styresett som ikke klarer å levere økonomisk utvikling, velferd og arbeid, og som heller ikke gir politisk deltakelse, opplever sterkt presset legitimitet og lav oppslutning. Omveltningene i Tunisia og Egypt er tydelige eksempler der folk, særlig de mange unge, reiser seg mot autoritære ledere, korrupsjon og maktmisbruk og innskrenkede friheter. Uroen og misnøyen kan fortsette å spre seg, med den effekt det vil få for politisk stabilitet i hele regionen.

På vårt kontinent skiller Hviterussland seg ut i negativ retning. Europas stemme må her være klar og tydelig, og hviterusserne som kjemper for demokrati og menneskerettigheter, skal oppleve at de har vår støtte.

På den annen side: Den raske økonomiske veksten vil kunne bidra til å tvinge fram både rettsstat og økt demokrati. En mangfoldig markedsøkonomi, integrert i den

åpne verdensøkonomien, kan ikke mikrostyres av eneveldige politiske organer. Legitime institusjoner, forankret i en rettsstat, er avgjørende for å sikre den stabilitet og forutsigbarhet som markedsøkonomien fordrer. Krav om politisk medvirkning og innflytelse over egen fremtid vil også vokse fram i kjølvannet av den velstandsutviklingen som store grupper nå opplever.

Dette betyr at en internasjonal dagsorden for demokrati, rettsstat, menneskerettigheter og humanitærrett må holdes levende, relevant og tydelig. Norge skal holde fast ved at menneskerettighetene er nedfelt i universelle tekster som de aller fleste stater har sluttet seg til. Det blir en tryggere verden, også for oss, om de etterleves i praksis.

Presidenten: I samsvar med forretningsordenens § 34 a punkt b vil presidenten foreslå at utenriksministerens redegjørelse føres opp til behandling i et senere møte. – Det anses vedtatt.

Sak n r. 4 [10:55:56]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov 17. februar 1989 nr. 2 om bidragsforskott (heving av inntektsgrensa for rett til fullt bidragsforskott mv.) (Lovvedtak 39 (2010–2011), jf. Innst. 175 L (2010–2011) og Prop. 25 L (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 2453)

Sak n r. 5 [10:56:26]

Interpellasjon fra representanten Laila Dāvøy til arbeidsministeren:

«Tannhelsepersonell har vært utsatt for helseskadelig kvikksølv damp under arbeid med amalgam. Flere har fått helseskader på grunn av dette. Blant annet har tannhelsesekretærer vært utredet av arbeidsmedisinske eksperter ved både Haukeland universitetssjukehus og St. Olavs hospital, som konstaterer det. Likevel har flere opplevd at Nav kommer til motsatt konklusjon, og dermed får de avslag på sine krav om å få godkjent dette som yrkessykdom. Det forekommer også svært lang saksbehandlingstid i disse sakene.

Hva vil statsråden gjøre for å sikre rettssikkerheten i denne type saker?»

Laila Dāvøy (KrF) [10:57:28]: I 2008 ble det innført et forbud mot all bruk av kvikksølv i produkter, bl.a. kvikksølvamalgam som tannfyllingsmateriale. Begrunnelsen var klar:

«Kvikksølv er en av de farligste miljøgiftene og utgjør en trussel for miljøet og menneskers helse.»

På nettsiden «Miljøstatus.no», i regi av flere direktorater, omtales det at kvikksølvforbindelser kan gi kroniske giftvirkninger, selv i små konsentrasjoner. Kvikksølv kan

gi nyreskader og motoriske og mentale forstyrrelser som følge av skader på sentralnervesystemet. Kvikksølv kan også gi fosterskader.

Nasjonalt kunnskapssenter for helsetjenesten angir mer spesifikt i sin nylig avgitte rapport «Kvikksølv eksponering hos tannhelsepersonell» følgende helseplager som følge av kvikksølv eksponering: tretthet, nedsatt appetitt, irritabilitet, angst, uro og depresjon. Dette er de tidlige symptomer. Etter hvert får man sviktende hukommelse, søvnproblemer og personlighetsendringer. Det kan også utvikle seg til å omfatte skjelving, synsfeltsforstyrrelser og nevropati.

Amalgam er en legering av kvikksølv og et eller flere andre metaller og har vært brukt som tannfyllingsmateriale siden begynnelsen av 1900-tallet. I forbindelse med tilberedning av amalgam avgis kvikksølv damp og kvikksølvpartikler til luften. Når amalgamet ble brukt i tannfyllinger, ble dermed tannhelsepersonell særlig utsatt for dette på tannlegekontorene.

I starten ble amalgam tilberedt for hånd. Etter hvert gikk man over til maskinell blanding.

Den påvist høyeste eksponeringen skjedde på 1960-tallet, men også på 1970- og 1980-tallet ble tannhelsepersonell eksponert for kvikksølv.

Undersøkelser viser at tannhelsepersonell har høyere kvikksølvkonsentrasjon i kroppen sammenlignet med andre mennesker. Videre har tannlegeassistenter høyere konsentrasjon av kvikksølv i kroppen enn tannleger.

Bakgrunnen for at denne problematikken kom på dagsordenen, var at bl.a. Brennpunkt, redaksjonen for undersøkende journalistikk i NRK, satte fokus på kvikksølvskader hos tannhelsepersonell.

I 2005 fortalte de historiene til kvikksølvjentene – tannlegeassistenter som kokte kvikksølv over åpen flamme uten ventilasjon. De opplevde hukommessvikt, skjelvinger, angst og depresjoner m.m. Vi vet at nærmere 10 000 kvinner arbeidet som tannlegeassistent mellom 1960 og 1990.

I november i fjor viste Brennpunkt programmet «Med NAV i sikte», der vi møtte kvinner som har fått påvist skader etter arbeid med kvikksølv, men som ikke får yrkessykdomserstatning. Et samlet norsk medisinsk fagmiljø har undersøkt og påvist kvikksølvskader hos tannlegeassistenter, men juristene i Nav mener visstnok at professorene og overlegene tar feil. Det er i alle fall slik det oppleves – veldig sterkt – fra dem som har søkt om erstatning.

Det er seks fagmiljøer i Norge som utreder for kvikksølvskader. Alle disse fagmiljøene har undersøkt tidligere tannlegeassistenter og vurdert symptomene deres opp mot den mengde kvikksølv de ble utsatt for. I tillegg har de utført omfattende tester for å avsløre om symptomene er forenlig med kvikksølvskader. Det var Arbeids- og inkluderingsdepartementet som ba fagmiljøene gjøre disse undersøkelsene av tannlegeassistentene.

I Brennpunkt-programmet fra i fjor fremkommer det også at det er vanskelig for brukerne å komme i kontakt med saksbehandlerne i Nav. Videre sies det at noen av brukerne har ventet i over fire år på svar, mens ordinær saks-

behandling ved yrkessykdomskontoret ifølge Nav selv er 18 måneder.

På bakgrunn av Brennpunkt-programmet nedsatte så Nav en intern arbeidsgruppe for å kartlegge etatens behandling av søknader om godkjenning av yrkessykdom fra kvikksølv eksponert tannhelsepersonell. De konkluderte med i Nav selv at det var rom for forbedring. Allfor lang tid brukes på innhenting av opplysninger, og de sier også at Nav kan bli bedre i samhandlingen med brukerne. Det ble også bedt om hjelp fra Helsedirektoratet til å kartlegge og vurdere status knyttet til medisinsk faglig forskning rundt kvikksølv og tannhelsepersonell.

Nav ba altså i desember 2010 Helsedirektoratet om faglige råd angående kvikksølv eksponering av tannhelsepersonell, og Nasjonalt kunnskapssenter for helsetjenesten fikk dette oppdraget fra Helsedirektoratet. De gjorde et betydelig kort arbeid, de gjorde det intensivt, og de oppsummerte tilgjengelig forskning på feltet. I konklusjonen heter det følgende:

«For spørsmålet om i hvilken grad tannhelsepersonell har vært eksponert for kvikksølv, er svaret utvilsomt at det har foregått kvikksølv eksponering, og til dels i høyere doser enn de administrative normene anbefaler.»

Det påpekes også at det i både norske og utenlandske studier er målt ekstremverdier som tyder på at enkelte har vært eksponert i svært høy grad.

Kunnskapssenteret mener videre at man ikke kan se bort fra tendensen til at det er flere negative helseutfall etter kvikksølv eksponering.

Så skjedde det spennende i desember 2010 at to tannhelsesekretærer vant sine saker i Trygderetten. Dette er de to første innen norsk tannhelse som får erstatning for kvikksølvforgiftning på arbeidsplassen, dersom denne kjennelsen blir stående.

Det som gjør disse sakene ekstra krevende, er at tannhelsesekretærene først utsettes for kvikksølv slik at de har fått helseplager, for så i neste runde å måtte kjempe i flere år for å få erstatning. Det skjer på mange måter en dobbel urett.

Jeg har personlig hatt møter med, skal vi si, både pårørende og tidligere tannhelsesekretærer selv, og det har vært sterke møter med mennesker som er virkelig syke, og som føler at de aldri har blitt trodd på at sykdommen deres stammer fra kvikksølv eksponering. Det må være en forferdelig vond følelse å være virkelig syk, gå fra lege til lege, innlegges på sykehus hvor man aldri finner ut av hva årsaken er, og ikke bli trodd når man selv faktisk har vært ganske sikker.

Jeg har lyst til å berømme den innsatsen Tannhelsesekretærenes Forbund, en yrkesorganisasjon i Parat, med leder Gerd Bang-Johansen, har lagt ned i denne saken. Den kontakten jeg har hatt med forbundet, og også, som jeg sa, med enkeltpersoner, vekket mitt engasjement i saken.

Jeg er selvfølgelig svært spent på om Nav kommer til å anke disse to kvikksølv sakene. Etter hva jeg har forstått, ser Nav på disse sakene for å vurdere om de praktiserer for strengt, eller om det er behov for endringer i regelverket.

Leder i Tannhelsesekretærenes Forbund, Gerd Bang-

Johansen, har uttalt en frykt for at kampen kanskje ikke er over, fordi Nav har bedt om en politisk avklaring på de prinsipielle spørsmålene som kommer frem i de to trygderettskjennelsene. Det kan jo også ende ut veldig positivt, det håper jeg på. Jeg håper inderlig at statsråden tar det politiske ansvaret som jeg mener bør støtte opp om kjennelsen, og også gjør alt hun kan for at ikke denne kjennelsen – eller disse kjennelsene, to er det jo – blir anket. Samtidig må man også endre retningslinjene til Nav, sammen med deres praksis. I og med at vi har denne interpellasjonsdebatten i dag, håper jeg også at statsråden vil svare positivt på dette.

Det har vært veldig spennende å lese Trygderettens kjennelser, som bl.a. slår fast at de tidligere avslagene bygger på en feilaktig lovforståelse. Det er alvorlig for Nav, og dette må også vi som politikere ta meget alvorlig.

Jeg ser veldig frem til statsrådens svar på min interpellasjon i dag om hva hun vil gjøre for å sikre rettssikkerheten i denne type saker.

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:07:29]: Det er dokumentert at arbeid med høye nivåer av kvikksølv kan føre til akutte og kroniske helseskader. Etter folketrygdloven kan sykdommer som følge av kvikksølvpåvirkning godkjennes som yrkessykdom dersom nærmere vilkår er oppfylt.

Kritikken fra ulikt hold har for det første gått ut på at vedtaksbegrunnelsene i disse sakene er for svake, mangelfulle eller misvisende, videre at behandlingen tar for lang tid, og at sakkyndige har vært vanskelig å komme i kontakt med. Det er også blitt stilt spørsmål ved om de medisinske vurderingene som Arbeids- og velferdsetaten legger til grunn, er korrekte.

La meg først minne om at etter at saken ble satt på dagsordenen i 2005, har regjeringen iverksatt en rekke tiltak for å sikre en god og helhetlig oppfølging av den enkeltes helse og rettssikkerhet. Blant annet ble det sommeren 2005 innhentet en kunnskapsstatus fra Statens arbeidsmiljøinstitutt. Senere er det gjennomført to prosjekter ved St. Olavs hospital som omhandler sammenhenger mellom kvikksølvpåvirkning og helseskader hos tidligere ansatte i tannhelsetjenesten og eventuelle misdannelser hos deres barn. Det ble også sendt brev til alle landets fastleger og sikret en bedre og mer ensartet praksis blant landets arbeidsmedisinske sentre.

For at en sykdom skal kunne godkjennes som yrkessykdom etter folketrygdlovens regler, må det være en årsakssammenheng mellom sykdommen og den skadelige påvirkningen. Folketrygdloven oppstiller nærmere krav til sykdomsbildet, til påvirkningen og til når sykdommen må gi symptomer. Er disse kravene oppfylt, anses sykdommen som en yrkessykdom i lovens forstand.

Arbeids- og velferdsetaten har ansvaret for at yrkessykdomssakene er tilstrekkelig medisinsk opplyst før man avgjør kravet om godkjenning. Etaten har ansatt egne rådgivende leger for å bistå i saksbehandlingen. I tillegg er

det inngått avtaler med samarbeidende spesialister. Spesialistenes hovedoppgave er å bidra til å klarlegge de medisinske sidene i saken. De avgjør ikke om lovens krav til yrkessykdom er oppfylt.

Arbeids- og velferdsetaten forvalter folketrygden og avgjør om lovens vilkår for godkjenning av yrkessykdom er oppfylt. I dette spørsmålet er etaten ikke «bundet» av spesialistens oppfatning. Det er samtidig avgjørende at saksbehandlingen bygger på oppdatert medisinsk kunnskap, i tillegg til at saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven og reglene i folketrygdloven følges. Bare da kan søkerne og allmennheten ha tillit til saksbehandlingen.

Behandlingen av saker knyttet til kvikksølveksponert tannhelsepersonell har tatt for lang tid. Flere i denne gruppen har i tillegg opplevd oppfølgingen fra etaten som mangelfull og lite forutsigbar. Jeg er derfor tilfreds med at arbeids- og velferdsdirektøren sist høst oppnevnte en arbeidsgruppe som fikk i mandat å gjennomgå og vurdere etatens oppfølging av disse sakene. Arbeidsgruppens rapport forelå 1. februar. Den viser bl.a. at gjennomsnittlig saksbehandlingstid for kvikksølvrelaterte yrkessykdomssaker er altfor lang, hele 1,9 år. En viktig forklaring er at det brukes mye tid på å framskaffe tilstrekkelig informasjon til å vurdere om vilkårene i loven er oppfylt.

Arbeidsgruppen foreslår flere tiltak for å korte ned på saksbehandlingstiden. Ett av tiltakene er å be Helse- og velferdsetaten vurdere muligheten for å inngå avtaler med helseforetakene, hvor helseforetakene forplikter seg til å avgi spesialisterklæringer i yrkessykdomssaker, og hvor de også forplikter seg til å foreta utredninger og innhente uttalelser som er nødvendig for å gi den medisinske vurderingen som Arbeids- og velferdsetaten trenger. Dette vil dels sikre tilgang til nødvendig ekspertise, dels understøtte at innhenting av dokumentasjon kan skje parallelt og ikke sekvensielt i saksbehandlingen. Da sparer man også mye tid.

Et annet forslag er å inngå et samarbeid med aktører innenfor det arbeidsmedisinske miljøet for å få utarbeidet en mal for hvordan man kan få opplyst en yrkessykdomssak på best mulig måte, særlig knyttet til vurdering av skadeomfang. Dette vil bidra til å lette arbeidet med legeerklæringer og gjøre saksgangen mer forutsigbar for brukerne.

Rapporten viser også at det er behov for å arbeide videre med å sikre en god kontakt med brukerne, og at brukerne skal være godt informert og ha forutsigbarhet om saksgangen og status i saken sin.

Arbeidsgruppen peker på at det på sikt kan være aktuelt å se på om en bør sentralisere ansvaret for saksbehandlingen av yrkessykdommer, men den mener at dette først bør vurderes når en har sett effekten av de tiltakene som jeg nå har gjennomgått.

I den aktuelle rapporten viser arbeidsgruppen til at Arbeids- og velferdsetaten etter deres vurdering har fulgt en praksis som både er i tråd med regelverket og i samsvar med lovgivers intensjon. De viser videre til at en rekke trygderettskjennelser gjennom årene støtter opp under denne vurderingen. Arbeids- og velferdsdirektøren har varslet at han vil følge opp rapportens anbefalinger så snart det lar seg gjøre.

Rett før jul avsa Trygderetten en kjennelse der en tidligere kvikksølv eksponert tannlegeassistent fikk sine helseplager godkjent som yrkessykdom. Denne kjennelsen medfører ifølge arbeidsgruppen en betydelig endring av etablert praksis i forvaltningen av lovverket. I brev av 8. februar har derfor arbeids- og velferdsdirektøren bedt departementet om en vurdering av hvordan Arbeids- og velferdsetaten i sin framtidige saksbehandling skal forholde seg til denne kjennelsen.

Den nye kjennelsen i Trygderetten har skapt usikkerhet om hva rettstilstanden faktisk er på dette området, noe som krever en avklaring. Dette er langt fra en enkel sak, og den kan ha konsekvenser for flere grupper enn bare tannhelsepersonell. Jeg er derfor ikke rede til å konkludere i saken nå, men vil snarest mulig gi Arbeids- og velferdsdirektoratet de nødvendige avklaringer om hvordan de framover skal forholde seg til denne type saker.

Laila Dāvøy (KrF) [11:14:56]: Jeg takker statsråden for svaret. Mye av svaret går på saksbehandlingen i Nav, og det er flott at man setter inn tiltak der. Det som forundrer meg litt, er resten av innlegget til statsråden, som jeg egentlig er veldig skuffet over, i og med at man sier at dette tar veldig, veldig lang tid. Det jeg også kanskje forundrer meg litt over, er hva det er som er så feil ved yrkesmedisinene våre, yrkesmedisinere som er spesialister på kvikksølv eksponering, og som har påvist hos svært mange av tannhelsesekretærene at de faktisk har fått helseskader av å ha blitt utsatt for kvikksølv eksponering. Til dels vil man kunne finne de samme symptomene.

Så snakker statsråden om at man kanskje skal gå over til å gjøre avtaler med RHF-ene og kompetansepersonell der. Det er mulig det er riktig, og det er mulig at det kan korte saksbehandlingstiden – jeg skal ikke ha svart på det – men statsråden sa ingenting om hvorvidt hun faktisk trodde på yrkesmedisinene, og at Trygderettens kjennelse i så måte var riktig. Jeg er ikke noen jurist, og det kan godt hende at dette er en juridisk vanskelig sak. Samtidig slår Trygderetten helt klart fast at her er det feil lovanvendelse, og så vet vi at yrkesmedisinene som har kompetanse, faktisk har sagt at det kommer av kvikksølv eksponering.

Jeg har lyst til å minne om Bjarne Håkon Hanssen, som også etter 2005 tok saken. Det er riktig at det var en del prosjekter. Han tok også saken da han var statsråd, og han ga inntrykk av at dette skal vi nå ordne opp i. Han laget nye retningslinjer for Nav. Han sa også at nå skulle dette bli gjort på individuelt grunnlag – underforstått, håpet og trodde mange, at da ville det bli en orden på dette, nå ville de bli trodd dersom det kunne påvises at dette hadde med kvikksølv å gjøre. Så opplever de det stikk motsatte, at ingen blir trodd i Nav-systemet. Det er uforståelig for meg. Trygderetten har gjort en fantastisk jobb. Jeg har kjempet meg igjennom de to kjennelsene, og det er klart at jusen i det må man se på, realiteten i det skjønner jeg at man må se på, men det må ikke gå vinter og vår.

Jeg har lyst til å spørre statsråden: Tror ikke statsråden på det som fremkommer fra yrkesmedisinere? Og er det ikke viktig og alvorlig at Trygderetten påpeker feilaktig lovanvendelse? Er det så mye å snakke om?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:18:09]: La meg med en gang fastslå – som jeg også slo fast i innlegget mitt – at det er ikke tvil om at det å være eksponert for kvikksølv kan medføre helseskader. Jeg har ikke noe grunnlag for å si at jeg ikke tror på de kvinnene som sier at de har helseskader. La det være helt klinkende klart.

Så skal ikke jeg stå her og saksbehandle de forskjellige sakene – det tror jeg vi er enige om. Jeg registrerer også utover i innlegget til interpellanten at også interpellanten er enig i at det er noen juridiske vurderinger her som jeg også må ta med i totaliteten – bare for å ha sagt det. Jeg kan forsikre om at jeg er opptatt av rettssikkerheten, både for disse tannlegeassistentene og for andre grupper som vil fremme krav om hvorvidt en yrkespåkjenning de har hatt, kan godkjennes som yrkessykdom.

Jeg brukte mye tid på saksbehandling, fordi rettssikkerhet er mye saksbehandling, og saksbehandling henger veldig mye sammen med resultat. Har man en god og trygg saksbehandling som opplyser saken på en god måte, har man også de største mulighetene for å få et godt og rimelig resultat. Så den første biten i saksbehandlingen er helt grunnleggende i denne saken, og det å få saken godt opplyst i forhold til helse er viktig.

Det jeg har lyst til å si, som jeg startet med, er at jeg ikke er i tvil om at kvinner som har vært utsatt for dette, er dårlige. Spørsmålet er om det etter dagens regelverk er en tilstrekkelig årsakssammenheng – jeg vil ikke bruke for mye tid på jusen her – mellom dette og det som er karakteristisk for denne påvirkningen. Det er en juridisk vurdering.

Trygderetten har, som også interpellanten sier, sagt at tolkningen tidligere har vært feil. Dette er én kjennelse fra Trygderetten, hvor Trygderetten var satt med tre dommere, og det er en dissens fra den medisinske sakkyndige i saken, mens man har en lang praksis som – hva jeg får opplyst – viser noe annet. Det betyr ikke at jeg sier at jeg av den grunn ikke skal se på hva Trygderetten har sagt nå, men det betyr at det vil være uansvarlig av meg som statsråd ikke å vurdere helheten i dette – både å se på hva tidligere praksis bygger på, og se på hva som er bakgrunnen for at lovgiver har satt den grensen tidligere. Lovgiver har jo også vært med på å sette denne grensen. Jeg mener at uansett får vi en veldig uryddig rettslig situasjon hvis vi ikke får en klargjøring knyttet til hva som skal være den rettslige faktiske situasjonen for denne gruppen – ikke for denne gruppen, men for yrkessykdommer generelt framover.

Jeg mener bare man må være veldig tydelig på å skille mellom eksisterende rett og hva som bør være rett. Jeg har sagt at jeg nå ser på begge deler, og det skal skje fort. En skal ikke vente til fristen for å bringe saken inn for lagmannsretten nærmer seg. Det skal jeg være tydelig på.

Steinar Gullvåg (A) [11:21:42]: Først har jeg lyst til å komplimentere interpellanten for å reise en viktig sak.

Like før jul ga altså Trygderetten for første gang tidligere tannlegeassistenter medhold i at langvarig kvikksølv eksponering er å regne som yrkessykdom. Trygderetten har tidligere trukket motsatt konklusjon. Dermed utfordrer Trygderetten gjeldende praksis i arbeids- og velferds-

forvaltningen. Arbeids- og velferdsdirektøren har følgende bedt departementet om en vurdering av hvordan Arbeids- og velferdsetaten i sin framtidige saksbehandling skal forholde seg til denne kjennelsen, altså en konflikt mellom jus og medisin og endog mellom medisinsk sakkyndige – som dermed blir politikk.

Jeg misunner aldeles ikke arbeidsministeren som skal klare opp i flokene og har derfor forståelse for at det kan bli en ganske krevende prosess, og at det kan ta noe tid. Men uansett avgjørelse vil det få konsekvenser for framtidig behandling av yrkesskadeerstatningssaker.

Sist høst talte NRK Brennpunkt tannlegeassistentenes sak. I programmet ble Nav og Navs praksis satt i et mildt sagt lite flatterende lys. Jeg har merket meg at Nav i ettertid skyver politiske myndigheter foran seg og hevder at det er gitte lover og regler som fører til at tannlegeassistentenes krav gjennomgående avslås, men samme lover og regler er altså ikke til hinder for at Trygderetten har kommet til en annen konklusjon enn Nav. Dessuten har Nav et selvstendig ansvar for å ta opp og gjøre oppmerksom på lov- og regelverk som virker urimelig, eller som er til hinder for en rettferdig behandling. Men det er jo ikke det som har skjedd. Nav har tvert imot vært tilfreds med og mener de har praktisert gjeldende regelverk i tråd med Stortingets forutsetninger. Det er med andre ord Trygderettens behandling som skaper en ny situasjon. Jeg går da ut fra at de tiltak tidligere arbeidsminister Bjarne Håkon Hanssen initierte i 2005, har bidratt til å bedre dokumentasjonen av sammenhengen mellom kvikksølveksponering og helseskade for ansatte i tannhelsetjenesten.

Ifølge Navs egne oppgaver har Trygderetten behandlet 17 saker der avgjørelsen har gått i favør av Nav, mens de to siste dommene, fra desember, etter Navs oppfatning kan komme til å endre rettstilstanden på området. Det er hevet over tvil at kvikksølveksponering over tid kan forårsake helseskader, og at dette følgelig kan kvalifisere til yrkessykdom. Det erkjenner også Nav. Men det har altså ikke vært tilstrekkelig. Mange av dem som har vært utsatt for kvikksølveksponering, er derimot innrømmet uføretrygd.

På denne bakgrunn tror jeg at vi bør se nærmere på lov- og regelverket for yrkesskadeerstatning, uten at jeg dermed forskutterer en oppmykning. Det er åpenbart at mange, inkludert Trygderetten, har kommet til at Navs praksis har vært for streng på dette feltet. Men om vi skal endre regelverket og altså gjøre det lettere å få erstatning som følge av yrkessykdom, skal vi vite hva vi gjør, og hvilke konsekvenser det vil få både for de tannlegeassistentene som venter på å fremme sine krav, og for dem som tidligere har fått sine saker avgjort av Trygderetten. Jeg antar derfor at statsråden vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte, som det heter, dersom hun kommer til at lov- og regelverket eller rådende praksis i Nav bør endres.

Sluttelig har jeg lyst til å understreke at Nav mer enn noen gang er avhengig av vår tillit, akkurat som vi er avhengig av en velfungerende arbeids- og velferdsetat når velferdspolitikken skal omsettes i praktisk handling. Jeg ønsker meg derfor en etat som behandler folks velferdsbehov med respekt og forståelse. Jeg tror dessverre ikke at de kvikksølvskadde tannlegeassistentene føler det slik i dag.

Dessuten mener jeg at oppfølgingen av den offentlige utredningen om yrkesskader som nå ligger på regjeringens bord, må føre til at flere, særlig i kvinneyrkene, vil få lettere adgang til yrkesskadelovgivningen.

Jon Jæger Gåsvatn (FrP) [11:26:57]: Først: Takk til interpellanten.

Kvikksølv, eller hydrargyrum, som det heter på latin, har en spennende historie. Det er ett av to grunnstoff som er flytende ved romtemperatur, det smelter faktisk på minus 38 grader, og fordampingen skjer ved alle temperaturer. Det er et tungmetall som lett danner forbindelse med andre metaller til såkalte amalgamer.

Før trodde man at man kunne lage gull av kvikksølv, og det har vært benyttet både i ugressmiddel, til maling og til rengjøring. I medisinsk sammenheng har ulike kvikksølvforbindelser blitt brukt til å behandle en rekke sykdommer, som depresjoner, syfilis, forstoppelse og tannpine. Det har blitt brukt ved fødsler og til å behandle innvollsorm og kolikk hos barn.

Etter hvert har vi kommet til den erkjennelsen at kvikksølv er meget giftig, og at det lagres i kroppens fettvev for resten av livet. Det akkumuleres i levende organismer, og jo høyere opp i næringskjeden en kommer, jo større blir konsentrasjonene. Det har vært grunn til å ta kvikksølvfaren på alvor, og jeg benytter anledningen til å peke på ubåten utenfor Fedje. Vi vet at kvikksølveksponering kan føre til alvorlig forstyrrelse på sentralnervesystemet, og kvikksølvforgiftning kan f.eks. gi både tretthet og søvnløshet. Det kan gi lungeproblemer, delirium, hallusinasjoner, hukommelsessvikt, kreft, brystsmarter og selvmordstanker. Mange av disse symptomene kan forveksles med andre sykdommer, og det er ikke enkelt å fastslå diagnose bare ut fra symptomer.

Erkjennelsen av at kvikksølv har stor helseskadelig effekt, har ført til at bruken er blitt kraftig redusert og regulert. Jeg vil gi honnør til dem som har gått i bresjen for at vi i 2008 kunne innføre et generelt forbud mot bruk og import av kvikksølv. Men jeg må si jeg er litt betenkt over at Universitetet i Oslo fortsatt i dag driver e-læring i blanding og bruk av amalgam med 50 pst. kvikksølv.

Selv husker jeg mitt første møte med kvikksølv da jeg som barn knuste et termometer og jaktet på disse metallperlene som lot seg dele opp, og som smeltet sammen igjen. Senere traff vi stoffet igjen hos tannlegen når vi fikk sølv i tennene. Det var nesten som å få en belønning fordi man hadde holdt ut med denne boringen. Men de som da blandet dette sølvet, var tannlegeassistentene. Når tannlegen bestilte tre amalgam, tok tannlegeassistenten til både å koke og kna i morteren sin og bearbeidet det videre i hendene, til tannlegen da dyttet dette på plass med en liten spade. Og så fikk vi ikke lov til å drikke og spise på et par timer for at sølvet skulle tørke. De fleste av oss kjenner jo igjen denne situasjonen, og det var få eller ingen som tenkte på at dette kunne være farlig eller helseskadelig for dem som var i kontakt med stoffet.

Amalgam er et sterkt materiale og langt billigere enn gull, så det var det som ble brukt. Det som forundrer meg, er hvordan både pasienter og tannlegesekretærer som opp-

lever at de har fått helseskader som følge av kvikksølv-eksponering, blir møtt av vårt helsevesen og trygdevesen. I tillegg til å ha store plager, opplever de å bli mistrodd og latterliggjort, og for noen har det faktisk gått så langt at de har tatt sitt eget liv.

Med jevne mellomrom har problematikken blitt satt på dagsordenen. Jeg husker et Lønning og Staff-program hvor pasienter nærmest ble framstilt som psykiatriske kasus av enkelte medisinerere. Jeg husker Brennpunkt-programmene om både kvikksølvjentene og kvikksølvbarna. Og hvem husker ikke Brennpunkt-programmet «Med NAV i sikte» som ble sendt i fjor høst. Jeg vet at mange med meg gremmet seg over hvordan det offentlige Norge viste seg fram. Det må være lov å stille spørsmål om hva slags fokus, rolle og overprøvingskompetanse såkalte eksperter har i en slik sammenheng.

Vi fikk en omfattende undersøkelse fra NTNU med tanke på tannlegesekretærer, hvor daværende helseminister Bjarne Håkon Hanssen da første delrapport ble framlagt i 2007, uttalte at alt tydet på at tannlegesekretærene kunne ha fått en yrkesskade som følge av kvikksølveksponering. Men de kreftene som etter det har jobbet for å undergrave forskningsarbeidet og for å snu det hele på hodet slik at det offentlige skulle slippe erstatningsansvar for yrkesskade, er direkte skremmende. Det ble fra juridisk hold påpekt at Nav brøt både loven og den alminnelige forvaltningsretten – alt for å slippe å innrømme at disse syke menneskene kunne ha krav på yrkesskadeerstatning. Det er lite tillitsvekkende. Heldigvis snudde Trygderetten, og Nav la seg flat. Men jeg setter et stort spørsmålstegn ved om denne snuoperasjonen hadde funnet sted hvis ikke mediepresset hadde vært så sterkt.

Det bringer meg over på noe annet som jeg har tatt opp med helseministeren, og det er Bivirkningsgruppen for odontologisk biomaterialer. Det er underlig at ingen av de rundt 1 000 pasientsakene gruppen har behandlet, har avdekket en sammenheng mellom kvikksølv og helseplager. Har gruppen de rette ressursene – skulle den kobles sammen med NTNU-miljøet? Jeg stiller spørsmålet og håper virkelig at regjeringen følger opp dette feltet, slik at både pasienter og ansatte for framtiden blir tatt på alvor og behandlet på en måte som er en rettsstat verdig.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [11:31:33]: Først vil jeg si tusen takk til representanten Dāvøy for at hun tar opp dette temaet, som er et veldig viktig tema.

Det er selvfølgelig slik at vi som stortingsrepresentanter ikke kan sitte og vurdere hvert enkelt tilfelle medisinsk. Det tror jeg alle er enige om. Vi kan ikke være overdommere når det er uenighet mellom forskjellige deler av det medisinske miljøet. Til en viss grad er det også slik som arbeidsministeren sier, at vi må være ryddige og ordentlige – vi må forholde oss både til jus og til politikk. Men det betyr jo ikke at man er nødt til å opptre som systemforsvarere i enhver situasjon. Det betyr heller ikke at juridiske spissfindigheter eller juridisk saksgang må få overskygge den politiske kjernen i en sak. Og her har vi en politisk kjerne som er helt åpenbar.

Vi har et offentlig system som i ettertid har tatt selv-

kritikk på flere områder og på flere felt. Vi har en gruppe mennesker som har god medisinsk backing fra store deler av det arbeidsmedisinske miljøet for at de har fått skader basert på sin håndtering av kvikksølv. Da må jo vi som lovgivere ikke primært stille spørsmål om hvordan vi kan dra prosessen ut lenger, men om hva det er som har sviktet i systemene våre. Jeg må si at kanskje noe av det mest alvorlige i denne saken er at det ikke er det politiske miljøet som har dradd saken opp og kjørt den videre. Det er ikke Nav selv som har vært åpen for selvkritikk, åpen for innspill, åpen for at det kanskje kan ha vært begått feil. Nei, det er de som har blitt rammet, som har kjørt saken, og deres allierte har vært media.

Det er ganske alvorlig når det er slik i et demokratisk samfunn at det er media som er nødt til å ta opp saker og sette dem på den politiske dagsordenen, rett og slett fordi at enkeltmenneskene eller gruppene ikke når fram i systemet. Derfor er det all grunn til i denne saken ikke bare å se på det juridiske, men også å se på hvordan vi forvalter systemene vi er satt til å forvalte, hvordan statsråden håndterer systemene hun er satt til å forvalte, og hvordan systemene selv opptre i møte med kritikere og folk som oppfatter seg urettferdig behandlet. Her er det altså en gruppe mennesker som gjennom år – gjennom årtier – har måttet kjøre sin sak, og som ikke har møtt forståelse, ikke har møtt et system som sier at det kan hende at man her har begått feil, det virker snarere tvert imot som om de har møtt lukkede dører, intern faglig prestisje, eksperter fra det ene og det andre hold, som blir brukt ikke for å hjelpe dem i deres sak, men primært for å dytte dem ned. Det er alvorlig! Det er NRK Brennpunkt som virkelig får saken opp igjen på den politiske dagsordenen, etter det første programmet i 2005.

Derfor er jeg skuffet over statsrådets svar, ikke fordi jeg forventer at hun skal stå her og nærmest diagnostisere mennesker eller overprøve de juridiske prosessene, men fordi statsråden også må anerkjenne den politiske kjernen i denne saken, nemlig at alt tyder på at her har vi å gjøre med et system som er for lukket, for lite åpent for kritikk, og der man i siste instans – etter nærmest å ha blitt dradd etter håret – til og med må innrømme at man også har begått feil. Og så er det helt åpenbart et juridisk spørsmål hvorvidt Trygderetten har rett i at lovanvendelsen og lovforståelsen har vært feil. Men den politiske saken blir ikke noe mindre klar av den grunn. Derfor skulle jeg ønske at det var statsråden og politikeren Hanne Inger Bjurstrøm som hadde kommet opp på talerstolen i dag – ikke bare juristen Hanne Inger Bjurstrøm.

I denne saken mener jeg det er grunn til å stille spørsmål ikke bare ved Navs saksbehandling, men ved hele prosessen med tanke på hvordan Nav håndterer kritikk, hvordan de håndterer innspill, og hvordan de håndterer mulige feil. Men det er også behov for en gjennomgang av vilkårene for å få tilkjent erstatning, både i forhold til hva som oppfattes som et karakteristisk sykdomsbilde, og hva som kreves av eksponering.

Så vil jeg helt til slutt legge til at jeg håper at Nav ikke anker de sakene som nå ligger i rettssystemet, og hvor

Trygderetten har gitt medhold til to tidligere tannhelsesekretærer.

Karin Andersen (SV) [11:36:49]: Takk til interpellanten!

Kvikksølv er svært farlig. Det har i hvert fall jeg aldri vært i tvil om i hele mitt liv, og det begynner etter hvert å bli ganske langt. Jeg har også vært politiker ganske lenge og har opplevd at pasienter og tannhelsepersonell i veldig mange år har måttet slåss fram bevisstheten og den medisinske kunnskapen om at dette faktisk ikke er bra. Det ser vi nå på tannbehandlingen, der amalgam så å si er borte. Så kan vi kanskje stå overfor noen problemer knyttet til andre materialer, for det er lite som er totalt ufarlig. Men jeg må si at jeg har fulgt denne prosessen gjennom flere år og har sett hvordan det har vært en stri motstand mot å akseptere at det har vært medisinske konsekvenser av bruk av f.eks. amalgam. Vi opplever jo i mange tilfeller at det er motstridende medisinske konklusjoner på ulike tilfeller, men på dette området må jeg si at jeg har opplevd at det nesten har vært en vegg.

Derfor var jeg veldig glad da vi i forrige periode igjen fikk saken opp, da Bjarne Håkon Hanssen tok tak i den. Jeg oppfattet også at vi tok noen steg for at man skulle se disse sakene i et annet lys. Det er sjølsagt vurderinger som skal gjøres, og som forvaltningen skal gjøre ut fra det lovverket som ligger der. Etter hvert utvikler det seg en praksis på grunnlag av et slikt lovverk, som igjen blir en fortolkning som over tid kan avvike fra det som har vært det politiske utgangspunktet for loven. Jeg tror man må ta høyde for at det skjer, ikke bare på dette området, men også på andre områder. Da kan det være behov for korrigeringer.

Nå har det igjen blitt satt søkelys på saken. Jeg slutter meg helt til det innlegget som min medrepresentant Steinar Gullvåg hadde i saken, og til hans synspunkter på den. Det som er fakta akkurat nå, er at man har avdekket at det er en praksis som det kan reises spørsmål ved; det er også en forvaltning som sier at de har et syn på lovanvendelsen som ikke har støtte i Trygderetten. Det betyr at vi må avklare dette. Det betyr at det er ulike måter å tolke dette lovverket på, men det er altså mulig å tolke det slik som Trygderetten har gjort. Jeg har stor forståelse for at det er nødvendig å gå gjennom disse sakene konkret, men jeg har også et håp om at disse sakene ikke blir anket. Jeg velger å si det her, fordi jeg mener det.

Det er også riktig, som representanten Gullvåg peker på, at vi har behov for å gå gjennom hele yrkesskadesystemet. Det er gammeldags på mange måter, og når det gjelder en del av de andre tilstandene, opplever man jo at man får ny medisinsk kunnskap som gjør at man kan se noen sammenhenger mellom annen type belastning i et yrke og en medisinsk skade eller sykdom man får i ettertid. Typisk nok har det vært i de typiske kvinneyrkene det ikke har vært anerkjent som yrkessykdom. Mange kvinner har hatt yrker som likner på arbeid de har hatt hjemme, som de også kan slite seg kavandes ut på – for å si det slik.

Jeg er glad for at statsråden skal gå inn i dette. Jeg forstår at det ikke er mulig å konkludere i dag på hvilke end-

ringer disse kjennelsene skal medføre, men jeg er ikke i tvil om at vi politisk må gå inn i dette og klargjøre rettstilstanden. Jeg er heller ikke i tvil om at den praksisen vi til nå har sett at Nav har hatt, ikke vil være slik som Stortinget ønsker at rettstilstanden skal være framover.

Sonja Mandt (A) [11:41:42]: Jeg vil også takke interpellanten for å ta opp en veldig riktig og en veldig langvarig kamp som tannhelsepersonell som mener seg rammet av amalgamforgiftning, har ført. Det er en kamp som mange har jobbet mye med, og som til tider har vært preget av håpløshet for dem som er syke. Vi er helt enige om at det er en viktig kamp, og det er beundringsverdig av dem som har tatt kampen.

Den dokumenterte virkningen av langvarig arbeid med amalgam er udiskutabel, og at det har ført til skader og store helsereduksjoner er ille. Vi visste nok kanskje ikke at det var så farlig, den gangen de jobbet med det, og det er vel også hovedårsaken til at det finnes mange som har plager.

Vi så vel alle Brennpunkt. Jeg har hatt mange møter med ulike grupper om saken. Jeg har også besøkt tannlegesekretærer som har en vond hverdag, og som har uførepensjon. De ønsker kanskje en aksept for det de har vært gjennom. Det finnes utallige hyllemeter og historier om skjebner, og det jeg hører, berører i hvert fall meg veldig sterkt.

Dette er liksom ikke, som det er nevnt herfra, helt akseptabelt som en yrkesskade. Det synes jeg vi også politisk må kunne få lov til å si noe om. Jeg har veldig stor forståelse for det behovet en har for å få aksept for at en har blitt syk av den jobben en har gjort – en jobb som en også har vært stolt over å ha gjort. Og de har gjort en viktig jobb.

Denne regjeringen har gjort flere grep for å rydde opp – gjennom forbud, som er nevnt her, gjennom prosjekter og ulike kunnskapsinnhentinger. Likevel er vel ventetiden før en får en avklaring, som statsråden sier, altfor lang. Det er ikke bra nok.

Jeg synes at mange av arbeidsgruppens tiltak, som statsråden viser til, er veldig gode. Jeg regner med at de kommer til å bli fulgt godt opp. Det er viktig å følge denne saken nøye videre, fordi det dreier seg om kvinner som har kjempet lenge for å få aksept for sine plager. De fortjener å få saken sin prøvd, både i forhold til helsemessige plager og i forhold til Trygderetten. De fortjener faktisk å få saken sin avsluttet. Trygderettens avgjørelse før jul ga mange et nytt håp om det, og derfor er det viktig å få en avklaring for de andre som står igjen, dersom alle kriterier ligger til grunn og kan godkjennes som en yrkesskade, som jeg også hører statsråden sier er et viktig kriterium. God kunnskap, avklaringer og rask behandling er noe av det viktigste vi kan forvente nå.

Jeg vil også ta opp at dette stort sett bare dreier seg om kvinner. Det er de som har stått på. De har vært ute av arbeidslivet i mange år nå, og de fortjener å få en avklaring om en diagnose og en aksept. Jeg håper at den avklaringen, som også statsråden viser til når det gjelder hvordan vi i framtiden skal forholde oss til slike saker etter kjennelsene

i Trygderetten, skjer raskt, og at vi ikke må vente veldig lenge nå, for det fortjener ikke de som står og venter. De fortjener en helhetlig og rettferdig behandling. Jeg støtter også dem som håper at denne saken ikke blir anket, både i respekt for den jobben som alle de jentene har gjort, og med hensyn til det store og politiske engasjementet som denne saken har fått gjennom veldig, veldig mange år.

Laila Marie Reiertsen (FrP) [11:45:47]: Ein stor takk til interpellanten for at denne alvorlege og leie saka har kome opp på dagsordenen her i Stortinget. Det er klart at framstillinga av denne saka på NRK Brennpunkt var ein pinleg affære for Nav. Spørsmålet eg sat igjen med, var: Er det dette som skal vera kvaliteten på Nav og behandlinga av yrkesskadeerstatningssaker? Det er ikkje det minste rart at andre som også blir ei sak hos Nav, mister all tilitt til systemet. Dette kan vi ikkje vedkjenne oss, noko eg også håpar at ministeren kan vera einig i.

Det tannhelsepersonalet det her er snakk om, har vore svært dårleg behandla frå dag éin. Det er uverdig, og ei sak ein godt kunne vore forutan i vårt land. No må ein få gjort noko vidare – først og fremst må desse det gjeld få den behandlinga dei har krav på og den erstatninga dei har rett til. Ein må også etter kvart få på plass sikre rutinar og god saksbehandling for alle som kjem inn under kategorien yrkesskadesjukdommar. Her er det tydelegvis ein stor mangel, noko denne saka viser.

Interpellanten tek i denne saka opp spørsmål både om overprøving av utgreingar og konklusjonar frå arbeidsmedisinske ekspertar frå fleire hald og om ei heilt utruleg lang saksbehandlingstid. Det at Nav vil ha rapport om denne saka, fortel litt om at ein kanskje var på gyngande grunn i avslaga sine. Rapporten berre bekreftar at det kvikksølv tannhelsesekretærene vart eksponerte for, gav dei sjukdom. Ein kan vel ikkje koma med ein klarare konklusjon. Rapporten seier òg at saksbehandlingstida har vore altfor lang, og at samarbeidet mellom yrkesmedisinaren og Nav må bli betre. Likevel er rapporten på høyring. Ein må då samtidig stilla spørsmål ved at ein fortset utrøyttleg å mæla vidare med høyringar. Når Nav no har kome med ei innrømming som mest sannsynleg sat langt inne, er det vel berre å avslutta og konkludera, og ikkje minst bruka tida på kraftige endringar i måten ein behandlar menneske på i slike saker.

Eg har tidlegare teke opp med ministeren spørsmålet om at Nav sine legar overprøver spesialistar. Svaret frå statsråden er at dersom ein meiner at spesialistane meiner at dei vert overprøvde, vil dette ofte ha si årsak i at etaten vurderer det slik at legeerklæringane ofte då er mangelfulle og/eller at dei eventuelt har sprikande konklusjonar. Dette er ganske utruleg. Det er vel inga sak som har ein så stor bunke av langtifrå mangelfulle opplysningar eller sprikande konklusjonar som denne. Likevel var det det som skjedde i denne saka, dei vart overprøvde av legar i Nav. Samtidig vert det òg presisert frå Arbeids- og velferds-etatens rådgivande overlege at desse utelukkande har ein rådgivande funksjon, og ingen vedtaksrett. Men her igjen verkar det som det stikk motsette har vore gjeldande.

Eg reknar no med at denne saka gjer at ministeren gir

konkrete retningslinjer for Nav, slik at dei kan behandla menneske som kjem opp i slike situasjonar, på ein skapleg måte frå starten av. Samtidig hadde det vore bra om statsråden no verkeleg kunne bekrefte at ein er sikker på at Nav vil endra praksis i slike saker, at dei også vil møte menneska bak dei ulike sakene og ikkje behandla dei usedde.

Som medmenneske har eg stor medkjensle med desse det gjeld, dei som har vore gjennom denne prosessen. Likevel vil eg nytta høvet til å takka for at dei orka å stå fram. Det er flotte kvinner som hadde fortent noko heilt anna enn ein stor kamp mot Nav for sine rettmessige yrkesskadeerstatningar etter eit tidlegare farleg arbeid i samfunnet vårt.

Laila Dāvøy (KrF) [11:49:43]: Jeg er egentlig veldig takknemlig for det engasjementet som alle har vist i saken, og jeg er oppløftet av denne diskusjonen. Det er jo vi her i Stortinget, som lovgivere, som faktisk står her og snakker varmt om at dette er en gruppe som ikke passer helt inn i regelverket hva gjelder loven og det vi ønsker skal skje.

Statsråden sa at det kunne kanskje være andre grupper som også ville kunne få erstatning hvis disse dommene står. Ja, det kan hende – det få vi jo se – men det skal selvfølgelig ikke være til hinder for at rettighetene til tannhelsesekretærene skal gjennomføres.

Statsråden sa også at etter dagens regelverk vurderer Nav at årsakssammenhengen – jeg vil si med mine ord – ikke er til tannhelsesekretærenes gunst. Det betyr også at vi må ha en klargjøring, og vi må ha en klargjøring både politisk og juridisk. Den politiske vurderingen kan ende opp med at en endrer regelverket. Vi sitter faktisk med to dommer fra Trygderetten, som sier at lovanvendelsen er feil. De sier også en del andre ting. Men det som kanskje er noe av det viktigste, er at hvis vi som politikere mener at tannhelsesekretærene, som er en relativt stor kvinnedominert yrkesgruppe, som flere har vært inne på – kanskje ikke så mange har vært utsatt i den store sammenhengen – skal få mulighet til å få erstatning, kan vi altså endre regelverket politisk. Jeg synes mange innlegg her i dag har gått i den retning at det ønsker vi politisk. Bjarne Håkon Hanssen ønsket det. Han sa helt klart at det var det han ønsket. Derfor endret han regelverket – sannsynligvis ikke godt nok. I hvert fall sier Nav at de ikke har fått et regelverk som gjør at de vil endre dette.

Ingen har betvilt at yrkesmedisinene har påvist sammenhengen mellom eksponering og sykdom. Det er viktig – heller ikke statsråden. Men det er altså regelverket som kolliderer.

Så igjen: Jeg håper at Nav ikke går til anke. Men jeg utfordrer statsråden, for statsråden kan gå tilbake og ordne opp i systemet. Hun kan lage nye regelverk. Hun kan til og med komme til Stortinget for å endre loven hvis det skulle være feil i forhold til loven. Jeg mener, etter så mange som har talt her fra ulike partier, at vi vil at dette skal skje for tannhelsesekretærene. Ikke bruk tiden til å gå for mye inn i jusen, endre det heller slik at vi får det til, at vi får gjort det, og at de får erstatning.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:52:44]: Jeg vil starte med å takke interpellanten, men ikke for at hun satte denne saken på dagsorden, for jeg har lyst til å understreke at denne saken er på min dagsorden hele tiden, og at den er veldig viktig for meg.

Politikken i denne saken er at det har vært for dårlig saksbehandling i disse sakene. Det er mange årsaker til det, men jeg er den første til å underskrive på at denne saken – og disse sakene generelt – har vært for dårlig behandlet. Det er nettopp derfor jeg har gått gjennom hva vi nå skal gjøre for å gjøre det bedre.

Jusen i dette, representant Røe Isaksen, er at det er min fordømte plikt som statsråd å forholde meg til det regelverket som Stortinget har gitt, og som en lang rettspraksis har fulgt opp. Det må jeg forholde meg til. Det er derfor jeg må be om tid til å kunne forholde meg til dette på en ordentlig måte. Det som er situasjonen, er at det er to saker vi hadde før jul, og i den ene var det ingen tvil. Den ene kvinnen fikk yrkessykdom. Det var greit, for da var man innenfor den lista som loven legger, og som praksis har stadfestet. Den andre er utfordringen, for da er man utenfor eller innenfor. Det er det som er spørsmålet. Det samme gjelder løsemiddelskader. Der er det også noen som faller utenfor de kriteriene som lovgivningen og praksis setter opp, og noen som ikke faller utenfor. Jeg sier bare her at jeg må se på helheten før jeg konkluderer i denne saken.

Hva gjør jeg med det regelverket vi har – jeg kan bruke tid på historien bak det – før jeg konkluderer i den saken? Et mulig punkt i den konklusjonen kunne vært at vi brakte saken inn for lagmannsretten for å få den prøvd der. Jeg vil gå ganske langt i å si at det akter ikke jeg å gjøre. Men jeg må understreke, fordi jeg nettopp tar den juridiske rollen min som statsråd veldig alvorlig, at det betyr ikke at jeg nå har sagt at vi legger om praksis. Det må jeg ha en vurdering av. Men den kvinnen som har kjempet den kampen og kommet dit i Trygderetten, skal slippe å møte staten i Borgarting lagmannsrett. Det er klart fra min side. Men så forbeholder jeg meg også retten til, som jeg også har plikt til, å foreta en vurdering av totaliteten av regelverket før jeg på egnet måte kommer tilbake med hvordan vi skal behandle disse sakene videre.

Jeg har lyst til å si at i min progressive ungdom var det ikke noen forskjell på jus og politikk. Vi mente faktisk at jusen var veldig politisk, og det vil jeg fortsette å mene.

Presidenten: Statsråden bes tiltale presidenten og ikke representantene direkte.

Sak nr. 5 er avsluttet.

Sak nr. 6 [11:55:40]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bent Høie, Sonja Irene Sjøli og Laila Dåvøy om opprettelse av en «havarikommisjon» for helsesektoren (Innst. 185 S (2010–2011), jf. Dokument 8:146 S (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 45 minutter og fordeles med inntil 10 minutter til saksordføreren, inntil 5 minutter til hver av de øvrige partienes hovedtalere og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Jon Jæger Gåsvatn (FrP) [11:57:06] (ordfører for saken): Denne saken ble tildelt komiteen den 7. juni i fjor, så komiteen har faktisk jobbet med den i sju måneder, og jeg vil benytte anledningen til å takke komiteen. Det ble uttrykt stor velvilje fra begge sider til å finne løsninger, og vi ventet lenge på varslede nye signaler fra regjeringen.

Før sommeren i fjor var det en rekke oppslag i avisene, og flere av partigrupperingene hadde møter med pårørende og pasienter. Dette resulterte bl.a. i at regjeringen opprettet en utrykningsenhet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet dette forslaget om en havarikommisjon, og Fremskrittspartiet utarbeidet et forslag om pasienter og pårørendes rettigheter ved såkalte uheldige hendelser. Jeg vil gjerne stille spørsmål ved måten det arbeides på, for det ble fort litt låste posisjoner, og jeg opplever egentlig at regjeringspartiene er imøtekommende i merknadsform, men at de ikke vil strekke seg så langt som til å støtte et forslag eller diskutere et omforent forslag. Historien har vel vist at det er i brytningen mellom politiske standpunkt at en finner de gode og varige politiske løsningene. Ser vi på bakgrunnen, ble det i helsevesenet allerede i 1994 et pålegg om internkontroll, og vi fikk en nasjonal strategi for kvalitetsutvikling i helsetjenesten som påla etableringen av internkontrollsystem fra år 2000. Det førte til at det ble utarbeidet en rekke prosedyrer ved våre institusjoner, men det har vært liten kontroll med implementeringen av prosedyrene, det vil si om ansatte har satt seg inn i prosedyrene og fulgt dem.

Tilsynet kan slå ned på om det er mangel på prosedyrer, og tilsynet kan også bemerke når prosedyrer ikke blir fulgt, men det får ubetydelige konsekvenser og læringsutbyttet har vært dårlig. En undersøkelse fra 2003 viste at såkalte uheldige hendelser i helsevesenet kunne føre til 2 000 dødsfall og 15 000 varig skadde pasienter årlig her i landet. Det tilsvarer over 5 døde og 40 skadde hver dag hele året. Hadde dette skjedd i trafikken, så hadde det blitt tatt affære straks. I tillegg kommer de pasientene som får forbigående mersykklighet. Hvis en ser på konsekvenser og ekstrabelastninger pasienter og pårørende står overfor som en følge av dette, og belastningen også for involvert helsepersonell, konsekvensene for ressursbruken i helsevesenet samt helsevesenets omdømme generelt, så står vi overfor en formidabel utfordring. TV 2 viste oss i går beregninger på at slike hendelser koster samfunnet 1,75 mrd. kr per år. Jeg er overbevist om at dette tallet skal være langt, langt høye-

re, for det er en stor grad av underrapportering og store mørketall.

Beklageligvis har det ikke skjedd så mye de første årene etter at den nevnte rapporten ble lagt fram og kommentert av professor Peter Hjort. Men i de siste par årene har det igjen blitt satt søkelys på og avdekket flere uheldige hendelser, også med dødelig utgang. Dette tyder på en gjentakende systemsvikt som en må ta på alvor. Regjeringen tok som nevnt initiativ til å etablere en toårig forsøksordning med en egen utrykningsenhet i Statens helseilsyn som fra 1. juni i fjor fikk i oppdrag å rykke ut når alvorlige hendelser inntreffer i spesialisthelsetjenesten.

Forslagsstillerne peker på at den modellen regjeringen har opprettet for helsesektoren, er bygd opp på en helt annen måte enn havarikommisjonen for transportsektoren, som ble etablert i 2008. Opposisjonspartiene ønsker da også at en tilsvarende havarikommisjon etter modell fra transportsektoren utprøves i helsevesenet parallelt med den utrykningsenheten regjeringen har etablert, og at det legges opp til en god følgeforskning, slik at Stortinget kan sikre seg best mulig grunnlag for hvilken modell det er best å gå videre med. Det foreslås også at det etableres helsefaglig kompetanse hos politiet, slik at de i langt større grad skal kunne etterforske saker i helsevesenet på selvstendig grunnlag.

Det er et paradoks at hvis en person blir påført blind vold og dør rett utenfor sykehusets dører, etterforsker politiet og tar ut tiltale. Skulle en pasient bli utsatt for en såkalt uheldig hendelse som følge av slurv eller grov uaktsomhet, eller som følge av svikt i dårlig vedlikeholdt teknisk utstyr innenfor sykehusets vegger, har politiet samme mulighet til å etterforske, men de gjør det ikke.

Jeg vil ta et eksempel om en eldre dame i Ålesund som falt ut av sengen fordi det var en svikt i låsemekanismen på sengehesten. Åstedet ble fort ryddet og rengjort, og seng og sengehest ble fjernet. Noen dager senere ble det observert at sykehuset i det stille vraket flere senger og sengehester. Mitt spørsmål er om det må skje ulykker og dødsfall, eller om vi kan forvente en viss form for proaktivitet.

De siste årene har vi dessverre sett mange uheldige hendelser i helsevesenet. Flere av oss var med på en gripende markering utenfor Stortinget i går.

Det er naturlig at det også i helsevesenet, som alle andre steder, begås feil. Inngrep og behandling er beheftet med risiko, og helsevesenet er ekstra sårbart ettersom konsekvensene av feil ofte blir store. Det er derfor nødvendig at man innen helsevesenet lærer av sine feil, og på dette området er man i dag altfor lite flinke. Det bekreftes også av Statens helsetilsyn, og direktør Lars E. Hanssen snakker om en ukultur og en uvilje til å lære av feil. Dette er alvorlig, og det er et ledelsesproblem som må tas på alvor.

Det siste året har jeg hatt flere møter med familier som har mistet sine kjære etter uheldige hendelser i helsevesenet, og jeg har møtt foreldre som har levert inn en nærmest frisk unge til et enkelt inngrep og fått tilbake et sterkt hjerneskadd barn på grunn av manglende surstofftilførsel under operasjonen. Disse møtene har gjort et sterkt og varig inntrykk på meg.

Mange av disse pårørende sitter i etterkant igjen med en følelse av at de ikke blir tatt tilstrekkelig på alvor. Faren til den hjerneskadde gutten gråt og takket oss for møtet og sa at vi var de første myndighetspersoner som hadde villet møte og se gutten i løpet av de tre–fire årene de hadde kjempet for å få fram sannheten om hva som gikk galt under operasjonen.

Uheldige hendelser som medfører alvorlig skade og eventuelt dødsfall, blir i for liten grad etterforsket av andre instanser enn sykehuset eller helsevesenet selv. Dette har mange årsaker. Delvis skyldes det manglende rutiner i helsevesenet på å behandle slike situasjoner som åsted. Delvis skyldes det manglende politikompetanse, og delvis skyldes det at politiet sjelden etterforsker slike saker uten å søke råd fra Helsetilsynet, noe som ofte tar lang tid. Dette gir i sum en situasjon som vi ikke kan være bekjent av, og derfor er en prøveordning med en havarikommisjon for helsesektoren etter modell fra transportsektoren, etter vår oppfatning, rett vei å gå.

En uavhengig instans som har kompetanse til å avdekke årsaker eller uheldige hendelser, vil være et vesentlig tiltak for å kunne hindre at noe tilsvarende skjer igjen.

Havarikommisjonen for transport definerer slike årsaksforhold uten at de har sanksjonsmulighet og uten at det er de som foreslår løsningene. Med en tilsvarende havarikommisjon i helsevesenet vil sanksjonsmyndigheten fortsatt ligge til Helsetilsynet og politiet. Det er derfor ubeskrivelig viktig at man også styrker etterforskningskompetansen i politiet i slike saker. Dette kan organiseres på mange ulike måter, men det er viktig at dette blir en enhet som har spesiell kompetanse for slike saker. Et naturlig utgangspunkt for dette er etter Fremskrittspartiets oppfatning å se på organiseringen av Økokrim.

Det er viktig at helsetjenesten blir bedre på å forhindre uheldige hendelser. Det er mange grep som kan gjøres i så måte, og ett av dem er å stramme vesentlig inn rutiner for avviksrapportering og klagehåndtering, samt å åpne for at pasienter og pårørende kan melde det de oppfatter som avvik i sykehusets interne system. På denne måten vil helsetjenesten få større oversikt over situasjonen, og det vil i sin tur gi større muligheter for å lære av egne og andres feil.

I tillegg vil dette bidra til å sikre pasienters og pårørendes rettssikkerhet. Det er ubeskrivelig viktig at pasienters og pårørendes interesser blir styrket ved uheldige hendelser.

Jeg opplever at regjeringspartiene også i denne saken er mer opptatt av systemene enn av enkeltmenneskene. Fremskrittspartiet fremmer forslag om at pasienter og pårørende skal få god informasjon hvis det har skjedd en uheldig hendelse. Det skal opplyses om konsekvenser, klage- og erstatningsmuligheter, og det hele skal journalføres. Vi har fått med oss Høyre og Kristelig Folkeparti på dette, men det er direkte skremmende at regjeringspartiene vil stemme forslaget ned. De kan selvfølgelig igjen henvise til at det er satt ned en arbeidsgruppe, at det vil komme en proposisjon, osv., som de ofte gjør; og så forventer de at vi skal slå oss til ro og tenke at «det er von i hangende snøre». Men nå begynner det etter hvert å bli så

mange snører som denne regjeringen har hengende ute, at alle som har litt peiling på fiske, forstår at dette blir bare vas og ingen fisk.

Ved uheldige hendelser som medfører dødsfall, mener Fremskrittspartiet at det er avgjørende at de pårørende får partsrettigheter, slik at de er sikret tilstrekkelig innsyn og informasjon i etterkant av en slik hendelse. For mange pårørende er kampen mot systemet for å få vite sannheten rundt tapet av sine nærmeste den tøffeste kampen. Det er fullstendig uholdbart, for ikke å si uakseptabelt.

Fremskrittspartiet vil styrke de pårørendes rett til å følge slike saker gjennom å gi disse pårørende rett til bistandsadvokat i grove tilfeller. Alle vil tjene på at de pårørende blir bedre ivaretatt, også helsevesenet vil kunne lære og dermed profitere på det.

Så et par ord når det gjelder meldesystemet som regjeringen foreslår å endre, noe vi fra opposisjonens side vil ta sterk avstand fra. Vi mener at meldingene – de såkalte § 3-3-meldingene – fortsatt må gå til Helsetilsynet. Da først kan Helsetilsynet følge opp det kvalitetsarbeidet som blir gjort ute i virksomhetene, på en tilfredsstillende måte. Vi må få et system som gjør at vi kan ha tillit til vårt helsevesen. Vi må sørge for at de ansatte får mulighet til å utføre sitt arbeid på en faglig forsvarlig måte, og vi må sørge for at helsevesenet er en lærende virksomhet som lærer av feil. Vi må sørge for at pasienter og pårørende blir involvert og tatt på alvor.

Med det vil jeg ta opp de forslag som Fremskrittspartiet er medforlagsstiller til eller har fremmet selv.

Presidenten: Representanten Jon Jæger Gåsvatn har tatt opp de forslag han refererte til.

Tore Hagebakken (A) [12:06:58]: Grunnleggende for all pasientbehandling er trygghet, sjølsagt – trygghet for at vi får den riktige behandlingen til rett tid, og trygghet for at unødvendig skade/feil ved behandling ikke oppstår.

Jeg har møtt flere mennesker som ikke har opplevd den tryggheten de fleste av oss tar for gitt. Noen har også opplevd fatale konsekvenser enten fordi de har kommet for sent til behandling, eller fordi det har oppstått feil eller skade under behandling, og sist, men ikke minst, opplevd ikke å bli godt nok ivaretatt når skade først har skjedd.

I går var vi på Eidsvoll's plass. Den var fylt med lys til minne om dem som har mistet livet som følge av at noe gikk alvorlig galt. Det gjorde sterkt inntrykk igjen å møte og høre de pårørende.

Pasientsikkerhet er et svært viktig tema. Jeg er glad for enhver anledning til å kunne sette trygghet for god pasientbehandling på dagsordenen. Derfor er det også svært positivt at statsråden nå har varslet en egen stortingsmelding om pasientsikkerhet og kvalitet. Det vil løfte temaet ytterligere og gi oss god mulighet til å se tingene i sammenheng.

Det er gjort mye bra på norske sykehus for å redusere uønskede hendelser. Likevel kan vi – og må vi – bli bedre. Nullvisjonen må være det vi strekker oss etter. Samtidig vil det alltid være risiko knyttet til alle former for menneskelig atferd, også ved behandling i sykehus, sjølsagt.

Derfor må pasientsikkerhet settes i høysetet, og vi må gå helhetlig og systematisk til verks.

Forslaget fra representantene Høie, Sjøli og Dåvøy reiser viktige problemstillinger knyttet til arbeidet for økt pasientsikkerhet. Forslaget viser også hvor komplekst dette er. En prosess for økt pasientsikkerhet krever inngripen på flere trinn. Det hjelper ikke med rask intervensjon hvis problemet er mangelfull varsling. Det hjelper heller ikke med rask intervensjon hvis berørte parter ikke høres i denne prosessen, slik at reaksjonen og læringen på denne måten blir mangelfull.

Jon Jæger Gåsvatn tok utgangspunkt i fiske. Da vil jeg si: Vi har gjort noe med maskevidden, og det har blitt oppdaget flere feil. Jeg er glad for den serie med tiltak som er iverksatt og planlagt fra regjeringas side. Pasientsikkerhet er førende både i helse- og omsorgslov og i ny helse- og omsorgsplan, som etter hvert kommer til Stortinget i sin endelige form etter å ha vært på høring. Dette innebærer en skjerpelse og økt fokus på pasientsikkerhet, deltakelse og kvalitetsarbeid. Vi ser, som sagt, allerede resultater, men vi ønsker ytterligere erfaringer og støtter ikke forslaget om en havarikommisjon.

Det første og viktigste skrittet for å øke pasientsikkerheten er at uønskede hendelser faktisk rapporteres. Det er fortsatt for mange miljøer i helsesektoren som ikke er gode nok til å varsle om feil. En viktig årsak til dette kan være redsel for represalier og sanksjoner mot nære kollegaer. For å bote på dette har regjeringa innført en ny varslingsplikt og ny meldeordning som løsrives fra sanksjoner og tilsynsmyndigheter. Terskelen for å melde fra blir dermed lavere, og det er veldig viktig å ha en åpen og trygg meldekultur.

Det andre avgjørende skrittet er at det handles raskt når uønskede hendelser først har inntruffet. Jeg mener at forslaget om en havarikommisjon kanskje blir litt for lite nyansert. Mange såkalte uønskede hendelser i sykehus er av en slik art at de juridisk sett ikke er alvorlige nok til å bli rapportert videre til Helsetilsynet, men det betyr ikke at de som er involvert i hendelsen, ikke opplever det som alvorlig. Hvordan det enkelte sykehus reagerer og lærer av slike hendelser blir derfor avgjørende. Noen sykehus har gode systemer for dette, som f.eks. Akershus universitetssykehus, hvor et eget kvalitetsteam både sørger for varsling, samtaler med berørte pasienter og pårørende og vurdering av videre behandling.

Denne utrykningsgruppen i Helsetilsynet, som ble etablert 1. juni i fjor, utgjør et viktig tiltak for rask intervensjon i de alvorlige hendelsene. I tillegg til raskt å kunne gå inn og analysere hendelsesforløp og vurdere videre tiltak er det spesielt viktig å understreke at utrykningsgruppen skal lytte særskilt til pasienter og pårørende. Som en mor en gang sa til meg: Da legen fortalte meg at noe var gått fryktelig galt under operasjonen, var det som et lynnedslag. Men tiden etterpå, når vi sitter igjen med tusen spørsmål og ingen vil snakke med oss, er som en evig solformørkelse. Vi skylder alle som har opplevd dette, og de som er gått bort, at vi lærer av feil.

Så vil jeg avslutningsvis si at pasientsikkerhetsarbeidet heldigvis, også politisk, preges av stor grad av enighet om

at vi må bli bedre, om vi ser litt annerledes på nettopp denne saken vi har her i dag.

Bent Høie (H) [12:12:20] (komiteens leder): Jeg vil starte med å takke pårørendegruppen som i realiteten har æren for at dette forslaget er til behandling i Stortinget i dag. Det er vel nesten et år siden første gang representanten Laila Dāvøy og jeg hadde et møte med familien Lie der de lanserte ideen om en havarikommisjon for helsevesenet.

Jeg vil være ærlig og si at min første reaksjon da på mange måter var det som er regjeringens partienes ståsted i dag, nemlig at jeg tenkte: Vil det være nødvendig med nok et nivå som skal undersøke hva som har skjedd i helse-tjenesten? Holder det ikke med Helsetilsynet? Men møtet pirret min nysgjerrighet. Jeg oppdaget veldig fort da jeg gikk inn i diskusjonen og gjorde undersøkelser, at det ikke minst var veldig mange i helsevesenet som selv hadde jobbet med denne ideen over mange år uten å få gjennomslag. Men først da pårørendegruppen startet sitt arbeid og fikk oppmerksomhet om dette, klarte en å bevege det politiske miljøet. Det førte i hvert fall til at vi satte oss ned og jobbet med dette forslaget.

Situasjonen i dag er jo at det er for mange som dør og blir skadet i helsevesenet. Situasjonen er også at pårørende opplever å ikke bli hørt. Mange er nødt til å leve med uvissheten om hva som er skjedd. Det er helt riktig, som representanten Hagebakken sier, at det er viktig å lære av feil, men det er et stadium før det. Det første er å innrømme at det har gått galt. Men det neste stadiet er faktisk å finne ut hva som har gått galt. Før en har innrømmet at noe har gått galt og funnet ut hva som har gått galt, går det ikke an å lære av de feilene som er gjort.

Helsetilsynet og helsedirektøren påpeker at det er en form for ukultur, som han kaller det, i helsevesenet, at en ikke lærer av egne feil. Men også dagens system, og det er det systemet som regjeringens partiene i dag går inn for å videreføre og ikke supplere, privatiserer i altfor stor grad ansvaret for sikkerhet i helsevesenet til den enkelte helsemedarbeider, og ser ikke i tilstrekkelig grad at mennesker som jobber i helsevesenet, ikke er overmennesker. De er mennesker som alle oss andre, og mennesker gjør feil. Derfor er det helt avgjørende å ha fokus på hva det er i systemet som ikke hindrer at menneskelige feil får så store, alvorlige konsekvenser. Det er dette som er den metodisk andre tilnærmingen til sikkerhetsarbeid, som ikke er et alternativ til Statens helsetilsyn, men et nødvendig supplement til Statens helsetilsyn, som er hele kjernen i dette forslaget, nemlig å etablere et redskap for såkalt rotårsaksanalyse, som en havarikommisjon vil være. Jeg kan ikke med min beste vilje forstå hvorfor det er så forferdelig vanskelig for helseministeren å akseptere at det er en god idé å prøve ut denne metoden parallelt med metoden om et raskere Statens helsetilsyn, som i realiteten utrykningsgruppen representerer, slik at en, når en om to år skal evaluere den ordningen, faktisk kunne evaluert en annen ordning samtidig. Dermed hadde Stortinget hatt et betydelig bedre beslutningsgrunnlag for å vurdere hva som skal være den helhetlige løsningen.

Jeg er veldig redd for at hvis vi ikke klarer å bevege

det politiske flertallet før om to år, vil resultatet være at en om to år ikke er kommet noe særlig lenger enn det en er i dag, og så skal en på ny prøve ut en ordning med havarikommisjon før en trekker en konklusjon. Dermed vil veldig, veldig mange mennesker dø eller bli skadd i helsevesenet unødvendig, fordi det politiske systemet ikke arbeider raskt nok. Dette er en modell som er velkjent fra samferdselssektoren, der en har et luftfartstilsyn, der en har et biltilsyn, der en har politiet til stede, men samtidig har en havarikommisjon. Og det er betydelig flere mennesker som dør eller blir skadd i helsevesenet vårt enn det er mennesker som dør eller blir skadd i trafikken. Det samme gjelder politiets kompetanse. Hvorfor har vi bygd opp kompetanse på økonomikriminalitet og miljøkriminalitet i politiet, men er ikke villig til å bygge opp kompetanse i forhold til samarbeid med helsevesenet?

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:17:50]: Forslaget om å opprette en statlig havarikommisjon for helsevesenet, som behandles i dag, har sin bakgrunn, som representanten Høie sa innledningsvis, i et utrolig sterkt engasjement fra en gruppe pårørende som har opplevd det tragiske å miste en av sine aller nærmeste, barn, ektefelle, uforklarlig på sykehus – dødsfall som normalt ikke skulle ha skjedd.

Jeg har også møtt disse pårørende og hørt deres historier. Det har gjort veldig sterkt inntrykk. Det har gjort inntrykk å høre deres historier om hvordan de har opplevd situasjonen på sykehuset, fortvilelsen over ikke å bli hørt, det å oppleve at man ikke er part i saken, og at det har tatt veldig lang tid fra dødsfallet har skjedd, til saken har blitt behandlet i Helsetilsynet. Det har også gjort sterkt inntrykk å oppleve det sterke engasjementet denne gruppen har vist for å få rettet opp feil de har opplevd, slik at andre ikke skal oppleve det samme. Det har gjort sterkt inntrykk, og det engasjementet skal de ha all respekt og honnør for.

Så er det samtidig gledelig å kunne konstatere, og det er snart et år siden vi har møtt dem, at deres engasjement har gitt resultater. Helseministeren har for over et halvt år siden tatt initiativ til å opprette en utrykningsenhet. Den skal rykke ut raskt ved alvorlige hendelser, og utrykningsgruppens oppgave og mandat er veldig likt de oppgavene en havarikommisjon ville hatt. Rapporten fra gruppens arbeid er at erfaringene er gode, ikke minst i forhold til pårørende.

Det har vært satt fokus på pasientsikkerhet. Pasientsikkerhetskampanjen «I trygge hender» startet 27. januar, med det formål å redusere antall pasientskader. Den kampanjen har fått tydelig støtte fra bl.a. Helsetilsynet. Det er oppnevnt et hurtigarbeidende utvalg som skal vurdere pårørendes stilling i tilsynssaker, nettopp det som det har vært satt fokus på. Rapporten skal foreligge 15. april.

Det vil bli framlagt en ny helse- og omsorgslov med forslag om at alle virksomheter i spesialisthelsetjenesten og kommunehelsetjenesten skal drive systematisk arbeid med pasientsikkerhet. Pasientsikkerhet vil stå sentralt når vi skal behandle Nasjonal helseplan til våren, og, til slutt, det vil bli framlagt en egen stortingsmelding om kvalitet og pasientsikkerhet, hvor dette temaet blir behandlet bredt,

og hvor åpenhet, informasjon, måling av kvaliteter og ikke minst stort fokus på å lære av feil vil være sentralt.

Jeg er ikke i utgangspunktet imot at det blir opprettet en havarikommisjon slik det er foreslått, men jeg mener at det blir feil å gjøre det nå. Det er opprettet en utrykningsenhet, med samme formål som en havarikommisjon. Det skal være en prøveordning, hvor erfaringene skal evalueres om to år. Å skulle etablere en havarikommisjon parallelt vil etter min mening ha begrenset verdi. Det vil også by på rolleavgrensingsproblemer mot både helsetilsyn og politi, så det å ha alle disse tre instansene gående samtidig, mener vi vil være feil.

Derfor vil den beste løsningen være, slik komiteens flertall innstiller på, først å vinne erfaringer med utrykningsenheten slik det er planlagt. Så får Stortinget ta stilling til om det er naturlig å videreføre den ordningen over i en havarikommisjon når man har evaluert det. Det er den rette måten å gjøre det på, og det er også SVs innstilling.

Kjersti Toppe (Sp) [12:21:55]: Det har vært stort fokus den siste tida på uheldige hendelser med fatale utfall som har skjedd på norske sjukehus. Historiene har gjort inntrykk. Sjøl om de fleste pasienter opplever god og trygg behandling i den norske helsetjenesten, skjer det mange feil. Og når det skjer feil, er det flere eksempler på at helsetjenesten ikke reagerer med åpenhet og ikke har gode nok system som sikrer læring og forbedring. Pasienters og pårørendes stilling i tilsynssaker synes å være for svak. Helsetilsynet er blitt kritisert for mangelfull og sen etterforskning, og politiet er kritisert for å mangle helsefaglig kompetanse for å granske alvorlige uhell i helsesektoren.

En gruppe pårørende som har opplevd å miste en av sine nærmeste etter sjukehusfeil, har gjort et viktig arbeid for å bedre pasientsikkerheten ved å fortelle sine historier. De pårørende som har stått fram offentlig og ropt et varsku om systemfeilene, har bidratt til at arbeidet med pasientsikkerhet, sjukehusenes håndtering av uheldige hendelser og Helsetilsynets rolle har fått stort politisk fokus.

Flere tiltak er allerede satt i verk av regjeringen for å forbedre arbeidet med å avdekke systemmangler og systemfeil og å sikre bedre rutiner. En prøveordning med utrykningsgruppe i Helsetilsynet er etablert. Forvaltningen av meldeordningen etter spesialisthelsetjenesteloven § 3-3 er foreslått flyttet fra Helsetilsynet til Nasjonalt kunnskapssenter for helsetjenesten. De regionale helseforetakene er i foretaksmøter pålagt en varslingsplikt direkte til Statens helsetilsyn. Kritikken mot Helsetilsynets veileder for saksbehandling når det gjelder pårørende, er tatt til følge. Regjeringen har oppnevnt et hurtigarbeidende utvalg som skal vurdere pasienters og pårørendes stilling i tilsynssaker.

I Nasjonal helse- og omsorgsplan vil det være et sentralt mål å styrke arbeidet med kvaliteten i helse- og omsorgstjenesten og bedre pasientsikkerheten. I 2011 er det satt i gang en nasjonal pasientsikkerhetskampanje. I går ble nyheten om at regjeringen vil fremme Norges første stortingsmelding om kvalitet og pasientsikkerhet i helsetjenesten, gjort offentlig.

Det har vært et stort tverrpolitisk fokus i helse- og

omsorgskomiteen på pasientsikkerhet. Opposisjonen har fremmet ulike forslag for bedre pasientsikkerhet, og slik bidratt til å sette politisk fokus på området. Det synes jeg er positivt, og jeg synes det er bra at opposisjonen har hatt et så stort engasjement på dette området.

I dag skal Stortinget ta stilling til et forslag fra opposisjonen om å opprette en havarikommisjon for helsesektoren. Aller først vil jeg understreke at vi synes det er mange gode argumenter for å opprette en slik havarikommisjon. Vi deler fullt ut intensjonen bak forslaget. Men i høringene om saken er det også kommet fram argumenter for at det ikke er avgjørende å opprette en havarikommisjon på det nåværende tidspunkt. Blant annet har Den norske legeforening i sitt høringssvar advart mot å etablere nye system i tillegg til de etablerte, før det foreligger mer kunnskap om dagens praksis og prøveordningen med utrykningsenheten er evaluert.

Regjeringspartiene har i merknadsform uttalt at vi vil komme tilbake til behovet for en havarikommisjon når vi har evaluert utrykningsenheten og høstet erfaringer av denne prøveordningen. Det er naturlig at en havarikommisjon blir vurdert i arbeidet med en stortingsmelding om pasientsikkerhet.

Regjeringspartiene ser det som svært viktig at det sikres tilgang til helsefaglig kompetanse i politiet slik at det oftere og på en bedre måte skjer etterforskning av alvorlige hendelser og dødsfall i helsevesenet. Opposisjonen foreslår at denne kompetansen må bygges opp innenfor politiets egne etater. Justis- og politidepartementet mener det er mest hensiktsmessig for politiet å hente den best tilgjengelige kompetansen fra andre fagmiljøer istedenfor å utvikle tilsvarende kompetanse i politiet. Vi støtter Justis- og politidepartementets vurderinger om dette. Vi mener at de økte kravene til bedre pasientsikkerhet, som omtalt, i seg sjøl vil føre til at politiet varsles oftere og tidligere.

Pasientsikkerhetsarbeid er først og fremst et ledelsesansvar, som styrene i helseforetakene må ha kontinuerlig fokus på. Sjøl om helsetjenesten skiller seg fra andre sektorer gjennom en betydelig lovgivning rettet mot personer i helsetjenesten, som arbeidstakere og profesjonsutøvere, og har et særskilt tilsynssystem i fylkene og sentralt gjennom Statens helsetilsyn, kommer vi ikke forbi at å sikre kultur for læring og forebygging av uheldige hendelser, god kommunikasjon med pasient og pårørende når uheldige hendelser skjer, er et systemansvar.

Det er gjort mange nye grep for å styrke dette feltet det siste året, og jeg ser fram til ytterligere fokus på dette området når arbeidet med en egen stortingsmelding om kvalitet og pasientsikkerhet kommer i gang.

Laila Dāvøy (KrF) [12:27:35]: Jeg vil også takke pårørendegruppen for at vi står her i dag, og for det enorme arbeidet de har lagt ned.

Vi kan ikke være bekjent av at det er en ukultur i Helse-Norge – en ukultur fordi uheldige hendelser ikke rapporteres eller undersøkes. Det er behov for en nasjonal gjennomgang av systemproblemene. Dette handler ikke først og fremst om hva enkeltmennesker har gjort, men om systemsvikt og manglende evne til å

lære av feil. Det er også i stor grad et ledelsesproblem.

Vi må ha en kultur i helsetjenesten som er åpen og lærende. Flere har vært inne på at direktøren i Statens helsetilsyn så sent som i fjor sommer sa at sykehusene verken lærer av egne eller andres feil, og at helseforetakene heller ikke vet hvor svakhetene ligger. Han utdypet videre at sykehusene ikke er lærende organisasjoner som bruker tilsynsrapporter, egne erfaringer og registreringer av uhell og nesten uhell til å bedre kvaliteten. Videre sa han at ledelsen ikke tar tydelig nok ansvar for at behandlingen er forsvarlig, og at helseforetakene mangler styringssystemer og internkontroll. Og sist, at ledelsen ikke vet hvilken kvalitet tjenesten har, og hvor svakhetene ligger. Hadde disse faktorene vært på plass, hadde vi kanskje ikke trengt en havarikommisjon.

Jeg vil gå så langt som å si at det ligner en systemkrise. Norge fikk bunnplassering i en nylig gjennomført befolkningsundersøkelse om pasientsikkerhet. Så lenge det skjer altfor mange unaturlige dødsfall på norske sykehus, kan vi ikke si at vi har blant verdens beste helsetjenester. Hvor store helsebudsjettene er, sier heller ikke noe om kvaliteten på tjenestene.

Det er tverrpolitisk enighet om å ha et offentlig helsetilbud der alle sikres likeverdige og gode helsetjenester. En slik tjeneste er helt avhengig av tillit. En rekke ganger har jeg hatt sterke møter med pårørende som har opplevd å miste en av sine kjære, ofte helt unødvendig. Denne type erfaringer bryter ned tilliten.

Pasientsikkerheten blir stadig viktigere, siden vi behandler stadig flere pasienter, og behandlingen blir også mer og mer avansert på grunn av den medisinske og teknologiske utviklingen.

Kristelig Folkeparti mener at det bør og må etableres en prøveordning med en havarikommisjon for helsesektoren etter modell fra transportsektoren. Det er det vi debatterer i dag. Dagens systemer er ikke gode nok for å rydde opp. Det kan ikke være helsetjenesten som skal vurdere seg selv, slik det nå ser ut. Det er behov for at eksterne gransker og analyserer unaturlige dødsfall og uheldige hendelser. Blant annet er det positivt at Helsetilsynet nylig i høringsuttalelse faktisk også har tatt til orde for obligatorisk etterforskning av alle saker hvor barn under 18 år dør uventet – også når dødsfallet skjer i tilknytning til ytelse av helsehjelp. Men dette er ikke nok. Det bør gjelde alle, uavhengig av alder.

Kristelig Folkeparti vil også at det bygges opp spesialkompetanse i politiet på etterforskning av saker i helsesektoren. Vi mener det er viktig for å sikre politiets uavhengighet. Til tross for at politiet kan innhente sakkyndig fagkompetanse andre steder, kan det oppstå lojalitetskonflikter – og vi vet at det medisinske miljøet i Norge ikke er stort.

Kristelig Folkeparti vil at berørte pasienter og pårørende får god informasjon om uønskede hendelser, at konsekvenser og klage- og erstatningsmuligheter belyses, og at dette journalføres på en tilfredsstillende måte. Tradisjonelt har sykehusene vært lukkede og hierarkisk styrte organisasjoner, der pasientene har vært passive mottakere

av tjenestene. Det er ikke bare slik lenger. De siste årene har rett til behandling og brukermedvirkning kommet i stadig større grad som nye verdier. Det er positivt. Likevel er vi ikke i havn. Informasjon om uønskede hendelser vil sannsynligvis styrke pasienters og pårørendes tillit til helsetjenesten – ja, jeg er helt sikker på det.

Jeg må også si at jeg forundrer meg over at regjeringspartiene og statsråden ikke vil gå med på en prøveordning med en havarikommisjon. Det er uforståelig, når man tross alt har satt i gang en annen prøveordning. Disse to prøveordningene kunne gått helt parallelt, slik at vi ikke mister tid. For jeg tror helt bestemt at vi kommer til å få en havarikommisjon senere. Det er mulig – og det er sagt – at Legeforeningen er imot det, men vi vet også at det internt blant legene våre er delte meninger om dette. Og mange ville ønske at dette kom på plass.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [12:32:41]: Representantene Sjøli, Høie og Dåvøy tar opp alvorlige problemstillinger i forslaget om å opprette en egen havarikommisjon for helsesektoren. Vi hører i innleggene her i dag at vi alle ønsker å bedre pasientsikkerheten, og alle de tiltakene som jeg selv har satt i gang og kommer til å iverksette, skal bidra til dette.

I fjor kom det, som flere har vært inne på, frem flere eksempler på alvorlige uønskede hendelser med dødelig utgang. Statens helsetilsyn fikk kritikk for sen og utilstrekkelig reaksjon og manglende involvering av pårørende i tilsynsarbeidet. En slik situasjon var uakseptabel. Med bakgrunn i kritikken, og etter sterke samtaler med pårørende, etablerte jeg en utrykningsgruppe i Statens helsetilsyn fra 1. juni 2010. Helseforetakene ble samtidig pålagt umiddelbar varslingsplikt ved alvorlige hendelser, slik at utrykningsgruppen raskt kan rykke ut for å innhente relevant informasjon fra helsepersonell, pasient og pårørende – dette nettopp på grunn av at det var den raskeste endringen jeg kunne gjøre i den praksis som var etablert, hvor man tidligere hadde forholdt seg til en to måneders frist.

Når uønskede hendelser inntreffer, skal flere formål ivaretas. Hendelsen skal undersøkes med sikte på å klarlegge årsaks- og ansvarsforhold. Pasienter og pårørende skal tas hånd om og bli hørt. Politiet skal trekkes inn når forholdene tilsier det. Hendelsen skal brukes til læring for å unngå lignende i fremtiden. Og endelig skal det reageres mot virksomhet eller helsepersonell dersom resultatene gir grunnlag for det. Utrykningsgruppens arbeid og Helsetilsynets videre oppfølging tar hensyn til alle disse formålene. Jeg har også satt ned et utvalg som skal vurdere pasienters og pårørendes rolle i tilsynssaker. Utvalget skal levere rapporten før påske.

Statens helsetilsyn har rapportert at det er positive erfaringer med utrykningsgruppen – ikke minst den endrede praksis med å involvere pårørende i forbindelse med utrykninger. Men denne gruppen er bare ett av flere tiltak i satsingen på pasientsikkerhet. I oppdragsdokumentet til de regionale helseforetakene er det understreket at det er et lederansvar å ha gode systemer for å melde om og følge opp uønskede hendelser. De ansatte skal oppleve at det er trygt å melde, og at hendelse-

ne brukes til læring og forbedring for hele virksomheten.

Jeg har foreslått å flytte meldinger om betydelig personskade, og nestensskade, fra Helsetilsynet til Kunnskaps-senteret. Formålet med forslaget er at slike meldinger bør utnyttes enda bedre til læring og forbedring. Forslaget har vært på høring, og jeg har fått mange innspill som jeg nå vurderer hvordan vi skal følge opp.

Vi har nylig satt i gang en nasjonal treårig pasientsikkerhetskampanje, «I trygge hender». Kampanjen er konsentrert om områder der vi vet at det er behov for forbedring, f.eks. sykehusinfeksjoner og legemiddelbruk. I forslag til ny helse- og omsorgslov foreslås det å innføre krav om at alle virksomheter i spesialisthelsetjenesten og den kommunale helse- og omsorgstjenesten skal drive systematisk arbeid for å ivareta pasientsikkerheten.

Endelig vil regjeringen, som kjent, i 2012 legge frem en stortingsmelding om kvalitet og pasientsikkerhet i helsetjenesten. I den stortingsmeldingen vil vi ha med evalueringen av utrykningsenheten, så den inngår i denne.

På bakgrunn av det jeg har sagt, mener jeg at det ikke er ønskelig å opprette en egen havarikommisjon for helsesektoren nå. Det er riktig å la utrykningsgruppen få virke ut prøvetiden, og samle erfaringer, så får vi komme tilbake til dette i forbindelse med stortingsmeldingen i 2012.

Forslagsstillerne ønsker at det skal opprettes en egen spesialenhet for helsesaker i politiet. Det er anført:

«Utfordringen for politiet er at de skal vurdere saker som ofte er medisinsk kompliserte og som de ikke har kompetanse til.»

I saker som gjelder helsesektoren, vil det kunne være tale om kompetanse på meget spesialiserte fagfelt. Justisministeren ga derfor uttrykk for at det er en bedre løsning at politiet har mulighet til å hente den fremste kompetansen utenfra i stedet for å bygge den opp i politiet. På denne bakgrunn anses det derfor ikke som hensiktsmessig å bygge opp spesialkompetanse i politiet, slik forslaget legger opp til.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jon Jæger Gåsvatn (FrP) [12:38:08]: Jeg har to spørsmål til statsråden.

Vi har fra Fremskrittspartiets side vært med på å fremme et forslag som sier at hvis en pasient blir feilbehandlet, eller f.eks. får ti ganger så høy dose med insulin som han skulle ha, skal helsepersonellet ha en plikt til å informere pasienten om konsekvenser, og eventuelt om hvordan man skal gå videre med det. Hva er årsaken til at regjeringspartiene ikke vil gå inn for denne åpenheten og denne tillitskapende funksjonen?

Så har vi også fått til en enstemmig komitémerknad hvor vi peker på

«at Statens havarikommisjon for transport også har et ansvar for å undersøke de ulike tilsynene, mens man ikke på tilsvarende måte har et uhildet organ som gransker Helsetilsynet».

Hvordan har statsråden tenkt å løse den problematikken under denne prøveperioden?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [12:38:57]:

Jeg vil understreke at regjeringen er veldig opptatt av åpenhet når det forekommer feil, og jeg ser til min store glede at flere av helseforetakene faktisk også tar til ordet for dette, at de skal være åpne om sine feil og sågar offentliggjøre sine feil.

I forbindelse med den treårige pasientsikkerhetskampanjen skal alt være åpent, alt skal offentliggjøres, det skal måles mer på kvalitet. Dette er særdeles viktig for at vi skal fremme kvalitetsarbeid og bedre pasientsikkerheten. Dette er et arbeid som jeg synes er særdeles viktig, nettopp på bakgrunn av mange av de temaene som er kommet opp i innleggene her, som avdekker at det forekommer altfor mange feil – dessverre også feil som man kunne ha unngått med bedre rutiner, med bedre systematikk, med bedre bruk av standard veiledere. Så dette er et arbeid som jeg ser på som særdeles viktig, og åpenhet er en selvfølge og en nødvendighet.

Bent Høie (H) [12:40:10]: Både i brevene fra helseministeren og i argumentasjonen er det til tider vanskelig å få tak i hva som egentlig er argumentet mot en prøveordning med en havarikommisjon, utover at en vil vente og se. Så mitt spørsmål er: Hvorfor er det så vanskelig for helseministeren å støtte at en prøver ut denne ordningen nå, slik at en har et bedre grunnlag for å beslutte hva som skal være den permanente ordningen, på et senere tidspunkt?

Mitt andre spørsmål er: Har Helse- og omsorgsdepartementet under behandlingen av denne saken vært i kontakt med havarikommisjonen for samferdselssaker for å kartlegge hva som er den metodiske forskjellen mellom denne kommisjonens arbeidsmåte og Statens helsetilsyns arbeidsmåte?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [12:41:01]:

Når det gjelder hvorfor vi ønsker å vente, må jeg si at utgangspunktet mitt har vært helt annerledes.

Utgangspunktet mitt har vært, som for forslagsstillerne her i dag, sterke møter med pårørende som egentlig har historier å fortelle som er viktige for helsetjenesten og for hvordan vi organiserer helsetjenesten. Jeg var da opptatt av: Hvordan kan vi få til den raskeste endring av praksis – en praksis hvor man i utgangspunktet skulle melde fra til Helsetilsynet egentlig innenfor en tomånedersfrist, som jeg så på som helt uakseptabelt? Den kritikken som også kom mot Helsetilsynet, mot at pårørende ikke ble hørt i sakene, tok jeg særdeles alvorlig. Nettopp fordi dette var det raskeste tiltaket vi kunne få iverksatt, iverksatte jeg det. Når vi først har gjort det, er det med samme målsetting som med en havarikommisjon – vi kunne like gjerne kalt dette noe annet. Det var nettopp derfor ordningen ble iverksatt, og nettopp derfor ønsker jeg også å følge den praksisen i de to årene.

Laila Dåvøy (KrF) [12:42:10]: Jeg vil følge opp dette siste, for det må jo også ha kommet statsråden for øre at brukerne, de som har opplevd dette, nettopp har hatt store problemer med at det er Helsetilsynet som ikke har gjort en god nok jobb. En brukerne i dagens Norge, som har bru-

kermedvirkning, kommer ofte med sterke ord og har sterke holdninger, så statsråden må jo også ha fått høre at det er en havarikommisjon de som har opplevd dette, ønsker.

Så sier statsråden at grunnen er tidsaspektet. Ja, men vi vil jo ha en havarikommisjon parallelt med denne undersøkelseskommisjonen. Om det tar litt lengre tid å opprette den, er jo det helt greit. Men hvorfor ikke kjøre to parallelle løp når brukerne selv kanskje ikke vil føle god nok trygghet med den ordningen som statsråden har satt i gang?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [12:43:14]:

Det skal ikke være tvil om at de pårørende som jeg har snakket med, og som også komiteen har snakket med – det vet jeg – har sterke historier å fortelle om alvorlige hendelser og ikke god nok ivaretagelse fra helsevesenets side. Det er høyst beklagelig.

Så er det også slik at jeg stilte meg spørsmålet: Hvordan kan jeg raskest få til en endring av den praksis som jeg så på som uakseptabel? Det var uakseptabelt at pårørende ikke ble ivare tatt, det var uakseptabelt at de opplevde at man ikke forsøkte å avdekke ansvars- og årsaksforhold, at man ikke tok læring, og at heller ikke noen ble stilt til ansvar. Derfor, som den raskeste måte fordi det fantes både tilsynskompetanse, juridisk kompetanse og medisinsk faglig kompetanse i Helsetilsynet, valgte jeg den modellen. Og så skal jeg jobbe grundig for å vinne erfaring både fra vårt eget land med den ordningen og fra andre land i forbindelse med den stortingsmeldingen som vi skal legge frem neste år.

Presidenten: Replikskordskiftet er dermed avsluttet.

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

Are Helseth (A) [12:44:39]:

Noen politiske debatter bør splitte og vise skillelinjer, særlig når ståsted bygger på forskjellige ideologier. Men noen debatter bør samle for å nå spesielt viktige mål. Dette er særlig viktig når ideologier ikke skiller på verdigrunnlaget. Sosialdemokrater, konservative og liberale ønsker alle like ekte og like oppriktig at utredning og behandling i Norge skal være trygt. Derfor vil mine innlegg i denne og tilgrensende saker være lite polemiske, selv om det ikke ville være vanskelig å bruke vanlig splittende retorikk.

Alle partier, unntatt ett, i dette storting har hatt lengre perioder med regjeringsansvar i nyere tid. Alle regjeringer og alle tidligere helseministre har gjort for lite for pasientsikkerheten. Alle har vært for passive på sin vakt.

Den tiden er over. Det siste året er pasientsikkerhet satt øverst på den helsepolitiske dagsordenen, og det bør påkalle både ydmykhet og raushet hos oss alle. Opposisjonen bør etter min mening gi raushet, anerkjenne statsrådens politiske engasjement for pasientsikkerheten. Den varslede stortingsmeldingen om pasientsikkerhet er et gjennombrudd for helhetlig arbeid på dette området.

Samtidig bør vi fra regjeringssiden være ydmyke og lytte til gode forslag fra opposisjonen. Et stykke på vei mener jeg vi har evnet å gjøre det. Eksempelvis har vi

tatt tak i pasienters og pårørendes partsstilling etter initiativ fra opposisjonen, og det er nedsatt et hurtigarbeidende utvalg for dette.

Og videre: Etter min vurdering viser dagens komitéinnstilling bred felles politisk grunn i situasjonsforståelse, i systemkritikk og i behovet for nye grep. Slike grep kan ikke være enten lov og orden eller læring, men må være begge deler, og i dette ligger sakens kompleksitet. Jeg opplever at forslagsstillerne også ser denne kompleksiteten, og foreslår derfor en ny prøveordning. Det argumenteres for utprøving av to ordninger samtidig. Det er vanskelig å se hvordan lik og likeverdig rettssikkerhet kan opprettholdes i en slik periode.

Avslutningsvis er jeg enig med representanten Høie: Vi har dårlig tid, vi har ingen tid å miste. Derfor bør vi også evaluere våre tiltak, inklusiv utrykningsenheten, med kortest mulig observasjonstid.

Bent Høie (H) [12:47:51]: Jeg er helt enig med helseministeren, og vil også rose henne for initiativet til en utrykningsenhet i Statens helsetilsyn. Det var et nødvendig tiltak. Det å få Helsetilsynet raskere på plass har vært en hovedinnvending som er fulgt opp, og det er bra.

Jeg er også enig med representanten Helseth om at man skal være raus i denne saken, men jeg hadde ønsket at rausheten gikk begge veier – ikke minst i forhold til et forslag om en havarikommisjon er et forslag om en prøveordning som det ikke hadde vært noen problemer med å innføre parallelt med helseministerens eget initiativ. Det er absolutt ingen motsetningsforhold mellom de to tiltakene.

Det var helseministerens svar på min replikk som gjorde at jeg tok dette innlegget på nytt. For helseministeren sa i svaret at hun like godt kunne ha kalt denne utrykningsenheten for en havarikommisjon. Det gjør at mitt andre spørsmål i replikken, som jeg ikke fikk svar på, blir enda mer nødvendig nå. Det virker for meg som om det er åpenbart at helseministeren ikke ser den metodiske forskjellen som Statens helsetilsyn jobber etter, og som Statens havarikommisjon for transport jobber etter.

Derfor blir det nødvendig å gjenta spørsmålet til helseministeren. I løpet av det halve året som Helse- og omsorgsdepartementet har hatt dette forslaget til vurdering – og komiteen har gitt helseministeren utvidet tid for å jobbe med forslaget utover det som var planlagt i komiteen – har Helse- og omsorgsdepartementet vært i kontakt med Statens havarikommisjon for transport for å undersøke, med nysgjerrighet, deres metodebruk og sammenligne den med Statens helsetilsyns metodebruk?

I så fall vil jeg være litt mer beroliget enn det jeg er når helseministeren sier at hun kunne ha kalt Statens helsetilsyns utrykningsenhet for en havarikommisjon. Det var det samme som om man hadde sagt at Statens Luftfartstilsyn er det samme som Statens havarikommisjon for transport, og det er det åpenbart ikke.

Laila Dāvøy (KrF) [12:50:39]: I likhet med representanten Høie vil jeg også berømme statsråden for det arbeidet som er satt i gang. Det er flere tiltak som er satt i gang når det gjelder pasientsikkerhet, og vi får også en

stortingsmelding. Det er gledelig, og det ser vi alle veldig sterkt fram til.

Representanten Helseth sier at de bør også lytte til opposisjonen. Jeg vil legge til at vi skal lytte enda mer til dem som har vært midt oppe i dette, til dem som jeg i sted kalte brukerne, eller pårørende.

Det forundrer også meg at man på en måte ikke ser den store forskjellen mellom denne utrykningsenheten som det er flott at statsråden har satt ned – hvis det var det raskeste som kunne gjøres – og en havarikommisjon som vil være helt uavhengig av Helsetilsynet. Etter vår mening skal alle meldingene selvfølgelig også gå til Helsetilsynet, slik at de får gjøre sin oppgave. Men denne uavhengigheten utgjør altså en vesensforskjell. Jeg må nesten si det sånn at jeg føler at statsråden og regjeringen gjør litt, men de går bare halve veien.

Jeg har lyst til å trekke en parallell til en annen sak som vi har hatt i denne sal, og som jeg var inne på i mitt innlegg, nemlig at det dessverre er en god del barn under 18 år som dør uventet. Mange av dem dør fordi de er utsatt for vold når de er bitte små, kanskje hjemme i familien eller andre steder, og det er dramatisk. I den forbindelse har opposisjonen ønsket obligatorisk etterforskning av alle saker der barn under 18 år dør, og det fikk vi ikke. Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet har vært meget opptatt av dette, men det man fikk, var en type frivillig undersøkelse.

Jeg mener at det ikke er godt nok, og jeg tror det vil vise seg at det ikke er godt nok. Så får vi nå høre at Helsetilsynet i en høringsuttalelse om dette har sagt at de ønsker å gjøre denne obligatorisk. Det er veldig sterkt, og det er veldig viktig. Der også gikk man bare halve veien. Det hadde vært så kjekt og så utrolig viktig for pårørende at vi kunne ha kjørt to parallelle forsøk – for det er forsøk vi snakker om. Og vi kan godt vente én måned, eller to eller tre, bare det kommer i gang et forsøk med en uavhengig havarikommisjon.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [12:53:29]: Jeg er den første til å erkjenne at ulikheten mellom denne utrykningsenheten og havarikommisjonen for samferdsel er at vår enhet er innenfor Helsetilsynet. Men Helsetilsynet er jo ikke en del av sykehusene eller en del av foretakene, Helsetilsynet skal jo være en uavhengig tilsynsinstans. Så kan man godt mene at enheten ikke burde vært der, men for øvrig kan jeg ikke se veldig store forskjeller på disse to systemene. Målsettingen er jo at vi skal avdekke årsaks- og hendelsesforløp, at man skal kartlegge det så tidlig som mulig, og også se på om det danner grunnlag for sanksjoner. Der skiller kanskje utrykningsgruppen seg fra forslaget til opposisjonen. Læring opplever jeg er sentralt i begge disse tiltakene.

Så er det slik at det kan godt hende at Helsetilsynet har mye å lære av denne havarikommisjonen for transportsektoren. Men ellers vil jeg si at i utgangspunktet er de jo ganske forskjellige, for i helsetjenesten vil det tross alt være slik at selv om mange dødsfall er uventede dødsfall, kan de ha naturlige årsaker.

Mange mener at utrykningsgruppen har rykket ut for

lite, men tallene fra utrykningsenheten vår, altså i Helsetilsynet, og Statens havarikommisjon for transport viser at utrykningstallene omtrent er de samme. Det er også slik at i havarikommisjonen for transport blir bare en liten andel av ulykkene etterforsket, kun de hvor systemfeil kan være del av årsaksbildet. For meg er det viktig at enkelthendelser blir undersøkt grundig, og, som jeg sier, at alle forhold tas med for å avdekke hendelsesforløp, årsakssammenheng og ansvarsforhold.

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

Laila Dāvøy (KrF) [12:56:25]: Jeg hører hva statsråden sier. Men statsråden ser da bort fra at en av de største anklagene fra pårørende etter disse uventede dødsfallene går mot Statens helsetilsyn – og mangel på oppfølging fra dem. Det er det samme helsetilsynet som nå har fått ansvaret for utrykningsgruppen. Det er jo poenget i at vi ønsker en uavhengig havarikommisjon.

Så ber jeg om at statsråden svarer på representanten Høies siste spørsmål, for det har hun faktisk ikke gjort – og det er viktig.

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

(Votering, se side 2454)

Sak nr. 7 [12:57:18]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Arne Olsen, Kari Kjønås Kjos og Jon Jæger Gåsvatn om innføring av en ordning med psykiatriambulanser i alle landets fylker (Innst. 184 S (2010–2011), jf. Dokument 8:163 S (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Første taler er Sonja Mandt, på vegne av sakens ordfører, Wenche Olsen.

Sonja Mandt (A) [12:58:39]: Dokument 8:163 S om innføring av en ordning med psykiatriambulanser i alle landets fylker, fra representantene Per Arne Olsen, Kjos og Gåsvatn, er et forslag om å opprette egne ambulanser for psykiatriske pasienter. Dette er etter en mo-

dell av ordningen fra Helse Vest i Stavanger og Bergen.

Før jul hadde vi høringer i saken, der Legeforeningen deltok, og i tillegg har komiteen fått tilsendt et høringsnotat fra foreningen Mental Helse. Både Legeforeningen og Mental Helse var opptatt av at psykiatriske pasienter skal ha samme krav på syketransport som somatiske pasienter har. Det støtter alle partiene i komiteen. Mindretallet, som fremmer eget forslag, består av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, og jeg regner med at de vil begrunne og redegjøre for eget forslag. Flertallet ber om at saken vedlegges protokollen.

Så til hva Arbeiderpartiet mener om saken. Vi er opptatt av at tvang innenfor psykiatrien skal reduseres til det absolutte minimum. Vi ser derfor fram til at lovutvalget som er nedsatt, med mandat til å vurdere etiske, faglige og rettslige sider ved dagens regelverk og praksis knyttet til tvang i psykisk helsevern, skal komme med sin vurdering.

Det er jo slik at alle helseforetak har ansvar for god syketransport for dem som trenger det. Vi må derfor forvente at helseforetakene bruker politiet kun når det er helt nødvendig. Arbeiderpartiet er opptatt av at det kun i helt spesielle tilfeller hvor det er fare for liv og helse, eller en trenger å komme seg inn i boligen, at politiet skal stå for transporten – dette fordi det kun er politiet som kan bruke makt utenfor institusjon. Vi forutsetter at dette skjer i sivil.

Vi har stor forståelse for at det er en ekstra belastning for både pasienten og pårørende når politiet kommer uniformert og i politibil. Under høringene var også Legeforeningen klar på at det vil være noen tilfeller som krever bruk av politiet, men de presiserte at det er viktig at det brukes sivil bekledning.

For Arbeiderpartiet er det viktig at alle skal ha samme tilgang til bruk av ambulanse ved akutt sykdom, uavhengig av hva som feiler en. Når vi allikevel ikke velger å støtte forslagsstillerne, har det bakgrunn i at vi mener helseforetakene allerede har ansvar for syketransport. Det aller viktigste er å ivareta alles behov. At det er godt kvalifisert personell i ambulansen, er viktig. Det betyr også personell med kompetanse på akuttpsykiatri, akkurat som det er folk med kompetanse på akutt somatikk som rykker ut når det er behov som tilsier det.

I Stavanger og Bergen ser vi at når «psykebilen» ikke har oppdrag innenfor psykiatrien, brukes den i somatikken. Det viser at det viktigste er ikke hvilken ambulanse en har, men at det er godt kvalifisert personale med rett kompetanse på plass.

Norge er et langstrakt land, og ikke alle steder er så tett befolket som Stavanger og Bergen. Det som virker bra på et sted, er nødvendigvis ikke like riktig alle andre steder. Jeg vil tro at i et fylke som Finnmark, med de avstandene og den befolkningen vi har der, vil det være lurt å organisere ambulansetjenesten på en helt annen måte enn i storbyer som Bergen. Så i stedet for å detaljstyre helseforetakene om hva slags ambulanser de skal ha, mener vi det er viktigere at de organiserer tilbudet tilpasset det området og det behovet de har ansvar for.

Til slutt vil jeg påpeke at vi er svært opptatt av at psykiatri skal likestilles med somatikk, og derfor mener vi at

det skal løses ved at det er gode tilbud i de ambulansene vi per i dag har.

Kari Kjønaas Kjos (FrP) [13:03:08]: For en tid tilbake ble jeg kontaktet av en politimann. Han hadde flere ganger blitt kalt ut på oppdrag som gjaldt å hente psykisk syke personer. Noen ganger er slike oppdrag berettiget, sier han, fordi personen er såpass ustabil at det er fare for at vedkommende skader seg selv eller andre.

Men i de fleste tilfeller stiller han et stort spørsmål ved hvorfor politi blir tilkalt. Han kunne fortelle at de ofte reiste til tett bebodde boligområder med barnefamilier og stor gjennomsiktighet. Problemet blir da at naboer ser en politibil komme og hente ut en person, og sladderer går. Det spekuleres og hviskes om hva galt denne personen har gjort. Vedkommendes barn blir møtt med spørsmål om hva barnets mor eller far har gjort galt, og barn og pårørende generelt føler seg mobbet.

Den som er syk, blir altså sett på som en kriminell, og dette rammer både den syke og hans nærmeste.

Jeg blir sjokkert over det han forteller meg, og stiller meg undrende til at vi i Norge behandler folk så utrolig dårlig, så respektløst. Vi legger altså med vitende og vilje ekstra stein til byrden for folk som allerede lever vanskelige liv.

Dette kan ikke Fremskrittspartiet akseptere. Dette handler om menneskeverd og likhet. Derfor kom dette representantforslaget til.

Under utarbeidelsen av forslaget fant jeg at det var svært mange andre som delte denne bekymringen. På Facebook er det opprettet en gruppe som heter JA til psykebil i alle fylker NÅ!, og de har mer enn 13 000 tilhengere.

Legeforeningen viser til at «psykebil» kan redusere bruken av tvang, hindre stigma og redusere faren for at situasjonen skal eskalere. Legeforeningen viste til en undersøkelse som intervjuet pasienter som hadde vært tvangsinnlagt. Denne undersøkelsen viste at det å bli fraktet til behandling i håndjern hadde vært det mest traumatiske for pasienten.

For Fremskrittspartiet er det vanskelig å forstå at vi med all den kunnskapen vi sitter med fra helsepersonell, fra pasienter, fra pårørende og fra politi, fortsatt ønsker å stigmatisere og undertrykke alvorlig syke mennesker.

Psykiatriske pasienter har i likhet med andre pasienter krav på å bli behandlet med skånsomhet, empati og faglig kompetanse ved transport til sykehus. Transport i politibil, bruk av håndjern under transport og fravær av helsepersonell under transporten er en klar krenkelse av menneskeverdet og fører ofte til forverring av sykdom.

Regjeringspartiene aksepterer altså at behandlingen starter med et overgrep. De aksepterer altså at syke mennesker behandles som kriminelle, når det de trenger, er helsehjelp.

Psykiatriambulanse er innført i Bergen og Stavanger. Disse sikrer en menneskeverdig og medisinsk forsvarlig syketransport, og har blitt en stor suksess fordi den syke opplever det som hjelp, ikke straff.

Hvorfor er det bostedsadressen som bestemmer hvordan man blir behandlet i vårt land? Fordi helseministeren

ikke ønsker å instruere helseforetakene i denne saken, og det til tross for at politiet selv sier at helsevesenet i stadig større grad skyver ansvaret over til dem.

I Oppland Arbeiderblad 10. juni i fjor kunne vi lese en artikkel som omhandlet politiets økende arbeidspress i forhold til å ta seg av psykisk syke personer. Der står det at politidirektør Ingelin Killengreen har uttalt at politiet kan være altfor snille med å påta seg oppdrag som strengt tatt er utenfor deres ansvarsområde. Samtidig er det vanskelig for politiet å si nei. Dette fører også til at politiet ikke har kapasitet til å prioritere en del oppgaver som de er satt til å løse, f.eks. tyveri.

En samlet komité sier at det er særdeles viktig at det kun ved helt nødvendige tilfeller skal brukes politi til transport av syke, og at politiet da skal opptre i sivilt. Men regjeringspartiene mener at det holder å mene – de tror og de forutsetter. En samlet opposisjon vil ikke bare mene, tro og forutsette – denne saken er rett og slett for viktig.

Jeg tar herved opp forslaget som ligger i saken.

Presidenten: Representanten Kari Kjønås Kjos har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Sonja Irene Sjøli (H) [13:08:01]: Dette forslaget handler om, slik Høyre ser det, en av de store og grunnleggende utfordringene i psykiatrien, nemlig bruk av tvang overfor psykisk syke personer.

Høyre har ved flere anledninger tatt opp spørsmålet om bruk av tvang og at det nå må reduseres. Det må være et uttalt, klart mål å redusere tvang i psykiatrien, slik at det ikke skjer overgrep. Det betinger at tilbudet både må dimensjoneres og utformes på en slik måte at behandling i størst mulig grad kan bygge på frivillighet.

En ordning med landsdekkende psykiatrisk ambulanse mener vi vil være et godt og likeverdig tilbud til psykiatriske pasienter. Erfaringene viser at det reduserer bruk av tvang fra politi og lege i kommunene og i det psykiske helsevernet. I tillegg hindres stigmatisering av en svært sårbar gruppe pasienter. En ordning med psykiatrisk ambulanse vil også likestille somatiske og psykiske sykdommer.

Det er helsetjenesten som har ansvar for personer som er under psykisk helsevern. Politiet har imidlertid en plikt til å hjelpe i situasjoner der det er nødvendig. Det er viktig at det i hvert enkelt tilfelle blir nøye vurdert hva som er nødvendig, når det gjelder å hente bistand fra politiet. Det er ikke vanskelig å forestille seg at bruk av politi i forbindelse med innleggelse kan bidra til å forverre situasjonen, og det kan bli vanskelig å etablere et godt og nødvendig tillitsforhold mellom pasienten og den legen som skal behandle. Å innhente bistand fra politiet i situasjoner der det strengt tatt ikke er nødvendig, vil kunne bidra til ytterligere stigmatisering og kriminalisering av personer som har en alvorlig psykisk sykdom. Politiets bistand er først og fremst nødvendig når det er behov for maktutøvelse utenfor institusjon, og er aktuelt i de tilfellene der den syke personen kan påføre seg selv eller andre skade, og der helsepersonell ikke er i stand til å avverge det.

I Bergen har de, som flere har vært inne på, hatt en ordning med psykiatrisk ambulanse i fem år. Før den ble

opprettet, var det stor frustrasjon hos politiet, de brukte ofte timevis på ett oppdrag. De mener psykiatriambulanse har ført til at det brukes langt mindre politiresurser på psykiatri. Gjennom opprettelsen av psykiatriambulanse er helsevesenet blitt mer bevisst på sitt ansvar når det gjelder å foreta transport av psykisk syke. Politiet gir bistand dersom det framstår som naturlig og ønskelig. Det nevnes tilfeller hvor det må anvendes makt som er særegen for politiet.

Psykiatriambulanse i Bergen har utført 5 200 oppdrag og vel det. Siden oppstarten i 2005 og fram til desember i 2008 hadde psykiatriambulanse fått bistand fra politiet i bare 12 pst. av de 4 437 oppdragene de hadde vært ute på. I bare halvparten av disse oppdragene var makt nødvendig. Det viser at psykiatriambulanse kan håndtere de fleste oppdrag uten bistand fra politiet.

De ansatte ved psykiatrisk ambulanse i Bergen sier at det er en gjennomtenkt holdning til regelverk og bruk av tvang som gjør at de nå tør å dra ut alene. Det er gjennomsnittlig fem utrykninger per vakt, men på enkelte skift kan det være opptil 13 utrykninger. Oppdraget kan gjelde både frivillig innleggelse, tvangsinnleggelse, tvungen legeundersøkelse og tvangsmedisinering. Både pasienter og pårørende framhever at det er godt å bli møtt av helsepersonell og ikke av politi.

Både i Bergen og Stavanger er personalet som arbeider i ambulansen, spesielt utvalgt nettopp til dette arbeidet, både når det gjelder personlige egenskaper og erfaring fra psykisk helsevern. De får opplæring og øver på samhandling, ikke minst for å få pasienten til å medvirke uten å måtte ta i bruk fysisk makt eller spesialutstyr. Det er også utarbeidet retningslinjer for bruk av ambulansen, og de tiltak som settes i verk overfor pasientene under transport, skal alltid dokumenteres. Ordningen fungerer svært godt for pasientene.

Høyre mener en slik ordning er godt utprøvd både i Bergen og Stavanger, og vi støtter derfor forslaget om å innføre et tilbud om psykiatrisk ambulanse etter modell fra Helse Vest, slik både Legeforeningen og flere pasientorganisasjoner også gjør. Det er viktig at en slik ordning blir landsomfattende der de geografiske forhold gjør ordningen praktisk gjennomførbar og hensiktsmessig.

Kjersti Toppe (Sp) [13:12:44]: Helse Bergen har innført en spesiell transporttjeneste for psykiatriske pasienter som kan være et forbilde for resten av landet. Evalueringen av ordningen viser at den avlastet politiet og reduserer bruk av makt. Helse Bergen er veldig fornøyd med ordningen, som er blitt betegnet som en suksess. Tilbudet gis ikke bare til innbyggere i Bergen kommune, men også til de 22 små og store kommunene som er i Helse Bergens opptaksområde, og det er som sagt bare positive erfaringer.

Det er grunnleggende at psykisk syke pasienter har samme krav på akutthjelp, inkludert ambulansetransport, som dem med somatiske sykdommer. Det er helseforetakenes ansvar å gi et likeverdig tilbud, og det er helseforetakenes ansvar å sikre kompetanse i ambulansene som dekker både akutte psykiske og somatiske lidelser. Ordningen med psykiatriambulanse framstår derfor som en god måte

å organisere ambulansetjenesten på, og ordningen sikrer pasientene et mer likeverdig tilbud med større verdighet.

Det er gledelig at flere helseforetak ser til Helse Bergen og innfører lignende ordninger. Stavanger Universitetssjukehus har tatt i bruk en egen psykiatriambulans fra 1. februar 2010. Fra nyttår ble psykiatriambulansen også et tilbud i Sør-Trøndelag. Helse Nord, leser jeg, vurderer at ordningen med egen ambulans for psykiatiske pasienter vanskelig vil kunne fungere der, ut fra hvor langstrakt fylket er, og hvor lite folk som bor der.

Men også dersom noen foretak mener egen psykiatriambulans ikke egner seg i deres distrikt, må transporten av psykisk syke pasienter bli bedre og gjøres på en mer verdig måte, f.eks. ved bruk av vanlig bil og sivil tøy. Jeg synes det er lite verdig at psykisk syke pasienter blir hentet av uniformert politi, og det er ikke riktig at politiet skal bruke av sine ressurser på noe som definitivt er helsesektorens ansvar. At politiet tilkalles i farlige og ustabile situasjoner, er noe helt annet og selvsagt også helt nødvendig. Jeg har derfor stor forståelse for problemstillingen som Fremskrittspartiet her tar opp, og jeg støtter intensjonene bak Fremskrittspartiets forslag. Ordningen bør gjøres mest mulig landsdekkende så snart som råd er.

Statsråden redegjør i sitt skriv for at det gjennom bl.a. et oppdragsdokument til helseforetakene er gitt styringssignal om at helseforetakene skal sørge for gode og verdige transportordninger for psykisk syke, som skal bidra til at bruk av tvang og politiets ressurser blir redusert til et minimum. Det er også gitt retningslinjer i et rundskriv, som presiserer at helsepersonell som hovedregel skal være til stede under bistandsoppdraget, og at politiets håndtering skal skje på en mest mulig skånsom måte. Den nye nasjonale strategien for redusert og riktig bruk av tvang har også gitt de regionale helseforetakene i oppdrag å utarbeide regionale og lokale forpliktende handlingsplaner. Et minimumskrav til hva disse planene skal innholde, er bl.a. verdige og skånsomme transportordninger. Foretakene er pålagt å rapportere tilbake til departementet i en årlig melding om hvordan planarbeidet blir fulgt opp.

Jeg mener statsrådens redegjørelse viser at det allerede finnes sterke politiske føringer gjennom lovverk, rundskriv og styringssignaler ellers til foretakene for oppretting av psykiatrisk ambulans i foretakene. Jeg mener imidlertid at vi må følge godt med på denne utviklingen, og jeg er åpen for at dette må styres enda sterkere, dersom ikke utviklingen går i retning av at de fleste foretak oppretter slike tilbud innen rimelig tid. Jeg mener kort fortalt at foretakene skal ha gode grunner for å la være å opprette en ordning med psykiatrisk ambulansetjeneste, fordi det er en utvikling som vi ønsker, og erfaringene er udelte positive.

Laila Dāvøy (KrF) [13:17:26]: Psykisk sykdom er en sykdom på linje med andre sykdommer. Opptrappingsplanen for psykisk helse 1999–2008 hadde som et viktig mål å skape mer åpenhet om psykiske lidelser. At politiet kommer og henter psykisk syke, virker dessverre stigmatiserende.

Vi i Kristelig Folkeparti støtter forslaget om å innføre et tilbud om psykiatrisk ambulansetjeneste etter modell fra Helse Vest hvor det har vært meget vellykket. Avgjørende for at vi støtter dette forslaget, er de positive resultatene også i evalueringen, da særlig reduksjonen i bruk av makt og avlastning av politiet samt høringsuttalelsene fra både Legeforeningen og Mental Helse.

Psykiatriambulansene ser ut som en vanlig, men litt større ambulans med plass til både pasient, helsepersonell og pårørende. Etter to års drift fikk ambulansene samme farge som ordinære ambulanser, etter å ha vært gråfarget og anonyme. Tilsvarende ble arbeidsantallet til de ansatte også likt ordinært ambulanspersonell. Hensikten var nettopp å signalisere klart og tydelig at det var helsearbeidere, og dermed likestille fysisk og psykisk sykdom.

Målet med den psykiatiske ambulansetjenesten har vært å sørge for at psykisk syke får et tilbud om transport til behandling som er preget av respekt og likeverd. Det siste som jeg sa her, er utrolig viktig: At det er en ambulans, at det er helsepersonell som kommer. Jeg er utdannet sykepleier, og jeg har jobbet i psykiatrien. Jeg kommer aldri til å glemme en gang jeg tok imot en pasient som i perioder ble psykotisk. Hun var svært vanskelig å få med til sykehuset. En dag hun kom, så hun på meg, og så sa hun: «Hei, Laila, nå er jeg her, nå er jeg trygg. Du, hvorfor kan ikke de ta på seg noen hvite frakker, de som kommer og henter meg? Du skjønner, jeg blir så redd, jeg aner ikke hvem de er. Jeg tror de er kommet for å angripe meg.»

Derfor er det viktig at det er helsearbeidere som kommer, når det er en psykiatrisk pasient som kanskje av og til kan være psykotisk. I alle fall er det da av og til noe som likevel er på plass: En hvit frakk, en ambulansesjåfør med en frakk eller en gjenkjennelig påkledding.

Psykiatriambulansen har på mange måter bevisstgjort helsetjenesten om det ansvaret de har for transport av psykisk syke. Det er et tverrpolitisk mål å redusere bruken av tvang i psykiatrien, og det er utrolig bra når denne type tiltak kan bidra til det. Det bidrar også til å forklare hvorfor det er geografiske forskjeller knyttet til tvangsbruk. Å organisere tjenestene på nye måter, legge om måten man arbeider på, og ikke minst jobbe med holdninger til tvang kan også få tvangsbruken ned, hvilket er uhyre viktig.

Så til slutt: Kristelig Folkeparti imøteser arbeidet til det utvalgte regjeringen har oppnevnt, som skal klargjøre regelverket for bruk av tvang.

Borghild Tenden (V) [13:21:05]: Bare en kort stemmeforklaring fra Venstre. Jeg har fulgt debatten, det er en viktig debatt, og jeg vil berømme forslagsstillerne som har reist denne saken.

Venstre er, som også flere har vært inne på, bekymret for den store bruken av tvang i psykisk helsevesen. Vi mener det er behov for mye bedre opplæring og større fokus på tvangsbruk i helsevesenet. Venstre har programfestet å utvide bruken av alternativer til polititransport ved tvangsinnleggelse, f.eks. etter modell fra Bergen, som vi har hørt flere ganger her i dag. Venstre støtter mindretallsforslaget.

Geir-Ketil Hansen (SV) [13:22:09]: Det er viktig, som det er tatt opp her, å fokusere på syketransport og ambulansetransport av psykiatriske pasienter. Det er viktig også å understreke at psykisk syke mennesker har like stort krav på akutte helsetjenester, inklusiv ambulanse, som somatisk syke mennesker. Det er helseforetakenes ansvar å bidra til det. Det betyr at det er helseforetakenes ansvar å besørge at ambulansetjenesten har den kompetansen som er nødvendig også for akutt psykisk syke pasienter.

Så er det også slik, som komiteen sier i sin innstilling, at psykiatriambulanser ikke kan erstatte bruk av politi i farlige og ustabile situasjoner. Det er bare politiet som har myndighet til å utøve maktbruk utenfor institusjonene.

Jeg vil understreke, og det er SVs veldig klare syn, at det er et overordnet mål innenfor helsepolitikken og innenfor psykiatrien at vi skal redusere bruken av tvang. Den er altfor høy i Norge, og det må også gjelde for ambulansetransport og syketransport av psykisk syke. Derfor er det viktig at politiet blir brukt bare når det er høyst nødvendig, og at politiet i slike tilfeller opptrer i sivil.

I tidligere innlegg og i forslagene her er det vist til erfaringene fra Helse Bergen med en egen transporttjeneste for psykiatriske pasienter og at denne transporttjenesten har bare udelt positive erfaringer og resultater. Blant annet har den bidratt til redusert bruk av tvang og redusert antall innleggelser. Dette er veldig viktige og veldig gode erfaringer, som jeg forutsetter at statsråden bidrar til blir overført også til andre helseforetak. Altså: De gode erfaringene vi har innenfor dette området, må overføres på andre områder, jf. den debatten vi har hatt i en tidligere sak i dag, om en havarikommisjon for helsesektoren, om å lære av feil og lære av gode erfaringer.

Det vil uansett være slik som representanten Sonja Mandt sa i sitt innlegg tidligere i dag, at det er ikke sikkert at man kan overføre de erfaringene man har gjort i Bergen, til f.eks. tilbudet i Finnmark, eller i distriktene, hvor det er mer begrenset tilgang på fagfolk. Det er veldig viktig å legge til grunn at der man har gode resultater, og i de tilfellene man oppnår gode resultater, er slike til for å praktiseres også i den øvrige delen av psykiatrien og i den øvrige delen av spesialisthelsetjenesten.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [13:25:42]: Mennesker med psykiske lidelser skal sikres et godt og verdig transporttilbud på lik linje med alle andre pasientgrupper. Det er derfor et viktig tema som forslagsstillerne tar opp. Vi er helt enige om målet, nemlig å sikre at pasienter som er i en særdeles sårbar situasjon, får et best mulig tilbud.

Helsetjenesten har ansvar for å gi øyeblikkelig hjelp og nødvendig helsehjelp til mennesker med psykiske lidelser. I noen situasjoner vil også politiet ha ansvar for å gi hjelp og være en nødvendig støttespiller. Som kjent er det bare politiet som har myndighet til å bruke fysisk makt utenfor institusjon, f.eks. når det er fare for liv og helse. Bistand fra politiet skal derfor bare benyttes når sikkerhets- og risikomessige hensyn tilsier dette. Her er det viktig med retningslinjer og klare ansvarslinjer.

Helsetjenesten og politiet må samarbeide nært om hvil-

ke situasjoner helsetjenesten skal håndtere, og hvilke situasjoner som krever politibistand. Hovedregelen er at helsepersonell skal være til stede når politiet bistår. Når det gjelder retningslinjer for transport av personer med psykiske lidelser, viser jeg til mitt svar til helse- og omsorgskomiteen i brev av 2. november 2010. Her er forslag om en ordning med psykiatriambulanser i alle landets fylker kommentert.

Bruk av tvang overfor personer med psykiske lidelser skal ned. Dette var også representantene Kjønaas Kjos og Sjøli inne på. Det er et klart mål også for regjeringen. Departementet følger opp dette bl.a. gjennom Nasjonal strategi for redusert og riktig bruk av tvang i psykiske helsetjenester. De regionale helseforetakene har fått i oppdrag å utarbeide regionale og lokale handlingsplaner for tvangsbruk. Verdige og skånsomme transportordninger er et minimumskrav i disse planene.

Samtlige regionale helseforetak rapporterer at foretakene arbeider med å etablere gode og verdige transportordninger for mennesker med psykiske lidelser. Enkelte steder er vanlig ambulanse den beste løsningen. Andre steder benyttes drosje eller at akutt-teamet rykker ut. I de nordligste fylkene kan det være aktuelt med flytransport.

Helse Vest har gode erfaringer med psykiatrisk ambulanse i Helse Bergen og Helse Stavanger. Samtidig har andre helseforetak i regionen valgt å bruke vanlig ambulanse eller ambulante team eller en sivil tjenestebil for pasienter som ønsker det.

Helse Vest understreker at psykiatrisk ambulanse ikke kan erstatte politi i akutt farlige situasjoner med ustabile personer. Samtlige regionale helseforetak melder at de er svært bevisste på å bruke politiet så lite som mulig, og bare når det er absolutt påkrevd. Samarbeidet med lokalt politi beskrives som godt.

Omstillingen av psykisk helsevern skal fullføres bl.a. for å sikre et verdig og godt tjenestetilbud til pasientgruppen vi snakker om i dag.

Omstilling er et helt sentralt virkemiddel for å redusere og kvalitetssikre bruken av tvang. Flere ambulante og oppsøkende tjenestetilbud lokalt er en viktig del av denne satsingen. I oppdragsdokumentet for 2010 til de regionale helseforetakene har vi stilt krav om å øke den ambulante aktiviteten. Fra 2005 og frem til i dag er det etablert om lag 150 ambulante team for mennesker med psykiske lidelser og rusmiddelavhengighet. Denne positive utviklingen betyr at pasienter får raskere og riktigere hjelp, at akuttinnleggelser unngås, og at bruk av politi kan reduseres.

Jeg vil også vise til lovutvalget som ble oppnevnt i mai 2010 for å vurdere etiske, faglige og rettslige sider ved regelverk og praksis ved bruk av tvang i psykisk helsevern.

Jeg har stilt krav om at verdige og skånsomme transportordninger for mennesker med psykiske lidelser utformes i alle regioner. Jeg har tiltro til at regionene videreutvikler transporttilbudet på en best mulig måte for pasientene og innenfor rammen av regelverk, retningslinjer og styringssignaler. Jeg har stor tro på at omstillingsarbeidet i tjenestetilbudet skal bidra ytterligere til et bedre og mer tilgjengelig tjenestetilbud med redusert og kvali-

tetssikret bruk av tvang overfor mennesker med psykiske lidelser.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kari Kjønås Kjos (FrP) [13:30:44]: Når absolutt alle som har uttalt seg om sykebil, støtter forslaget, når undersøkelser viser at mangel på sykebil og bruk av politi oppfattes stigmatiserende og skremmende og øker følelsen av tvang, når politiet mener at økt syketransport går ut over det arbeidet de egentlig er satt til å gjøre, er det vanskelig å forstå hvorfor helseministeren ikke ønsker å instruere. Som vanlig har helseministeren «tiltro til» at helseforetakene gjør slik som helseministeren egentlig ønsker. Det er altså ingen som har noe negativt å si om å få etablert sykebil i alle fylker, og da blir spørsmålet: Hvorfor i all verden kan ikke helseministeren rett og slett instruere helseforetakene når det er det vi faktisk ønsker oss?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [13:31:37]: Jeg synes det er viktig å stille krav til transportordningene, at de skal være verdige, at de skal være skånsomme, men jeg ser jo også at ulike deler av landet har behov for ulike transportordninger. Da må jeg ærlig talt si at jeg ikke kan forstå hvorfor vi skal standardisere det til psykiatriambulansene. Det kan være drosje. Det kan være at det er mer hensiktsmessig at et ambulant oppsøkende team reiser ut, eller det kan være andre typer ambulanser. Det som er det viktige, er jo at vi oppnår det vi ønsker: minimal bruk av tvang. Det er absolutt høyt på min dagsorden – jeg vil bare referere til det lovutvalget som er satt ned – at vi skal ivareta denne pasientgruppen på en best mulig måte.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Jon Georg Dale (FrP) [13:32:58]: Først til svaret som statsråden gir i replikken sin til representanten Kjønås Kjos.

Realiteten er jo av sjølv om ein innfører tilbud om psykiatriambulansene i alle fylke, utelukkar ikkje det moglegheita for framleis å ha andre tiltak der det er nødvendig. Det er jo ei styrking av det totale tilbudet til dei psykiatriske pasientane dette forslaget tek for seg. Derfor synest eg det er skuffande at statsråden ikkje er tydelegare overfor helseforetakene på det som faktisk kan gi konkret effekt.

Erfaringane frå helsevesenet er eintydig positive. Det gir også alle høyringsuttalane forslagsstillarane støtte i. Då synest eg det er rart at statsråden ikkje er tydelegare enn det ho har valt å vere her i dag. Eg skjønar heller ikkje bakgrunnen for at statsråden vegrar seg for å kome med konkrete tiltak, for ho seier jo at ho er einig i intensjonen. Ho seier at ho er einig i intensjonen. Dersom vi ser på dei erfaringane dei har henta i Helse Vest, viser dei at tilbudet vert betre. Det er eintydig erfaring for at tilbudet til pasientane vert betre. Kostnaden utgjør ein minimal auke. Det er samansetjinga av personalet, eit breiare kompetansemiljø,

som er grunnlaget for psykiatriambulansen, og som gjer at du får eit betre tilbod for ei ny brukargruppe, eller for ei større brukargruppe.

Når regjeringspartia i denne saka seier at dei skal likestille tilbodet i somatikk og psykiatri i eksisterande ambulansetjenesten, trur eg at dei forstår intensjonen med psykiatriambulansetjenesten. Men då må ein jo samtidig vere klar over at det er nettopp det at ein utvidar tilbodet til å ha psykiatrisk spesialkompetanse også i ambulansene, som gjer at ein får til det. Den kompetansen kan vi aldri få til innanfor dagens ambulansetjeneste, med mindre ein er villig til å gi helseforetakene tydelege signal om kva retning dei skal gå i.

Mental Helse er einig med forslagsstillarane, Legeforeningen er einig med forslagsstillarane, politiet er einig med forslagsstillarane og seier at ja, politiet har naturlegvis eit ansvar der ein skal bruke tvang, men ein kan redusere både belastninga for pasientane og for politiet ved å leggje om denne ordninga. Derfor er det skuffande at regjeringspartia ikkje kjem oss i møte når dei faktisk i prinsippet er einig med oss.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

(Votering, se side 2454)

Sak nr. 8 [13:35:47]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Bent Høie, Sonja Irene Sjøli, Svein Harberg og Elisabeth Aspaker om bedre helsetjenester på nett (Innst. 186 S (2010–2011), jf. Dokument 8:9 S (2010–2011))

Presidenten: Etter ønske fra helse- og omsorgskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Presidenten vil videre foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Tove Karoline Knutsen (A) [13:37:07] (ordfører for saken): Denne regjeringa jobber systematisk med å styrke IKT-satsinga innanfor helsesektoren. Det skjer på mange ulike måter.

Informasjonsteknologi er viktig for kommunikasjon og informasjon mellom aktører i helsevesenet og mellom helsesektoren og pasienter/brukere. God informasjon til alle om helsetjenestenes ulike tilbud er avgjørende for å kunne gi likeverdige helsetjenester over hele landet.

Vi trenger også gode helseregistre for å skaffe oss oppdatert kunnskap om sykdommer, sykdommers opphav og

behandlingsmetoder. Vi kan bruke informasjonsteknologi til å skaffe oss viten om kvalitet – ikke minst viktig når vi skal hindre skader og dødsfall i helsesektoren, et tema som jo har vært debattert her i Stortinget tidligere i dag. Og vi kan f.eks. bruke omsorgsteknologi til å frigjøre arbeidskraft, slik at innsatsen innen helse- og omsorgssektoren kan brukes mer målrettet og meningsfylt.

Derfor har regjeringa lagt fram to viktige strategier: Samspill 2.0 Nasjonal strategi for elektronisk samhandling i helse- og omsorgssektoren 2008–2013 og Strategi for modernisering og samordning av sentrale helseregistre og medisinske kvalitetsregistre 2010–2020.

Dagens representantforslag, Dokument 8:9 S, tar til orde for at det skal opprettes en nasjonal, nettbasert helseportal med ulike funksjoner av informativ og kommunikativ karakter, slik at pasienter og brukere skal kunne hente ut oppdatert kunnskap og kommunisere med helsevesenet. Det er utmerket.

Men så er det ett viktig poeng her, nemlig at regjeringa allerede er i gang med å etablere en slik portal, at tiltaket er behørig omtalt i strategidokumentet Samspill 2.0, og at det i statsbudsjettet for 2011 er satt av 35 mill. kr til opprettelse av portalen. Derfor kunne det være fristende å si til forslagsstillerne: Velkommen etter! Det skal jeg imidlertid ikke gjøre.

Jeg skal i stedet opplyse om at helseportalen er tenkt startet opp med drift i juni i år, og at pasienter, brukere og pårørende skal få tilgang til kvalitetssikret informasjon om sykdom og behandling, ulike helsetilbud og ventetider samt veiledning om rettigheter og støtteordninger. Andre tjenester, som f.eks. bytte av fastlege og oversikt over egne resepter og betalte egenandeler, vil også gjøres tilgjengelig. Portalen skal deretter løpende utvikles og suppleres med innhold som f.eks. elektronisk timebestilling, innsyn i egne journalopplysninger, fjernkonsultasjoner, dialog mellom pasient/bruker og helsetjenesten og fornying av resepter.

Jeg tror at Nasjonal Helseportal kommer til å bli til stor nytte for både brukere, pasienter og helsevesenet. Men jeg forstår ikke heilt initiativtakerne bak dette representantforslaget, som – etter det jeg skjønner – mener at innholdet i portalen nærmest må være ferdig definert på forhånd, før man setter i gang. Jeg for min del tror mer på den strategien regjeringa har valgt, at man legger inn noen kjernefunksjoner i første trinn, og så bygger ut portalen med nye tilbud etter hvert. Da kan vi også sikre at aktørene i helsevesenet – som portalen jo er avhengig av – er rede til både å levere kvalitetsinformasjon og å kommunisere med brukere og pasienter via portalen. Vi må også sørge for å sikre teknologiske løsninger, både med tanke på funksjonalitet og – ikke minst – med tanke på personvernet.

Jeg ser fram til oppstart av Nasjonal Helseportal til sommeren og anbefaler at Dokument 8:9 S vedlegges protokollen.

Per Arne Olsen (FrP) [13:41:45]: God og tilgjengelig informasjon til alle om helsetjenestenes ulike tilbud og andre helserelaterte spørsmål er viktig for å kunne gi li-keverdige helsetjenester over hele landet, men også vik-

tig for å styrke pasientenes rettigheter, frie valg og, ikke minst, innflytelse over eget liv og egen helse.

Det er derfor gledelig at det er foreslått at det bevilges midler til å etablere en felles nasjonal helseportal for helseinformasjon, og at Stortinget har sluttet seg til dette. Og jeg er enig med helse- og omsorgsministeren, som mener at pasienter, brukere og pårørende gjennom Nasjonal Helseportal vil få tilgang til kvalitetssikret informasjon om både sykdom og behandling, ulike helsetilbud og ventetider samt veiledning om rettigheter og støtteordninger. Også andre tjenester, som bytte av fastlege, oversikt over egne resepter og egenandeler, vil etter hvert bli tilgjengelig.

Fremskrittspartiet legger til grunn – og det gjør også komiteen, det er ikke minst viktig – at personvernet ivaretas på en sikker og god måte i arbeidet med portalen.

Fremskrittspartiet synes det er hyggelig at arbeidet med helseportalens nå endelig er i gang, og at oppstart av drift er planlagt i juni 2011. Vi forutsetter at tidsrammen følges. En utvikling av portalen, som deretter videreutvikles med supplerende innhold, som f.eks. elektronisk timebestilling, innsyn i egne journalopplysninger, fjernkonsultasjoner, dialog mellom bruker og helsetjenesten, fornying av resepter, er også bra. Det er viktig at dette ikke blir statisk, men at man kontinuerlig søker utvikling i tråd med den utvikling som kjennetegner IKT-sektoren for øvrig.

Opposisjonen har understreket behovet for at man alt fra starten av i arbeidet med å etablere denne offentlige, nettbaserte helseportalens har gjennomtenkt hva som bør være målet med portalen, og hvilke funksjoner en slik portal skal kunne tilby. Noen vesentlige funksjoner vil måtte være:

- En informasjonskilde for borgerne om deres egen helse er viktig. Det å ta tak i eget liv og egen helse er viktig både for samfunnet og for den enkelte.
- At borgeren kan benytte portalen til å dele informasjon om sin helsetilstand med sin fastlege og spesialisthelsetjenesten og ikke, som i dag, måtte vente i uker før epikrisen kommer, sendt med B-post, er viktig.
- En trygg tilgjengeliggjøring av funksjonalitet for at pasienter skal kunne diskutere med andre pasienter, er også veldig viktig. Jeg har opplevd selv at noe av det jeg fikk av opplysninger på sykehuset, var viktig, men ikke minst den informasjonen jeg fikk av andre pasienter som hadde gjennomgått akkurat det samme og hadde erfaringer, var viktig. Det tror jeg er viktig for andre pasienter også.
- En samhandlingsarena der pasienten, primærhelsetjenesten og spesialisthelsetjenesten møtes med bakgrunn i et felles informasjonsgrunnlag er en av de viktigste forutsetningene for å få til Samhandlingsreformen, hvis mål vi alle sammen er enige om.
- At pårørende også kan ta ansvar for et familiemedlem, enten det er barn eller foreldre, tror jeg også gir en mulighet som vi ikke har hatt tidligere. Vi opplever alle å følge våre barn, men ikke minst i visse faser av livet også eldre pårørende uten egentlig å ha den kunnskapen vi helst skulle ha. Her gir portalen unike muligheter.

- Ikke minst er rettighetsperspektivet viktig, nemlig det å sørge for at borgerne får informasjon knyttet både til diagnoser og til hvilke rettigheter man har. Her har vi en lang vei å gå. Dette kan være det første av mange gode skritt. I den anledning er det også viktig at vi utvikler disse registrene til også å inneholde kvalitet, ikke bare ventetider, slik at man faktisk kan velge både når det gjelder kvalitet og ventetid.

Med dette som bakteppe mener Fremskrittspartiet at det vil være en fordel om regjeringen kommer med et gjennomarbeidet forslag om en nettbasert helseportal som inneholder både målsettinger, hovedinnhold og fremdrift.

Med de ordene vil jeg få lov å ta opp det forslaget som er referert i saken, og anser det som fremmet.

Presidenten: Representanten Per Arne Olsen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Bent Høie (H) [13:46:54] (komiteens leder): Dette er en sak der jeg oppfatter at det er ganske bred politisk enighet om målsettingen om å bruke Internett, telekommunikasjon, i større grad for å forbedre pasienttilbudet og forbedre kommunikasjonen mellom den enkelte pasient og helsevesenet. Vi er heldigvis ikke der at det er ulike ideologiske synspunkter, at noen partier er for og noen er imot Internett. Så dette er relativt enkelt å forholde seg til sånn sett.

Det som imidlertid er hensikten med dette forslaget fra Høyres side – det er ingen tvil om i hvilken retning vi går – er at det vil være et poeng at det som kanskje vil innebære en av de største endringene i helsevesenet vårt knyttet opp mot forholdet mellom helsevesen og pasient, legges fram som en gjennomarbeidet sak til politisk behandling, ikke for å hindre den framdriften som allerede er i gang, eller for å stoppe det arbeidet som allerede pågår, men rett og slett for å få en bred politisk debatt om hva som er målet med den retningen som vi nå er inne i – hvilke funksjoner er det en ønsker på et tidspunkt skal være på plass, og eventuelt hvilke begrensninger skal en se på?

For eksempel: Spørsmålet om å la journalen bli tilgjengelig på nett for den enkelte på en sikker måte, som jeg regner med at de fleste ser for seg kommer til å bli et resultat i framtiden, reiser en del viktige diskusjoner om muligheter, begrensninger, avgrensninger og hvordan dette skal gjøres. Det er etter vår oppfatning politiske diskusjoner som hører hjemme i Stortinget. Derfor er det vårt ønske, som også kommer fram i fellesforslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, at regjeringen på en god måte hadde kommet med en sak som nettopp dreide seg om hva som skal være innholdet i en slik nettbasert nasjonal helseportal. Nå virker det som om en har lagt opp til strategien om at veien blir til mens en går. Det vil sikkert føre til forbedringer – det er ikke det som er vårt poeng – men vi mener at dette er en så viktig politisk sak at den burde vært forankret bredere politisk.

Dette er en sak som jeg oppfatter at denne helse- og omsorgskomiteen er veldig opptatt av. Hvis en ser på innstillingen til Samhandlingsreformen, ser en at i dette

kapittelet er komiteen faktisk enig fra begynnelse til slutt. Stortingets helse- og omsorgskomite er også så offensiv at den var nominert til årets e-helsepris som samlet komité. Nå nådde vi ikke fram – vi vant ikke – men det viser i hvert fall at komiteens felles engasjement på dette området også vises igjen i de miljøene som jobber med disse spørsmålene.

Det er det som er bakgrunnen for at vi også i dag finner det nødvendig å fremme et forslag om at Stortinget ber regjeringen på en egnet måte fremme en sak som gjør at Stortinget på en bedre måte enn i forbindelse med en stor budsjettproposisjon får gitt uttrykk for hva som er målet og virkemidlene i en sakk.

Kjersti Toppe (Sp) [13:51:05]: God informasjon om helserelaterte spørsmål og om helsetjenestens tilbud er en viktig forutsetning for at vi skal nå målet om å sikre gode og likeverdige helsetjenester til alle og sikre økt pasient- og brukervedvirkning. At det i dag finnes en rekke nettsteder, men ikke en felles inngangsportal for helseinformasjon, er en svakhet. Regjeringspartiene er enig med forslagsstillerne i at erfaringene fra Danmark er viktige, der det er opprettet en offentlig nettbasert helseportal. Denne tjenesten kan gi brukerne innsyn i egen journal og mulighet for å fornye resepter osv. Nettportalen inneholder også informasjon om ventetider og ulike kvalitetsmålinger.

Stortinget har i statsbudsjettet bevilget penger til å etablere en felles nasjonal helseportal for helseinformasjon også i Norge. Oppstart og drift er planlagt i juni 2011. Gjennom denne kan pasienter, brukere og pårørende sikres tilgang til kvalitetssikret informasjon om sykdom og behandling, ulike helsetilbud og ventetider og veiledning om rettigheter og støtteordninger. Bytte av fastlege, oversikt over egne resepter og egenandeler vil også gjøres tilgjengelig.

Så er det et mål at portalen deretter skal videreutvikles med supplerende innhold, som f.eks. elektronisk timebestilling, innsyn i egne journalopplysninger, fjernkonsultasjoner, dialog mellom bruker og helsetjenesten, fornying av resepter osv.

Jeg må innrømme at jeg har hatt problemer med å forstå hvorfor opposisjonen har levert inn dette representantforslaget, for det synes som om det er å slå inn vidåpne dører. Det er vanskelig å se hensikten bak forslaget, i og med at dette er et arbeid som er kommet så godt i gang – det er allerede bevilget penger til det – og det faktisk snart skal bli en realitet.

Etter å ha hørt Bent Høies innlegg kan jeg forstå at det kan være en del diskusjon om enkelte av de oppgavene som er tenkt inn – ikke nå med en gang, men på sikt – f.eks. dette med innsyn i egne journalopplysninger. Jeg har hørt fra fagfolk at det er delte syn på konsekvensene av det, og jeg forutsetter at dersom det er tjenester som skal bli lagt inn i helseportalen som det er nødvendig å ha en politisk debatt om, så blir de temaene løftet opp politisk før de blir lagt inn i portalen.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [13:54:19]:

Jeg er glad for muligheten til å snakke om helseinformasjon på nett.

Forslagsstillerne foreslår å utarbeide en handlingsplan for etablering av en offentlig nettbasert helseportal. Dette arbeidet er, som flere har sagt, allerede godt i gang. I fjor sommer hadde jeg det første arbeidsmøtet i den sammenheng, og vi har også omtalt dette i budsjettforslaget for inneværende år, som Stortinget har sluttet seg til.

Tjenester på nett er en selvfølge i 2011, og jeg forstår godt at pasienter og brukere har store forventninger til slike løsninger også for helse- og omsorgstjenesten. De går på Internett for å få informasjon om livsstil, sykdommer og tjenestetilbud. Stadig flere forventer at helsetjenesten også blir tilgjengelig via elektroniske medier. Helseportalen skal møte disse kravene med brukervennlige og sikre tjenester, inkludert muligheter for å kommunisere med helsepersonell på nett.

I dag finnes det en rekke nettsteder for pasienter og brukere, men ingen felles nasjonal inngangsportal til helseinformasjon på nett. Erfaringer fra andre land viser at informasjon, selvbetjening og dialog på nett kan gi bedre behandling og lønne seg økonomisk.

Det er viktig, som også representantene påpeker, at innholdet i nettportalen må ha høy kvalitet, og at befolkningen, personell og myndigheter kan stole på at informasjonen er riktig.

Helseportalen skal gi viktig informasjon om helse, og ikke minst skal det finnes kunnskap om levevaner, som kan hjelpe brukerne med å forebygge sykdom og fremme god helse.

Jeg vil at helseportalen skal gi pasienter det beste grunnlaget for å velge tjenester. Det vil være viktig å informere om helsetilbud, pasientrettigheter, ventetider til behandling og refusjonsordninger – for å nevne noe.

Representanten Per Arne Olsen viste til at det var viktig for ham å snakke med andre som var i samme situasjon, da han var pasient. I dag er det mange som bruker Internett, SMS og Facebook for å komme i kontakt med andre i samme situasjon. Vi ønsker at slike brukernetverk kan opprettes på helseportalen. Etablerte løsninger som bl.a. «europaisk helsetrygdkort», «mine egenandeler», «mine resepter», «fritt sykehusvalg» og «fastlegebytte» skal også inn i portalen. På sikt skal vi etablere enda flere selvbetjeningsløsninger i portalen, bl.a. knyttet til etableringen av en nasjonal kjernejournal.

For å lykkes er det viktig at brukere, personell, myndigheter og forvaltning er involvert i utviklingen av helseportalen. Dette har vi sørget for ved å etablere et prosjekt som involverer helseaktørene, bl.a. gjennom jevnlig arbeidsmøter, høringsrunder, referansegruppemøter og styringsgruppemøter.

Det er også viktig at en helseportal er dynamisk. Utviklingen går raskt, og vi må hele tiden evne å tilpasse tjenestene til det behovet vi ser, og til det som er mulig å få til. Portalen skal derfor løpende videreutvikles med supplerende innhold og funksjonalitet.

Forslagsstillerne stiller særlige krav til personvern. Til det er å si at personvernet selvfølgelig vil bli ivarettatt.

Til representanten Høie, som var opptatt av akkurat dette, er det å si at når elektronisk kjernejournal skal inn på nett, krever det, slik som vi ser det, en lovendring, og saken vil da bli behandlet i Stortinget.

Et overordnet mål med helseportalen er at pasienter og brukere kan være aktive deltakere i spørsmål som gjelder egen helse. Den nye helseportalen helsenorge.no skal lanseres i juni. I første omgang prioriterer vi informasjonstjenester til befolkningen. Innholdet skal utvikles gradvis. På sikt skal vi tilby elektroniske tjenester som timebestilling, tilgang til egne helseopplysninger, kommunikasjon med helsepersonell, fornying av resepter m.m.

To tredjedeler av befolkningen benytter Internett til helseformål, viser en undersøkelse fra Helsedirektoratet i 2007. Jeg ønsker å øke tilgjengeligheten til helse- og omsorgstjenesten. Jeg ser derfor frem til å åpne helsenorge.no til sommeren. Helseportalen legger til rette for at pasienter og pårørende lett kan få tilgang til kvalitetssikret helseinformasjon på nettet og etter hvert også elektronisk dialog med helsetjenesten og tilgang til egne data.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8.

(Votering, se side 2455)

Sak nr. 9 [13:59:08]

Interpellasjon fra representanten Gunnar Gundersen til finansministeren:

«Finansavisen melder den 8. desember 2010 at «det private eierskap i Veidekke utfordres av skattesystemet». Høyre har lenge vært bekymret for at det norske skattesystemet straffer norsk privat eierskap, og ser på dette som en alvorlig svekkelse av mulighetene for nyskaping, innovasjon og vekst og dermed de arbeidsplassene vi skal leve av i framtiden. Veidekke er kanskje det selskapet i Norge som mest systematisk har satset på at de ansatte skal være en sentral del av deres private eierside. Det private, personlige eierskap er over tid sterkt redusert og kraftig svekket i Norge. For de fleste ansatte er ikke det å opprette aksjeselskap en aktuell strategi for å kunne beholde sin eierposisjon, og alt underlegges dermed personbeskatning.

Ser statsråden utfordringene og de konsekvensene dette har i forhold til nyskaping, verdiskaping og arbeidsplasser, og hvilke initiativ vil han ta for å gjøre noe med det?»

Gunnar Gundersen (H) [14:00:30]: La meg starte med en påstand: Et mangfoldig, sterkt, variert og spredt privat eierskap er en helt sentral byggekloss for Norges framtidige velferd. Hva må gjøres for å stimulere det?

President Obama sa i sin State of the Union Address nylig om USA at «we out-innovate, we out-educate, we out-build the rest of the world». Stormaktsmålettingen bak et slikt utsagn kan vi glemme, men overført til økonomiske termer er vår utfordring mye av det samme. Norge har en velferd på toppen av verden. Hvor suverent på topp illus-

treres av sammenstillingen som The Economist gjennomfører hvert år. I årets utgave oppgis BNP per innbygger i Norge til ca. 87 000 dollar, Sveits til ca. 65 000 dollar, mens land som USA og de mest velstående EU-landene ligger på 40 000–50 000 dollar.

Norges velferd er avhengig av handel. Vi har en relativt fleksibel økonomi der arbeidsplasser med lav verdiskapingsevne er lagt ned eller flyttet ut, og vi har dermed kunnet nyte godt av Kinas og Asias økonomiske vekst. Vi importerer billig og selger dyrt. At råvarer har utviklet seg mest, har tjent oss vel, men der ligger også utfordringen. Vi er blitt råvareorientert, og mye av næringslivet i Norge er fundamentert i etterspørsel drevet av råvarefundamentet.

Vi har i debatten hatt tilløp: «Hva skal vi leve av når oljen tar slutt?» i Norge. Ingen har svaret. Det nye næringsliv, de nye arbeidsplasser og den nye verdiskapingen som skal holde oss på topp av verden, er ikke kjent i dag. Det er nok å se seg 10–15 år tilbake. Glasskule med svaret finnes ikke. Innovative er vi nordmenn, men evnen til å bringe ideen til markedet er svak. Her kommer mange faktorer inn, men et av svarene ligger i å utvikle rammebetingelser som stimulerer innovasjon og som gir disse innovasjonene en mulighet til å finne finansiering. Der kommer eierskap og mangfoldet inn.

Eierskap skaper debatt. Innen visse områder, kraft f.eks., er vi så opptatt av nasjonalt eierskap at lovverket stenger utlendinger ute. Da Elkem ble kjøpt, kom raskt kravet om statlige investeringsfond. Staten og lover kan ikke sikre verken nasjonalt eierskap eller framtidig velferd alene. Statlig eierskap er egnet til vedlikehold og forsvar. Det nye, det kreative og det innovative trenger mangfoldet for å slippe fram.

Bakgrunnen for dagens interpellasjon var et oppslag i Finansavisen den 8. desember 2010. «Skatt truer ansattes eierskap», var overskriften. Veidekke, som antakeligvis er det selskapet i Norge som har satset mest aktivt på ansattes medeierskap, var utgangspunktet. Veidekke mener at deres satsing på medeierskap har bidratt til bedre lønnsomhet og mer engasjerte ansatte.

Det er altså mange grunner til å rette fokus mot det private eierskap. En kan, om en studerer utviklingen på Oslo Børs, få inntrykk av at det private eierskap er tilnærmet utradert i Norge. Av selskapsverdiene på Oslo Børs var kun 4 pst. eid av privatpersoner nyttårsdagen i år. Denne andelen har vært i kontinuerlig nedgang de siste ti årene. På Oslo Børs er det staten og utlendinger som dominerer. Utlendinger og statens andeler svinger med rundt en tredel. Mye tyder på at formuesskatten får den effekt man må forvente. Eierskapet konsentreres til dem som ikke betaler den skatten.

Men Oslo Børs sier langt ifra alt om norsk næringsliv. Det «ikke-noterte eierskap» i betydning at selskapet ikke er på børs, har lett for å bli glemt, men er allikevel helt sentralt. Ikke-noterte selskaper har samlet om lag fire ganger så høye inntekter som noterte selskaper, de sysselsetter nesten fire ganger så mange og innehar om lag dobbelt så mye eiendeler. Øyvind Bøhren, professor ved BI, har gjort mye interessant arbeid på dette. Funnene i hans studier antyder også at marginalavkastningen på realinvesteringer

er høyere blant ikke-noterte selskaper enn for børsnoterte. Dette er en alvorlig skjevhet. Strammere og vanskeligere kapitaltilgang for disse selskapene fører sannsynligvis til at de også underinvesterer. De må i tillegg betale høyere rente enn de børsnoterte selskapene. En enkel slutning er dermed at formuesskatten rammer disse selskapene ekstra hardt. De ikke-noterte selskapene har mer konsentrert eierskap, og til forskjell fra børsnoterte selskaper har de ofte personlige eiere. Dette er mennesker som satser alt på bedriften. De har ikke «pæng på bok», men tar risikoen med å skape arbeidsplasser. Det er deres livsverk, og de er til dels ganske anonyme.

Vi har en kritisk feilfokusering i norsk politikk. Den absolutt største delen av norsk verdiskaping er dominert av et eierskap som knapt får noe fokus. Det er et godt eierskap. Det skaper resultater og utvikling, men det hemmes av svak kapitaltilgang og av skatteregler som i tillegg taper det for ressurser hvert år: formuesskatten. Det mangfoldige, private og lite synlige eierskap som er spredt rundt på titusenvis av bedrifter i Norge, er imidlertid helt sentralt for verdiskapingen og sysselsettingen i landet. Dette eierskapet er svakt, men det skaper resultater. Rygggrad til å møte motbakker er imidlertid svakere enn hos det eierskapet som ofte er i fokus: det som er på børs.

Eierskap er viktig. Det private eierskap er viktig. Det er dokumentert. Det gir stabilitet, og det gir nyskaping. Likebehandling og kapitalmobilitet er viktig for å sikre norsk velferd og arbeidsplasser i framtiden. Det er en oppgave for skattesystemet å sikre dette. Så er det hvordan. Debatten rundt formuesskatten er kjent. Regjeringen velger å stå fast på en skatt som får den effekt man kan forvente. Det «noterte» eierskap i Norge konsentreres mot staten og utlendinger, og det lokale «unoterte» eierskap svekkes. Men det er andre grep man også kan ta. For et par uker siden ble det kjent at DnB NOR, en bank med betydelig statlig eierskap, tilbyr sine kunder en løsning som ligner på det Veidekke på vegne av sine ansatte og medeiere ber om som en generell mulighet for den lille, private aksjonær. Høyre foreslo det samme i et representantforslag i fjor, Dokument 8:43 S for 2009–2010. Modellen heter KLAS og ville gi private småaksjonærer samme mulighet til fritaksmodellen som man har gjennom aksjeselskaper, så lenge kapitalen beholdes i aksjer og ikke tas ut til forbruk, slik det fungerer for aksjeselskaper.

Høyres forslag i fjor ble avvist av regjeringsspartiene, men nå har DnB NOR tilbudt løsningen. Det burde ikke være nødvendig at den lille mann blir presset til å betale forvaltningshonorar og gebyrer til banken for å nyte godt av det samme skatteregimet som enhver profesjonell investor har. Igjen: Et bredt privat og direkte eierskap i næringslivet er viktig, og det fremmer forståelsen for verdiskaping og hvor vår velferd kommer fra. Det bør stimuleres.

Jeg har notert meg at Soria Moria I inneholdt noen gode formuleringer om viktigheten av et bredt, mangfoldig eierskap. Der sa man også noe om at det private var viktig, og man hadde fokus på en viss balanse. I Soria Moria II er dette borte. Det er vel et uttrykk for at regjeringen ikke ser betydningen av mangfold. Denne regjeringen

har fordoblet beskatningen av arbeidende kapital eller eierskapet. Konsentrasjonen mot statlig og utenlandsk eierskap er sterk i Norge. Vi burde gjøre det motsatte. En rik stat burde fokusere på å styrke også det private eierskap. Staten kan ikke ta alle roller. Mangfoldet det private og spredte eierskapet gir i form av bred forståelse for verdiskaping, et spekter av muligheter for finansiering av nye ideer og prosjekter i hele landet, kan ikke erstattes av statlig enfold og styring. DnB NORs smartness i produktutvikling bør få som resultat at man snarest innfører KLAS og gir den lille mann muligheten til å nyte godt av fritaksmodellen. Det vil styrke vår velferd og bidra til å sikre velferden framover.

Jeg ser fram til en konstruktiv dialog og vet jo i og for seg at finansministeren har signalisert at dette skal vurderes i forbindelse med skattereformen. Jeg ser allikevel fram til debatten i dag.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [14:10:11]: Det er et viktig tema som settes på dagsordenen. Det er klart at skattesystemet har betydning for produksjon, nyskaping og innovasjon. Hvis vi går noen år tilbake, til skattereformen fra 1992, var jo noe av hensikten med den skattereformen å bygge opp under nyinvesteringer, bygge opp under produksjon og verdiskaping i Norge. Det skjedde først og fremst gjennom et bredt skattegrunnlag og lave satser. At en fikk satt ned bedriftsbeskatningen til 28 pst., var en viktig del av den operasjonen.

Men det handler om langt mer enn det. Verdiskaping handler om lønninger, det handler om utbytte, og ikke minst handler det om den økonomiske politikken i stort. Det er positivt at ansatte får økt innflytelse og ansvar for egen bedrift. Det er ulike lover som bidrar til dette, både selskapsloven og arbeidsmiljøloven. Det er sågar slik at retten til arbeid og retten til innflytelse er inntatt i Grunnloven § 110. Riktignok står det at nærmere bestemmelser om medbestemmelse skal fastsettes ved lov. Dette er lover som gir ansatte innflytelse over bedriften i kraft av å være ansatt. Det er for meg et viktig politisk prinsipp at arbeid i seg selv også skal gi grunnlag for innflytelse. Det er med andre ord ikke bare eierskap og kapital som skal gi grunnlag for innflytelse i bedriften.

Det er positivt når arbeidsgivere legger opp til at ansatte kan få eierandeler i bedriften. Vi har jo en ordning i dag med salg av aksjer til underkurs til ansatte. Mange bedrifter praktiserer det, og dette bidrar til økt eierskap blant de ansatte. Jeg har selv vært styreleder i en bedrift der det var en viktig del av arbeidet i forbindelse med aksjeutvidelser og andre ting, at ansatte kunne benytte den ordningen. Det er gitt egne regler om skattefritak for slike kjøp, og endringer i beløpsgrenser er selvsagt en diskusjon som en må ta i forbindelse med budsjettet.

Det er viktig at vi har et skattesystem som generelt stimulerer til nyskaping, verdiskaping og arbeidsplasser. Og som jeg sa: Jeg tror at vi først og fremst oppnår det best gjennom brede skattegrunnlag og lave skattesatser. Det er

vel ingen hemmelighet at finansministre – kanskje til og med finansministre av ulik politisk farge – har et spesielt øye til ordninger som kan bidra til å komplisere skattesystemet, og som kan bidra til feil investeringer og dermed over tid lavere verdiskaping.

Jeg ser også at det blir argumentert med at beskatningen av personlige aksjonærer skaper innlåsnings effekter og en urimelig forskjellsbehandling mellom aksjonærer som eier aksjer direkte, og aksjonærer som eier gjennom et investeringsselskap. Aksjonærforeningen har i samarbeid med Oslo Børs og Verdipapirsentralen utarbeidet et forslag til en aksjespareordning for personlige aksjonærer, som også skal gi utsatt skatt for personlige aksjonærer, forutsatt at avkastningen på investeringene holdes på en lukket sparekonto. Slik en har utformet beskatningen av aksjonærer, har tidspunktet for når man blir beskattet, for så vidt litt mindre betydning for den samlede beskatningen av en slik investering. Men jeg ser at det kan være en likviditetsfordel å få en utsatt skatt i starten, men over tid slipper en jo ikke unna skattebelastningen. Jeg synes det er et viktig poeng. En aksjonær som eier aksjer direkte, vil bli beskattet løpende for sine aksjeinntekter. For mange skattytere vil det være en fordel, tror jeg, å bli ferdig med det å ha betalt skatten tidlig. I en del tilfeller er det ikke sikkert at det er så gunstig å samle opp skatt, for på et eller annet tidspunkt må skatten betales. Denne aksjonæren får også skjermingsfradrag i den framtidige avkastningen, dersom disse midlene blir reinvestert i aksjer. Med andre ord: Resultatet er at det spiller liten rolle for den samlede skattebelastningen om aksjer eies direkte eller gjennom et investeringsselskap.

Som interpellanten var inne på, vil vi i løpet av våren legge fram en evaluering av skattereformen. Da vil vi vurdere ulike sider ved aksjonærbeskatningen, bl.a. forslaget om en aksjesparekonto for personlige skattytere. Så vil vi selvsagt se på om et slikt forslag har en god begrunnelse i det norske skattesystemet, og om det lar seg gjennomføre i tråd med våre internasjonale forpliktelser. I utgangspunktet må jeg nok si at jeg er noe skeptisk til å innføre ordninger som kan gi store, latente skatteforpliktelser, slik som denne ordningen, nettopp ut fra at skatten på et eller annet tidspunkt må betales.

Som jeg sa innledningsvis, er jo skatt én av flere faktorer som har betydning for hvor attraktivt et land er å investere i. Det dreier seg om politisk stabilitet, infrastruktur, teknologi, tilgang på kvalifisert arbeidskraft, gode markeder, tillit mellom ulike aktører, tillit mellom partene i arbeidslivet osv. Det aller viktigste for framtidig verdiskaping er at en fører en ansvarlig og forutsigbar budsjettpolitikk, og heldigvis er det stor enighet i Stortinget om at en skal ha stor forutsigbarhet om hvordan den økonomiske politikken blir innrettet. Det har mye å si for tilliten til å investere i et land og for tilliten til å investere i selskaper i det landet.

Det er vel slik at generelt sett anses Norge som et bra land og et godt land å investere i og drive næringsvirksomhet i. Det blir bekreftet av næringslivet selv og av ulike undersøkelser, hvor man sammenligner rammebetingelser for næringslivet i Norge og andre land. Vi er

på åttende plass på Verdensbankens ranking om «Doing Business» – vi er nummer åtte av 183 land. Av de nordiske landene er det bare Danmark som rangerer før Norge. Skattesystemet scorer veldig høyt i undersøkelsen «Paying taxes», om oppgavebyrder og skattesystemets innfløktethet når det gjelder å sende oppgaver knyttet til skatten, til offentlige myndigheter. Det viser jo at Norge scorer høyt, og det er noe som vi også må ta med oss. Selvsagt skal den type undersøkelser alltid tolkes med forsiktighet, fordi det er mange sider ved hvilke metoder og faktorer en har inkludert i slike undersøkelser.

Men for å konkludere: Skatt er én del av rammebetingelsene for næringslivet. Eierskap er viktig, men det er også en lang rekke andre faktorer som vil påvirke investeringer i framtidig næringsliv i Norge. Som sagt, når evalueringen av skattereformen av 2006 kommer, vil også departementet gå nærmere inn i de problemstillinger som interpellanten tar opp, herunder også eventuelle forslag om å opprette en spesiell aksjesparekonto i tråd med interpellantens ønsker.

Gunnar Gundersen (H) [14:18:57]: Jeg takker for et grundig og godt svar. Mye av det kan vi si oss enige i. Norge skal selvfølgelig være et godt land i være i – og det er et godt land å være i – så det er vi enige om.

Jeg deler mye av statsrådets filosofier rundt dette med innlåsnings effekter og slike ting. Til det med å samle opp skatt. Med de ordningene man hadde tidligere, DU-ordninger og slikt, hadde man mulighet til å leve på skattekedtjene i forkant, og det skal vi ikke tilbake til. Fordelen med denne ordningen er at man låser inn hele beløpet. Man låser inn både det oppsparte og skatten, og dermed får man likviditetseffekten, som statsråden var inne på. Den er jeg ikke så redd for, for det betyr at med en gang man skal ta ut penger av kontoen, vil også pengene være tilgjengelige for å betale den skatten man har forpliktelse til. Det er altså en helt annen orden enn det man er vant med fra 1990-tallet.

Jeg synes det er mye bra med skattereformen av 1992. Man hadde fokus på verdiskaping, men dramatikken i utviklingen av eierskapet er ganske stor. Jeg fikk Stortingets utredningsseksjon til å gå gjennom dette. Fra 1999 til 2010 har den andelen av Oslo Børs som er eid av privatpersoner, gått ned fra ca. 8 pst. til 4 pst., og den som er eid av private foretak, har gått ned fra 34 pst. til ca. 20 pst. I løpet av en drøy tiårsperiode er det en ganske dramatisk svekkelse av den private andelen av det børsnoterte eierskapet i Norge.

Som jeg var inne på, tror jeg det å ha fokus på mangfoldets styrke i forhold til framtidig verdiskaping, finansiering av de nye ideene og det å skape de nye arbeidsplassene, er helt sentralt. Vi kan alle være enige om at Norge er et veldig bra land å bo i. Vi er på toppen av velferden i verden, men det gir oss også den utfordringen at vi da, som jeg sa, må «out-innovate and out-perform» resten av verden på det meste når det gjelder økonomi. Der har jeg en grunnleggende tro på at det er mangfoldet som er det eneste som virkelig gjør utvelgelseskriteriene gode.

Da er det et paradoks at vi tilsynelatende stimulerer

spill gjennom Norsk Tipping mer enn vi stimulerer det private eierskap. Nå skal ikke jeg si noe galt om Norsk Tipping – det ligger i Hedmark – men det å bygge opp en bred forståelse ute i det norske samfunn av verdiskaping har mye med å spre makt å gjøre, og det har med å spre forståelse for hvordan vi skal opprettholde vår posisjon framover å gjøre.

Presidenten: Da går neste innlegg også til en hedmarksrepresentant, statsråd Johnsen.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [14:22:10]: Og sågar en tidligere styreleder i Norsk Tipping, så jeg er glad for at representanten Gundersen på en måte tok seg litt i det. Det er en bra bedrift for Norge, og det er en bra bedrift for Hedmark. Men det kan vi jo ta mer på bilateral basis.

Det som i grunnen er viktig sett fra mitt ståsted, er at skatt er viktig for eierskap, men eierskap må handle om noe mer enn skattefradrag og skatteordninger. For meg er det viktig. Det er ulike typer eiere, og det er ulike typer investorer. Dette kan kanskje bli en lang og historisk debatt, men iblant savner jeg eiere som har en rendyrket industriell tilnærming til eierskapet, der det å skape nytt, der det å få fram nye produkter, er en viktig drivkraft for dette eierskapet. Poenget mitt er i grunnen at ja, skatt er viktig, men det er også andre sider og drivkrefter i eierskapet som må framdyrkes, og som er viktig.

Så er det jo slik at sammensetningen av eierskapet på Oslo Børs har endret seg. Det er mange grunner til det. En viktig grunn er at vi, i hvert fall i løpet av de siste 10–15 årene, har blitt mye sterkere innvevd i den globale økonomien, som selvsagt gjør at man får flere investorer til Norge. Det har kanskje en sammenheng med at folk ser på Norge som et godt land å investere i når man ser det fra utlandet, samtidig som Norge også i den perioden er blitt en betydelig eier i internasjonale selskaper. Så en må ha det med seg i betraktningen.

Spredt eierskap er viktig, jeg er enig i det. Men kanskje noe som er enda viktigere, er at man har et mangfold i næringslivet, at man har gode bedrifter. Erfaringer fra finanskrisen viser også at når Norge slapp relativt sett billigere unna enn en del andre land, skyldtes det en veldig spredt og god næringsstruktur. Så det er flere ting som skal inn i dette bildet.

La meg for så vidt si at dette er en viktig debatt. Det er en interessant debatt som dreier seg om skatt, men den dreier seg også i stort om å passe på økonomien, den dreier seg om å passe på konkurransekraften, den dreier seg om å videreføre de gode erfaringer vi har med et trepartssamarbeid, altså tilnærming på en bredere front.

Så kanskje et lite hjertesukk til slutt – tilbake til Hedmark: Behovet for å skape gode Eiermiljøer på forskjellige måter og behovet for å få fram gode og dyktige styremedlemmer er også en del av arbeidet med å skape et bredt og godt forankret eierskap.

Torfinn Opheim (A) [14:25:23]: Arbeiderpartiet mener det er positivt at ansatte får økt innflytelse og ansvar for egen bedrift. Som finansministeren var inne på, er det

ulike lover som bidrar til det, bl.a. selskapslovgivningen, arbeidsmiljøloven og skatteloven.

Et helt sentralt mål i skattereformen av 2006 var å sikre større grad av skattemessig likebehandling av personer på samme inntektsnivå, uavhengig av hvordan inntekten var opptjent. Vi er opptatt av å ha et bredt, oversiktlig og rettferdig skattegrunnlag. Det var bred enighet om dette prinsippet i Stortinget da skattereformen ble behandlet. Videre ble det lagt vekt på at skattereglene bør gjenspeile faktiske økonomiske forhold, og det var tverrpolitisk enighet om at det var behov for vesentlige innstramminger i tidligere regelverk, for bl.a. naturalytelser.

I tråd med dette ble det gjort en rekke innstramminger, som f.eks. når det gjaldt aksjer til underkurs. Utgangspunktet i skatteloven er nå at alle ytelser fra arbeidsgiver som utgjør en privat fordel, skal anses som skattepliktig inntekt for den ansatte. Dette er viktig for et mest mulig rettferdig og lett forståelig skattesystem.

Brede skattegrunnlag er dessuten avgjørende for å holde de formelle skattesatsene lave, og for å sikre at skattesystemet har stabiliserende virkning når det blir svingninger i konjunktorene. Jo flere unntak og særordninger vi lager, jo mindre oversiktlig blir systemet.

En aksje kjøpt til underpris representerer en økonomisk fordel for den ansatte, og bør kunne likestilles med kontant lønnsutbetaling. En bør følgelig ikke innføre regler som medfører at aksjer og opsjoner kan bli benyttet til avlønning hovedsakelig fordi de gir betydelig lavere eller utsatt skatt.

Videre kan gunstige skatteregler for ansattes kjøp av aksjer føre til omfattende forskjellsbehandling mellom skattytere som får tilbudet om en slik avlønning, og de som ikke får det. En slik økt skattesubsidiering – hvis vi kan kalle det det – åpner for å avlønne en avgrenset gruppe arbeidstakere med skattemessig gunstige ordninger. Det er først og fremst, vil jeg tro, høytlønte som har store økonomiske fordeler knyttet til opsjoner og aksjer i arbeidsforhold. Men jeg erkjenner jo at det finnes unntak her. Jeg mener det er flott med ordninger som gjør at alle ansatte involveres. Men mer generelt vet vi jo at dess høyere lønn man har i utgangspunktet, jo større er sjansen for at man også har andre ytelser betalt helt eller delvis av bedriften som man jobber i. Skattefrie rabatter ved aksjeerwerb kan derfor tenkes fort å bli et tilbud som i stor skala benyttes av ansatte med god økonomi, og ikke av den vanlige arbeidstaker. Da får man en skattelettelse med dårlige fordelingsvirkninger, og det er ikke en utvikling som jeg ønsker meg.

I Arbeiderpartiet er vi selvsagt veldig opptatt av verdiskaping, men vi er også opptatt av at diskusjonen om verdiskaping ikke alltid må handle om skattekutt og svekke inntekter til fellesskapet. Jeg mener verdiskaping vel så mye handler om satsing på kunnskap, forskning og innovasjon. Det handler om å gjøre forenklinger for små og mellomstore bedrifter. Det handler om opprusting av infrastruktur. Det handler om statlig satsing og tilrettelegging innenfor energi, skipsfart, fiske og havbruk. Det handler sågar om mer aktivt statlig eierskap, og ikke minst – som også finansministeren til de grader var innom – handler

det om å holde orden i økonomien for å sikre konkurransevnen. Dette mener jeg er svar på spørsmålet om hvordan vi kan legge til rette for økt verdiskaping i landet.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [14:29:53]: Det er med en viss ironi og en smule paradoksalt at jeg takker interpellanten for å ha tatt opp denne problemstillingen. Men det skal jeg komme tilbake til. Altså: Jeg takker interpellanten, jeg vil bare understreke det.

Eierskap i egen bedrift bidrar til å gjøre den enkelte arbeidstaker mer engasjert, mer involvert og mer villig til å stå på, rett og slett fordi man har en økonomisk tilleggsgevinst ved at bedriften lykkes. Tjener bedriften penger, så er ikke belønningen kun at man får beholde jobben, muligens kombinert med et sentralt fremforhandlet kronetillegg, men faktisk direkte økonomisk uttelling fra høyere verdisetting av bedriften på børs samt gjennom utbetaling av overskudd gjennom utbytte, og at man får større innflytelse. Selv om statsråden uttrykte at man kan vedta at de ansatte skal få innflytelse, er altså eiermakt utvilsomt et mye mer effektivt virkemiddel dersom man ønsker innflytelse i bedriften.

Privat eierskap er en vinn-vinn-situasjon for bedrift og tilsatte, samtidig som det gir mindre rom for offentlig styring, innblanding og kontroll. Vi opplever tidvis en regjering som rakker ned på privat eierskap – ikke alle i regjeringen gjør det, men enkelte medlemmer i regjeringen gjør det åpenbart – samtidig som den samme regjeringen kjøper stadig flere aksjer på Oslo Børs og på verdens børser.

Men nylig endret statsministeren retorikken radikalt, og omfavnelsen av kapitalister og bedriftseiere under partiets landsstyremøte for et par dager siden var klam, men gledelig. Det er å håpe at statsministerens retorikk blir til politikk. Fremskrittspartiet lover å følge med på hva regjeringen gjør, og ikke hva den sier den skal gjøre. Hva med f.eks. å etablere et mål – dette er en oppfordring til finansministeren – om at det private eierskap på Oslo Børs skal dobles, og at man lanserer politikk som kan nå dette målet.

Fritaksmetoden tilsier at en storinvestor kan opprette et holdingselskap hvor alle utbytter tilflyter med minimal beskatning. Ved investering av store beløp kan investoren ta ut store beløp uten utbytteskatt, dette fordi selv en lav skjermingsrente kan gi store beløp. Gitt en skjermingsrente på eksempelvis 2 pst. vil man ved en investering på 100 mill. kr kunne ta ut 2 mill. kr uten utbytteskatt. Man kan altså leve ganske godt på skattefrie millionbeløp dersom man er bemedlet i utgangspunktet.

Det er et stort paradoks at en storinvestor gis så gode vilkår i skattesystemet, mens en småaksjonær ikke gis tilsvarende mulighet. Dette var en problemstilling Fremskrittspartiet gjorde resten av Stortinget oppmerksom på i forbindelse med behandlingen av skattereformen av 2004, en reform som for øvrig hadde som intensjon å introdusere utbytteskatt i bytte med formuesskatt, men hvor vi endte opp med begge deler, noe kanskje presidenten har inngående kjennskap til.

Fra innstillingen ønsker jeg å sitere følgende:

«Disse medlemmer» – altså Fremskrittspartiets

medlemmer – «vil fremheve at aksjonærmodellen kan bli tung å etterberegne for skatteyder. Særlig for småinvestorer vil dette være mye innsats for små beløp.»

Og videre:

«Disse medlemmer påpeker tilpasningsmuligheten for personlige aksjonærer gjennom å gjøre sine investeringer gjennom et holdingselskap. Så lenge man gjennom holdingselskapet reinvesterer gevinstene kan man akkumulere formue i holdingselskapet, og kun ta ut skattefritt utbytte. For småsparere er en slik tilpasning selvsagt en ressurskrevende løsning, og dette blir et fortrinn for de allerede bemidlede. På denne bakgrunn bør et minstefradrag for lavere aksjeinntekter vurderes.»

Det var kun Fremskrittspartiet som sluttet seg til den merknaden.

Men det er tross alt viktigere å se fremover. Så hvordan skal vi fjerne denne forskjellsbehandlingen og gjøre det like skattemessig attraktivt for småaksjonærer? For å rette opp «feila frå i går» nevner interpellanten innføring av KLAS-modellen. KLAS står for Konti for Langsiktig Aksjesparing, og ideen er å gi småinvestorene samme vilkår som storinvestorene har gjennom fritaksmetoden. KLAS er en innretning som består av en dedikert bankkonto med en tilhørende verdipapirkonto i et lukket system uten aksjekapital og uten formkrav knyttet til foretaksregister, regnskapsavleggelse og revisjonsplikt. Hver innretning gis et identifikasjonsnummer som muliggjør en skattemessig adskillelse fra sparerens eventuelle øvrige verdipapirer. Fritaksmetoden vil komme til anvendelse som for aksjeselskaper, noe som vil si at sparerer ikke betaler skatt på gevinst eller utbytte før beløpet tas ut av KLAS. Fremskrittspartiet er altså ikke like bekymret som finansministeren er over at man en gang må betale skatten. Vi ser på den type holdning som litt formynderisk, og vi har faktisk tiltro til at den enkelte er i stand til å planlegge sin egen økonomi og sin egen fremtid uten at staten skal overstyre.

Det sentrale er at sparerer på denne måten vil ha mulighet til å reinvestere midlene ved å kjøpe nye verdipapirer, uten å måtte betale skatt på gevinsten i første omgang. Administrasjon og rapportering besørges av kontofører, typisk sparerens aksjefondsforvalter eller bank. Dersom KLAS oppløses og sparerer har realisert et tap, vil sparerer få fradrag for tapet. Fremskrittspartiet er åpne for forbedringer i systemet og mener KLAS-modellen kan bidra til å gjøre aksjeinvesteringer mer attraktivt.

Presidenten: Presidenten må nok gjøre oppmerksom på at forretningsordenen setter visse begrensninger for hvor meningsfylt dialog man kan ha med presidenten om skattespørsmål.

Svein Flåtten (H) [14:35:19]: Da skal jeg avholde meg fra diskusjoner med presidenten om dette, selv om han sikkert har en inngående kunnskap om det.

Det foregår en debatt i øyeblikket om eierskapet til den norske velferdsmodellen og hvorfor vi er der vi er. Jeg tror det er mer interessant, som interpellanten tar opp i dag, å snakke om hva vi skal leve av i fremtiden og på hvil-

ken måte vi skal produsere den verdiskapingen som skal legges til rette for det fremtidige velferdssamfunnet. Da tror jeg de titusenvis av norske småbedrifter er viktige i denne sammenhengen.

Jeg la merke til at statsministeren på landsstyremøtet i Arbeiderpartiet brukte noen av landets aller rikeste som et eksempel på hvor bra det er å drive næringsliv her i landet, og hvor langt man kan drive det. Jeg vet ikke om småbedriftseierne synes det er like velvalgt. Når statsråden her sier at han skulle ønske at vi ikke diskuterte så mye skatt når det gjelder rammebetingelsene for næringslivet, og at han ønsker seg de rendyrkede industrialister, så må jeg si at det finnes titusenvis av rendyrkede industrialister rundt omkring i dette landet som ikke driver virksomhetene sine for å bli rike, men for å sysselsette noen få personer i sin egen virksomhet. Det er sannheten, og det finnes ingen motsetning mellom den måten å drive forretning på og det at formuesskatt har en vesentlig betydning. Det er jo helt opplagt at når man tar ut midler av bedriften for å betale utbytte, svekker man bedriften og må øke inntjeningen deretter.

Jeg er enig i at eierskap handler om noe mer. Det handler bl.a., som statsråden sier, om arbeidsmiljøloven. Det har vi fått et godt eksempel på i det siste. Det å ansette en ny medarbeider i en liten bedrift er faktisk en av de største investeringer man noen gang gjør. I staten kan man ha midlertidige ansettelser. Det har vi sett i det siste, men når det kommer til det å diskutere dette for private bedrifter, stenges det av ideologiske grunner.

Jeg tror også at medeierskap og bedre rammebetingelser for å kjøpe aksjer i eget selskap er utrolig viktig. Opheim var inne på dette, men det er klart at de rammene vi har i øyeblikket, er helt antikvariske. De er ikke tilpasset det moderne liv i det hele tatt. Det er ingen tvil om, slik representanten Tybring-Gjedde var inne på, at man får en helt annen «drive», en helt annen innsats, i bedrifter som de ansatte selv eier.

Så vil jeg gjerne snakke litt om KLAS-modellen, som flere har vært inne på. Finansministeren sier at han kanskje kommer med noe, men samtidig sier han at han liker ikke at folk samler opp skatt, og det er vel for så vidt fornuftig av en finansminister. Men i fritaksmodellen som man har for aksjeselskaper, samles det opp betydelig skatt. Det er også midler som er ubeskattet, og som på et eller annet tidspunkt vil måtte bli beskattet. Det har vært en god ordning, ikke minst fordi investeringene går ut igjen i næringslivet. Vi kan gå til landbruket. Der har man flere ordninger hvor skatten blir utsatt. Skattecreditt er utrolig viktig, og det er ikke så enkelt som finansministeren sier, at dette bare samler opp en forpliktelse. Det er et spørsmål om hvem som i mellomtiden skal disponere pengene. Er det statsråd Sigbjørn Johnsen i Finansdepartementet, eller er det den enkelte investor som sitter med sin lille konto i KLAS-modellen, og hvor beløpet etter hvert øker? Han setter pengene inn i sin egen bedrift, i naboens bedrift, i en eller annen bedrift notert på Oslo Børs, og næringslivet får nytte av det, i stedet for at de ligger i den noe mer anonyme statskassen, og hvor enkelte av oss setter spørsmålsteget ved om det ikke var mer nyttig at hver enkelt

hadde disposisjonsretten over dem. Lykke til videre med KLAS-modellen!

Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:40:39]: Det er et viktig tema som blir tatt opp – et tema om privat, personlig eierskap sett i forhold til nyskaping, verdiskaping og arbeidsplasser. Det er et tema som både i dag, historisk og ellers har stått Senterpartiets hjerte svært nært. Vi har to selskapsformer, sjølstendig næringsdrivende, enkeltpersonforetak, og de ikke børsnoterte selskapene med mange personlige eiere, som virkelig er kjernen i det vi her snakker om.

Vi snakker altså om selskaper hvor personene i mange tilfeller setter inn både kapital og arbeidsinnsats, og en bedre kombinasjon har vi vel ikke oppfunnet, i hvert fall ikke etter Senterpartiets mening.

Interpellasjonen tar utgangspunkt i selskapet Veidekke. Det er et selskap som er spesielt i entreprenørbransjen nettopp fordi de ansatte har et stort eierskap. Vanlig ansatte har om lag 15 pst. av aksjene, Obos har 28 pst. og sentrale ledere har 13,5 pst., så langt jeg er kjent med det. De ansatte har altså et betydelig medeierskap. De ansatte er i bedriften lenge, noe som gir stabilitet, og det er en bedrift som har god dialog med de ansatte og også med fagbevegelsen. Det er over tid bygd en solid arbeidslivskultur, på tross av at de har opplevd skandale knyttet til prissamarbeid på asfalt i det siste. De står for en kultur som etter Senterpartiets syn er bra.

Når det gjelder rammebetingelser for næringslivet, som finansministeren var inne på, i forhold til nyskaping, i forhold til langsiktighet, i forhold til de store utfordringene, er det mange områder, og skatt er ett av dem. Det er Senterpartiets klare holdning at vi ønsker et større privat, personlig eierskap. Vi er derimot ikke for at man skal gjøre det ved å stimulere til økt avlønning i form av aksjer og opsjoner til underkurs, men vi er opptatt av å gå gjennom og evaluere skattereformen – i hvilken grad småsparere kan få bedre vilkår, noe som flere har vært inne på, sett i relasjon til større personlige investorer. Og som flere har vært inne på: Det er lett at det blir fokusert på de store, personlige investorene og i for liten grad fokusert på rammebetingelsene til gründere og småsparere, som Høyre var inne på, og ikke minst at det også blant de miljøene til de grader er industrielle eiere. Det er industrielle eiere i den forstand at det er dyktige personer som har til de grader interesse i næringsvirksomheten som blir bedrevet. Det er noe flott over det.

Når det gjelder forslaget fra Høyre om det som er benevnt som KLAS, må jeg nok innrømme at jeg har mer kjennskap til skurtreskeren Claas enn til Konti for Langsiktig Aksjesparing. Men når man er lærevillig, skal vi også se på nye merker, og når det gjelder det å ha et system med en aksjesparekonto med en lukket sparekonto som beskattes ved uttak, så kommer det vel ikke som noen overraskelse at det er noe som denne representanten har erfaring med fra andre områder med godt hell. Det at en beskatter ved uttak, at hele beløpet står på sperret konto, bør jo være betryggende for det offentlige, og det medvirker da til en deltakelse over lengre tid, som gir positive

effekter. Det som i økonomifaget ses på som et problem når det gjelder innløsning av overskudd og avkastning, ser nok ikke Senterpartiet som det største problemet under de nåværende ustabile forhold som i for stor grad preger næringslivet. Derfor synes vi dette er et interessant forslag, som statsråden også var inne på. Men det er viktig at vi nå lager en evaluering som sikrer at det blir en jevnbyrdighet i forholdet mellom de ulike selskapsformene, og hvor vi må være klar over at de som velger å etablere næringsvirksomhet i form av enkeltpersonforetak, har en ubegrenset risiko, altså et større ansvar. Skal det være forskjell, bør det være til enkeltpersoners fordel.

Borghild Tenden (V) [14:45:56]: Jeg vil berømme interpellanten som har tatt initiativet til en svært viktig debatt.

Kort oppsummert handler det om hvordan vi i større grad kan få norske borgere til å investere i norske bedrifter og arbeidsplasser heller enn i enda flere hytter, hus, biler og båter. Jeg oppfatter at det egentlig er et ønske som vi alle deler, men som bare noen partier er villige, gjennom politiske virkemidler, til å gjøre noe med, dersom det da ikke har skjedd et paradigmeskifte i Arbeiderpartiet. Venstre merket seg statsministerens tale til landsstyret i Arbeiderpartiet, der han snakket varmt om verdiskaping og det å lykkes i næringslivet. Det gjenstår å se i praktisk politikk. Så langt har regjeringen gjennom en rekke endringer i skattesystemet gjort det mer og mer fordelaktig å investere i bolig og forbruksgjenstander enn i bedrifter og arbeidsplasser.

Regjeringen har gradvis redusert og til slutt fjernet aksjerabatten, som var et målrettet virkemiddel for å øke det private eierskapet i norsk næringsliv og favoriserer investeringer i arbeidsplasser.

Regjeringen har foretatt en kraftig økning i verdifastsettelsen av aksjer i arveavgiften, noe som gjør et generasjonsskifte i familieeide bedrifter vanskeligere og dyrere.

Regjeringen og regjeringspartiene har motsatt seg ethvert forslag fra opposisjonen om å styrke det private eierskapet i norsk næringsliv, enten det gjelder det som interpellanten spesifikt er opptatt av, de ansattes mulighet til å eie i egen bedrift, eller det gjelder ulike forslag og ordninger knyttet til såkalte business angels eller skattefordeler med hensyn til investeringer via kapital og kunnskap i ny norsk næringsvirksomhet.

Norske bedrifter trenger gode eiere som tilfører økonomiske ressurser, nettverk, markedstilgang og kompetanse. Venstre vil sikre norsk eierskap i næringslivet gjennom å styrke det private spredte eierskapet. Det bør skje gjennom en gradvis avvikling av den særnorske formuesskatten og ved en større andel privat eierskap i mange heleide statlige selskaper.

Et viktig skille mellom borgerlig og sosialistisk politikk er, slik Venstre ser det, nettopp forholdet til næringslivet. Tenk om de tusenvis av småbedriftseiere i landet fikk følelsen av en takk for at de gir arbeid og inntekt til et tjuetalls mennesker, ofte med svært lange arbeidsdager og moderate overskudd!

For Venstre er friheten til å bli sin egen sjef, skape og

utvikle sitt eget, en verdi i seg selv, men det er også helt avgjørende for velferd og velstand i hele samfunnet. Uten en slik frihet innenfor rammen av en regulert og fungerende markedsøkonomi vil samfunnet stagnere, slik vi har sett i alle forsøk på sosialisme. Nyskaping, kreativitet, teknologiske nyvinninger, ikke minst i miljøets tjeneste, er avhengig av en politikk som støtter og anerkjenner gründere og private eiere. Uten norske private eiere som vil satse sine egne penger på nye arbeidsplasser i Norge, vil samfunnet forvitne over tid. Det må vi ikke la skje.

Gunnar Gundersen (H) [14:49:23]: Jeg takker for debatten, og det som jeg i og for seg oppfatter som positive signaler, særlig Lundteigens innlegg og tidligere signaler fra finansministeren om at man vil vurdere dette nøye. Det som er trist, er at SV ikke har gått på talerstolen. Her handler det jo mye om hva man gjør, og ikke om hva man sier. Det skal veldig godt gjøres å stå på talerstolen og si at man er negativ til verdiskaping og negativ til norsk eierskap. Det tror jeg ingen gjør.

Men igjen: Det er litt hva man gjør. Det er vel i og for seg der jeg står igjen med det store spørsmålstegnet. Vi vet at vi har et skattesystem som diskriminerer norsk privat eierskap, og vi diskriminerer i særdeleshet den lille, norske private aksjonæren. Det er det som er utfordringen. Her kommer vi til å følge ganske nøye med på hva som skjer framover, og jeg kan jo være litt slem, for som Opheim sa, er man veldig opptatt av verdiskaping. Det er som sagt ingen overraskelse. Man ønsker seg selvfølgelig arbeidsplasser. Men jeg synes mye av regjeringens politikk tyder på at man ikke ønsker seg eieren, og man ønsker seg ikke kapitalen bak. Det er en umulig kombinasjon, særlig når det kommer til det å skape et nytt næringsliv. Da forutsetter man faktisk egenkapital. Det er en forutsetning for å få til nyskaping. Det er en debatt som jeg synes ofte blir tatt altfor lett på, når man sier at man er så opptatt av verdiskaping.

Jeg registrerer veldig mange positive signaler. Det overrasker ikke. Men igjen vil jeg bedømme det ut fra hva man faktisk gjør, og resultatene av det man gjør. Det er en betenkelig trend at vi svekker den private siden av eierskapet i Norge betydelig. Det går ut over distrikter, og det går ut over Norge sentralt. Jeg er helt enig med alle som sier at vi ikke skal være redde for utenlandsk eierskap, men vi må være opptatt av at vi må ha et norsk privat eierskap som kan konkurrere med det eierskapet. Da har vi en sunn utvikling. Det var det jeg ønsket å lede debatten inn på. Den tror jeg ikke vi er ferdig med etter dagens interpellasjon, heller. Jeg ser fram til at den debatten fortsetter og vil følge ganske nøye med på hva man gjør, og ikke hva man sier.

Presidenten: Presidenten vil legge til: eller eventuelt begge deler!

Statsråd Sigbjørn Johnsen [14:52:01]: Det er jeg enig med sistnevnte taler i.

Det er jo slik at arbeid, verdiskaping, er grunnlaget både for egen og felles velferd. De som vil foreta et mer inngående studium av norsk sosialdemokrati og norsk ar-

beiderbevegelse, vil se at det er en grunnlinje gjennom hele vår historie. Det betyr at vi mener privat eierskap er bra, privat eierskap er velkomment. At du har gode og langsiktige eiere i virksomheter, er bra, men du skal også ha krevende eiere. Derfor er jeg opptatt av at vi også retter søkelyset mot det å ha gode og dyktige styremedlemmer, som på en god måte kan stille krav på vegne av eierne, og i de styrene vil også de ansatte være med. Så det er, for å si det slik, en myte noen forsøker å si at Arbeiderpartiet og arbeiderbevegelsen ikke er opptatt av privat eierskap. Det er viktig. Men mangfoldet i eierskap er også viktig, og det er også viktig å ha et sterkt statlig eierskap på en del viktige områder.

Så var det også en visitt til statsministerens innlegg på Arbeiderpartiets landsstyremøte. Ja, det var en liten visitt til noen «store» kapitalister. Men statsministerens innlegg inneholdt også en veldig god og flott omtale av ryggraden i norsk næringsliv, og det er altså mangfoldet av små og mellomstore bedrifter. Hvis du ser både på antall, på verdiskaping og antall ansatte, er det ingen tvil om at den ryggraden er viktig for oss alle. Så det å bygge opp under eierskapet og verdiskapingen også i små og mellomstore bedrifter er en viktig del av denne regjeringens politikk.

Jeg har også lyst til å vise til at det har jo skjedd store ting med formuesskatten. I løpet av de siste fem årene har altså 900 000 enten fått fjernet formuesskatten eller fått lavere formuesskatt. I 2005 var det 34 pst. av skattyterne som hadde formuesskatt – nå er det 17 pst., og jeg er helt sikker på at det blant dem som har fått reduksjon i formuesskatten, er mange eiere av små og mellomstore bedrifter, og det er det viktig å ha det med seg i denne diskusjonen.

Jeg synes også at dette har vært en bra debatt, og jeg kan love interpellanten og andre at det også skal bli lagt opp til en god debatt om disse spørsmålene i forbindelse med evalueringen av skattereformen. Konklusjonene får vi komme tilbake til.

Presidenten: Behandlingen av sak nr. 9 er dermed avsluttet.

Sak nr. 10 [14:55:09]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort) (Innst. 176 L (2010–2011), jf. Prop. 52 L (2010–2011))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Susanne Bratli (A) [14:56:07] (ordfører for saken): Denne saken handler om endringer i vegtrafikkloven som følge av gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort – førerkortdirektivet.

I disse dager er det stort politisk fokus og oppmerksomhet om EU-direktiv, men det er nok helt andre direktiv enn førerkortdirektivet som får den oppmerksomheten. Stortinget samtykket i 2008 i å gjennomføre direktivet i norsk rett. Formålene med direktivet er å harmonisere førerkortreglene i Europa ytterligere for bl.a. å forbedre trafikksikkerheten, lette fri bevegelse og etablering samt motvirke svindel med førerkort. Det er kun direktivets krav til administrativ gyldighet for førerkort og krav til førerprøvesensorer som medfører lovendringer.

Tredje førerkortdirektivs hovedregel for administrativ gyldighet for førerkort er ti år for de lette førerkortklassene, mens førerkort i tunge klasser gis administrativ gyldighet i fem år. Kravet for tunge kjøretøy er allerede gjennomført i Norge. Administrativ gyldighet må ikke forveksles med førerrettens gyldighet. Administrativ gyldighet vil si at det er selve kortet – dokumentasjonen for førerretten – som har en bestemt gyldighetsperiode, dette for at førerkortet skal ha oppdatert bilde og sikkerhetslementer for å forhindre førerkortsvindel, og at medlemsstatene skal kunne pålegge helseundersøkelser eller andre tiltak.

Førerkortdirektivet stiller også minstekrav både til grunnleggende kvalifikasjoner, kvalitetssikring og etterutdanning av førerprøvesensorer. Formålet er å heve kompetansen til dem som vurderer førerprøvene. Disse kravene vil sikre riktige avgjørelser og likebehandling i enda større grad enn i dag, noe som er positivt for trafikksikkerheten. Blant annet er det slik at førerprøvesensorer ikke samtidig kan være yrkesaktive som trafikklærere.

Komiteen er derfor positiv til de foreslåtte endringer i vegtrafikkloven og mener at de vil bidra til å bedre trafikksikkerheten.

Direktivet har, som sagt, en hovedregel om administrativ gyldighet for førerkort, som er ti år for de lette førerkortklassene og fem år for de tunge. Kravet for tunge kjøretøy er allerede gjennomført. Forslaget til lovendring innebærer at den administrative gyldigheten skal fastsettes i forskrift. Om dette blir 10 år, 12 år eller 15 år, har ikke flertallet i komiteen lagt seg opp i. Det blir en faglig vurdering og en hensiktsmessighetsvurdering som departement og direktorat får ta seg av. Derfor regner jeg med at Fremskrittspartiet selv begrunner sitt mindretallsforslag.

Innstillingen inneholder noen interessante merknader fra Fremskrittspartiet og Høyre om privatisering av førerprøvene som jeg ikke kan la være å kommentere. De vil at vi skal kunne ta førerprøve ved kjøreskolene, og de mener det er en ulempe for publikum at Statens vegvesen har ansvar for dette i dag. Jeg er glad for at flertallet i komiteen ikke deler dette synet. Flertallet er imot å privatisere førerprøvene. Vi mener det er viktig å sikre høy kvalitet, likebehandling og likt nivå på førerprøvene og mener dette best kan ivaretas ved at samme instans, Statens vegvesen, har ansvaret over hele landet. Det er viktig at andre enn kjøreskolene har dette ansva-

ret, for å sikre avstand mellom dem som lærer bort bilkjøring, og dem som vurderer om de som har lært bort, har gjort dette godt nok. Vi mener at dette er best for trafikksikkerheten.

Bård Hoksrud (FrP) [14:59:35]: La meg først slå fast at det er positivt at vi nå får førerkortregler i Europa som er harmonisert, nettopp fordi det er en stor og økende vegtrafikk mellom Norge og resten av Europa. Bortsett fra Tollvesenets stasjon på Svinesund finnes det knapt fysiske grenseoverganger på europeiske veier lenger. Det er også veldig bra at direktivet gjør at andre land må innføre førerkort i kredittkortformat, som er vanskeligere å forfalske.

Mange EU-direktiver er ganske fleksible i forhold til hvordan hvert enkelt land må implementere dem, og vi ser gang på gang at regjeringen legger seg på en mer restriktiv linje enn det som er nødvendig. Tyskland, Polen og Finland har valgt 15 års administrativ gyldighetstid for lette kjøretøyklasser, i tråd med direktivets maksimum. Allikevel ønsker regjeringen en administrativ gyldighet på 10 år for lette førerkortklasser. Dette er meningsløst. Det er viktig å huske på at vi går fra en situasjon der folk i praksis fikk førerkort for resten av livet – som de jo fortsatt vil ha – til nå en mer tidsbegrensning, fordi man oftere må skifte ut førerkortet. Fremskrittspartiet fremmer derfor i denne saken et konkret forslag om 15 års administrativ gyldighet for de lette førerkortklassene, og jeg håper at Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet er villig til å revurdere sitt noe bombastiske og kompromissløse forslag, der man legger seg på den mest restriktive gyldighetstiden som direktivet åpner for.

Jeg har registrert at departementet i lovforslaget vil gi fullmakter til å lage forskrifter. La det være helt krystallklart at Fremskrittspartiet er imot forskrifter som åpner for eventuelt maktmisbruk knyttet til f.eks. bestemmelsen om edruelighet. Man skal ikke kunne frata ungdom førerkort bare fordi de har en fest med litt høy musikk i sin egen leilighet, slik tilfellet var i en sak der påtalemyndighetene nylig tapte i lagmannsretten. Manglende edruelighet må bety at man faktisk blir tatt for kjøring i ruset tilstand e.l., altså forhold knyttet til bilkjøring og førerkort.

I saken om førerkortdirektivet er Fremskrittspartiet og Høyre enige om at man skal kunne ta førerprøven ved kjøreskoler som er godkjent for dette. En slik ordning vil kunne redusere ventetiden, kostnadene og de ulempene man har i dag ved at staten har monopol på førerprøvene. Alle vet at det er lang ventetid for å få tatt førerkort store deler av året. Statens vegvesen har overlatt periodisk kjørekontroll til verksteder godkjent for dette, og jeg synes at det er en ordning som har fungert langt bedre enn alternativet. Her tror jeg det vil være fullt mulig for Fremskrittspartiet og Høyre – i samarbeidets ånd – å komme fram til gode løsninger.

Fremskrittspartiet er positiv til å harmonisere førerkortbestemmelsene, og jeg skulle ønske at regjeringen var like ivrig etter å få på plass en tilsvarende harmonisering også når det gjelder godkjenning av biler. Det er f.eks. et stort problem at populære og miljøvennlige europeiske minivarebiler ikke blir godkjent som varebiler i Norge. Dette er et

spørsmål jeg også tok opp med daværende finansminister Kristin Halvorsen i 2009. Det er også et problem at Norge har et annet regime overfor USA-godkjente biler enn andre europeiske land. Jeg tenker da på bestemmelsen i godkjenningdirektivet om såkalte alternative tekniske standarder. Dette har jeg tatt opp med statsråd Magnhild Meltveit Kleppa i et skriftlig spørsmål i desember 2010. Norge er et lite marked for bilprodusentene, og særnorske regler medfører bare trøbbel og merkostnader.

Jeg vil herved ta opp det forslaget som Fremskrittspartiet har fremmet i innstillingen.

Jeg deler ikke saksordføreren bekymring for at private skal ha en dårligere førerkortutstedelse enn Statens vegvesen har i dag. Jeg tror faktisk at mange kjøreskoler kan gjøre dette mye bedre. Derfor foreslår vi også at man bør la enkelte kjøreskoler få lov til å arrangere førerprøven – nettopp fordi jeg tror de har kompetanse til å kunne gjøre det på en like god og trafikksikker måte som ved dagens ordning, hvor det er Statens vegvesen som er den eneste som har mulighet til dette.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:04:01]: For å gjennomføre førarkortdirektivet, direktiv 2006/126/EF, i norsk rett er det lagt fram forslag til lovendring for å etablere heimelsgrunnlag for administrativ gyldighet for førarkort og kvalifikasjonskrav for førarprøvesensorar. Dei nærmare reglane for å gjennomføre krava i direktivet vil bli fastsette i forskrift.

Formålet er å harmonisere førarkortreglane i Europa ytterlegare for å betra trafikksikkerleiken, letta fri bevegelse og etablering i tillegg til å motverka svindel med førarkort.

Gjennom å tydeleggjere skiljet mellom førarretten og sjølvbeviset for denne retten, førarkortet, gjev lovforslaget heimel for å gje nærmare reglar om administrativ gyldighet for førarkort. Administrativ gyldighet inneber at førarkortet må skiftast ut med visse mellomrom. Dagens ordning, at førarkortet er påført gyldighet til 100-årsdagen, fell bort. På denne måten sikrar ein i større grad at bilete og tryggleikselement er oppdaterte, noko som igjen vil gjera det vanskelegare å forfalska førarkort.

Direktivet sin hovudregel er at førarkort skal ha ti års gyldighet. Medlemsstaten kan likevel innføre gyldighet på inntil 15 år. Saksordføreren har gjort greie for, på vegner av eit breitt fleirtal, det synet som gjev støtte til departementet si vurdering av korleis den endelege forskrifta skal utformast. Lat meg seia no at mitt utgangspunkt er at når vi her skal føreta endringar, må vi gjera det på ein måte som er enklast råd, både for den enkelte som dette gjeld, med sitt førarkort, og dei styresmaktene som skal handtera dette. Då kan utgangspunktet på 15 år, altså å bytta noko sjeldnare enn ved ti år, synast fornuftig. Eg skal koma tilbake til det i høringsforslaget, og fastsetja det endeleg når forskrifta har vore ute til høyring. Det betyr i alle fall at dei førarkorta som blir skrivne ut etter 19. januar 2013, får avgrensa gyldighet. For førarkort skrivne ut før denne da-

toen, blir det lagt opp til lange overgangsperiodar for utfasing.

Det blir òg etablert eit einsarta system for sensorkompetanse i heile landet, noko som vil vera svært viktig for likebehandling og ei kvalitativt god vurdering av førarprøva. Vegdirektoratet vil fastsetja nærmare reglar om grunnleggjande kvalifikasjonar, kvalitetssikring og etterutdanning av førarprøvesensorar.

Lat meg òg minna om at ei anna viktig endring i forskriftene som kan vera verd å merka seg, er at aldersgrensa for krav om helseattest for eldre blir heva frå 70 til 75 år.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10.

(Votering, se side 2455)

Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 11–13 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

Sak nr. 11 [15:08:09]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft i Alta kommune i Finnmark (Innst. 177 S (2010–2011), jf. Prop. 53 S (2010–2011))

Sak nr. 12 [15:08:19]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli–Langåker i Vestfold (Innst. 178 S (2010–2011), jf. Prop. 56 S (2010–2011))

Sak nr. 13 [15:08:26]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal (Innst. 179 S (2010–2011), jf. Prop. 57 S (2010–2011))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 75 minutter, og at taletiden fordeles slik:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Høyre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Venstre 5 minutter og statsråden 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Første taler er Anne Marit Bjørnflaten, på vegne av Susanne Bratli, som er ordfører i sak nr. 13.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [15:09:38]: Sakene vi nå har til behandling, Stortingets tilslutning til utbygging av tre viktige ferdsselsårer i henholdsvis Finnmark, Møre og Romsdal og Vestfold er en god illustrasjon på rød-grønn politikk i praksis. Vi bygger landet.

Det har vært knyttet et stort lokalt engasjement rundt alle de tre veistrekningene, og mange har jobbet i flere år for endelig å oppleve denne dagen når Stortinget nå gir klarsignal.

Når E18 Gulli–Langåker nå utvides til firefelts vei, innebærer det at det vil være sammenhengende firefelts motorvei på E18 fra Oslo til Larvik. Strekningen er en viktig del av hovedferdselsåren mellom Oslo og Kristiansand og Stavanger, og den er en av flaskehalsene som har gjenstått på strekningen mellom Oslo og Larvik. Det er høy årsgjennomsnittstrafikk på strekningen, og kødannelser og framkommelighetsproblemer har vært et gjentakende problem på E18 gjennom Vestfold. Utbyggingen vil innebære at framkommeligheten blir god.

Flertallet i komiteen, medlemmene fra de rød-grønne partiene og Kristelig Folkeparti, peker på at denne utbyggingen vil bidra til økt trafiksikkerhet. På deler av dagens todelsvei på strekningen ble det bygd midtrekkverk for en del år siden, og det har hatt svært positiv virkning på trafiksikkerheten. Nå får hele strekningen fysisk atskilte kjøreforhold, og det vil øke trafiksikkerheten ytterligere. Det er jeg glad for.

Ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal vil gjøre E39 til en tryggere og mer effektiv ferdsselsåre mellom Molde og Kristiansund. Dagens vei går gjennom bebyggelsen, det er ikke gang- og sykkelvei, og veien er til dels smal og svingete, med ned-satt fartsgrense. Det er utvilsomt behov for en ny, moderne vei utenfor bebyggelsen på denne strekningen mellom Batnfjord og Gjemnessundbrua.

Når bygging av ny E6 på strekningen Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft i Alta kommune står ferdig i 2013, vil hovedferdselsåren inn i Finnmark få en kraftig standardheving. Strekningen er hovedferdselsåren til og fra Alta, med forgreninger til bl.a. Honningsvåg, Porsanger, Hammerfest, Kautokeino og Karasjok. Har man kjørt til Finnmark noen gang, vet man at veien inn til Alta har dårlig standard. Den er smal og svingete, og spesielt tungtransporten sliter vinterstid i bratte bakker. Strekningen har også høy ulykkesfrekvens, og oppgradering av veien vil bidra til økt trafiksikkerhet.

Regjeringen har utpekt nordområdene som sitt viktigste strategiske satsingsområde. Det er av avgjørende betydning å styrke infrastrukturen i nord for å kunne ta i bruk de mulighetene som ligger i denne ressursrike regionen. De nordnorske fylkene prioriterte samlet opprusting av E6 gjennom hele landsdelen som det viktigste tiltaket i nåværende NTP, og derfor er jeg glad for at utbygging av denne viktige strekningen nå realiseres. Den samlede utbyggingen av E6 vest for Alta er på nærmere 50 km, og det vedtaket vi skal fatte i dag, er en viktig milepæl i dette arbeidet.

Alle de tre strekningene skal finansieres dels gjennom statlige bevilgninger, dels gjennom bompenger. Dette er forankret også gjennom lokale vedtak. Selv om det har vært debatt og strid om valg av finansieringsløsninger, har flertallet både lokalt og regionalt – og flertallet i denne sal, bestående av alle partiene utenom Fremskrittspartiet – endt med å gå for et spleiselag mellom staten og bilistene. På den måten får vi alle nytte godt av ny vei tidligere, og det er vi mange som gleder oss over.

I fjor hadde vi det laveste tallet trafikkdrepte i Norge siden 1954. Det viser at vi er på rett vei, og at vi lykkes i trafiksikkerhetsarbeidet. Trafiksikkerhetsarbeid og trafiksikkerhetspolitikk handler om et bredt spekter av tiltak både for veien, for trafikanten og mot kjøretøyet. Og det er viktig at vi gjør det som virker best, først. På dette området er det mye kunnskap og forskning som forteller oss hva som skal til for å komme videre.

Gjennom NTP, med en økning på 100 mrd. kr i perioden, med en økning av investeringene på vei med 80 pst., og med en sterk økning i drift og vedlikehold tar regjeringen og de rød-grønne partiene ansvar for tiltak på veinettet. Men det blir aldri nok til å gjøre alt. Derfor er det viktig å gjøre det som virker best.

Disse tre veiprosjektene vi behandler i dag, er alle bidrag til å bedre trafiksikkerheten i sine områder, selv om noen bygges med midtdeler og noen bygges uten. La meg slå fast: Arbeiderpartiet er for å bygge midtdelere på de mest trafikkerte veiene og på veiene med flest møteulykker.

Men midtdeler er ikke den eneste løsningen eller alltid den beste løsningen. På veier med liten trafikk er ofte ikke møteulykker utfordringen, for sjansen for å treffe en bil i motgående kjørebane kan være liten. Da er det viktigere å gjøre noe med sideterrenget, viktigere å rette ut kurver og viktigere med andre mindre trafiksikkerhetstiltak.

Vi mener dagens veinormaler med et krav om ÅDT på 8 000 kjøretøy før det bygges midtrekkverk, er for firkantet. Dette har de rød-grønne partiene tatt opp med samferdselsministeren, og vi vet at hun har satt i gang en prosess hvor en vurderer å endre dette. Fokus på trafiksikkerhet er viktig og bra, men å framstille det som om midtdelere er svaret på alle utfordringer, slik enkelte partier gjør, er vi uenig i, og vi viser til at Stortinget skal behandle trafiksikkerhet i en bredere sammenheng gjennom en interpellasjonsdebatt 10. mars, og at vi har to representantforslag til behandling i komiteen.

Bård Hoksrud (FrP) [15:15:53] (ordfører for sak nr. 12): Representanten Bjørnflaten sa at denne regjeringen bygger. Men den sender også regningen til helt andre.

De tre prosjektene på E6-strekningen Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft i Alta, E39 Astad–Knutset i Gjemnes og E18 Gulli–Langåker er tre utrolig viktige prosjekter som det er svært viktig å få på plass. Fremskrittspartiet støtter helhjertet opp om alle disse tre prosjektene, men jeg vil likevel påpeke noen forhold.

For det første: Finansieringsrammen for de tre prosjektene er på totalt nesten 3,3 mrd. kr. I proposisjonen kommer det så fint fram, og det ser så flott ut, at det bare er

rett i overkant av 2 mrd. kr som skal være bompenger. Men dette er bare en liten del av sannheten, for i tillegg kommer finansieringskostnadene på 971 mill. kr og hele 367 mill. kr bare for å kreve inn pengene. Det betyr at 1 338 mill. kr skal brukes uten at det blir én eneste meter ny vei. Dette er ikke noe annet enn sløseri med bilistenes penger.

Det store paradokset er også at vi ikke har noe som helst behov for å låne pengene for å bygge ut infrastrukturen i landet vårt, ja det har til og med statsministeren sagt flere ganger fra talerstolen her i denne sal. Men det ser ut til at man fortsatt skal velge den dyre løsningen og få norske bilister. Pengene renner for tiden inn i et langt høyere tempo enn det som var forutsatt bare for noen få måneder siden. Fremskrittspartiet mener derfor at man heller bør bruke deler av disse merinntektene til å bygge infrastruktur uten å kaste penger ut av vinduet, for å finansiere både høye lånerenter og dyre innkrevingskostnader. Disse tre sakene er dessverre gode eksempler på at bilistene må betale mer i bompenger og innkrevingskostnader enn det hele finansieringsrammen for alle tre prosjektene er på.

Når det gjelder E18 Gulli–Langåker, er dette et svært lenge etterlenget prosjekt som flere ganger er etterlyst, både fordi folk har vært utålmodige, og fordi det har vært lovet oppstart langt tidligere både av denne regjeringen, spesielt, av denne statsråden og av den forrige statsråden. Fremskrittspartiet er svært fornøyd med at prosjektet nå endelig kommer, og det vil bety en kraftig forbedring av trafikkflyten på strekningen. Prosjektet vil innebære at det blir firefelts motorvei fra Oslo og helt til Bommestad i Larvik kommune, selv om det vil være nærmere 40 år etter at Brattelis motorveiplan av 1962 forutsatte at strekningen skulle vært ferdig utbygget.

Men for denne regjeringen er det sånn at det er bedre sent enn aldri. Jeg registrerer at regjeringen og statsråden stadig skryter av sin satsing på utbygging av veinettet. Ja, det hadde vel vært greit hvis det var staten som hadde bevilget pengene, men her vil bilistene betale 350 mill. kr mer i bompenger enn det prosjektene koster å bygge. Da er det i beste fall frekt å si at det er regjeringen som bygger ut veiene.

Som alle er kjent med, reduserer firefelts motorveier med midtdeler ulykkene med 80 til 90 pst., så denne utbyggingen vil også være et viktig trafiksikkerhetstiltak og bidra til at man fortsatt kan si at man jobber for å nærme seg nullvisjonen.

Når det gjelder utbyggingen av E6 i Alta, vil representanten Jan-Henrik Fredriksen redegjøre mer for vårt syn i den saken. Jeg vil likevel påpeke at statsråd Kleppa senest i forbindelse med spørretimen 2. februar i år uttalte:

«Det er altså eit historisk faktum at Sverige 30 år tilbake bygde breiare vegar, og at det difor er lettare for dei å rulla ut midtdelarar. Det er slik at der vi no byggjer midtdelarar, er anten på nye vegar eller så må vi faktisk i tillegg utvida vegen.»

Ja, vi gjorde ganske mange feil for 30 år siden, men mitt spørsmål blir da: Hvorfor skal vi gjøre de samme feilene om igjen i dag? Har vi ikke lært av gamle feil? Det lurer jeg faktisk veldig mye på. På den nye E39 mellom Astad

og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal er det anslått 2 820 kjøretøy i døgnet i 2030, og i henhold til veinormalene er det krav om 1 meter bred midtmerking mellom kjørefeltene for veier med ÅDT over 4 000 kjøretøy. Når vi vet at trafikkanalag oftest viser seg å være altfor lave, er det fullt mulig at det faktisk blir over 4 000 biler i døgnet i fremtiden. Da blir det veldig kortsiktig å bygge en smal vei som ikke lett kan oppgraderes i fremtiden, og dette er et godt eksempel på regjeringens kortsiktige tankegang innenfor samferdselssektoren. Ja, jeg skjønner at trafikkallene taler imot. Men bør vi ikke bygge nye europaveier eller riksveier med fokus på trafiksikkerhet, med midtmerking mellom kjørefeltene eller med midtdelere, for å hindre at man gjør de samme feilene som for 30 år siden? For det er ingen tvil om at det vil koste en brøkdeler å gjøre dette nå i forhold til hva det vil koste en gang i fremtiden. Det har vi sett mange eksempler på.

Ifølge veinormalene skal riksveier, eller tidligere stamveier, med ÅDT fra 0 til 4 000 ikke ha noen form for trafiksikkerhetstiltak utover det at man bygger veien. Ifølge forskriftene står det at

«kjøretøy bygges etter dimensjoneringsklassen S2. Dette tilsvarer en tofelts veg med vegbredde på 8,5 meter fordelt på to kjørefelt à 3,25 m og to vegskuldre à 1 m. I veinormalene er det ikke krav til fysisk midtdeler før ÅDT overstiger 8000 kjøretøyer. For veier med ÅDT over 4000 kjøretøy er det krav om 1 m bred midtmerking mellom kjørefeltene.»

Fremskrittspartiet mener at disse kriteriene er altfor høye og må justeres ned, slik at vi får flere veier med trafiksikkerhetstiltak som bidrar til at konsekvensen ved en ulykke blir minst mulig for dem som rammes.

For Fremskrittspartiet er det viktig at midtdelere settes opp på strekninger som er ulykkesutsatt, uavhengig av om trafikken er 2 000, 4 000, 6 000 eller 8 000 biler i døgnet. Det viktigste er faktisk å sørge for at man redder liv, og at man har veier som er trygge og sikre å kjøre på.

Jeg vil derfor ta opp våre forslag i sakene samt referere de to tilleggsforslagene våre i sak nr. 11. Forslag nr. 2 lyder som følger:

«Stortinget legger til grunn at den nye europaveien bygges med midtrekkverk og slik at utrykningskjøretøy kan passere. Statlig finansiering av merkostnadene dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Og forslag nr. 3:

«Stortinget ber regjeringen endre veinormalene gjennom å redusere kravet til årsdøgntrafikk slik at viktige trafiksikkerhetstiltak som midtdelere, bred midtmarkering og 3- eller 4-feltsvei, blir aktuelt på flere prosjekter enn i dag ved bygging av ny vei eller utbedring av eksisterende vei.»

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han refererte til, og de forslagene han refererte.

Lars Myraune (H) [15:23:36]: Høyre støtter helhjertert opp om alle de prosjektene som nå skal settes i gang

i ulike deler av landet. Vi synes det er prisverdig at lokal og regional myndighet tar initiativet til å få i gang disse prosjektene. Vi kan si at det egentlig er et statlig ansvar, i hvert fall store deler av dette.

Når representanten Hoksrud tar opp dette med at finansieringen blir kostbar, er det selvfølgelig riktig, men nå er det jo slik at vi ikke har greid å få noen annen måte å finansiere dette på i Norge. Fraksjonen vår var på besøk i Danmark i forrige uke, og vi fikk da et innblikk i at i Danmark tar staten garanti, dvs. at oppdragsutøver her kan benytte den statlige garantien som gjør at rentefoten kommer ned på omtrent halvparten av det du finner i markedet. Det hadde vi satt veldig stor pris på om staten også kunne finne på å gjøre her i Norge. Vi forsto jo at samferdselsministeren tidligere uttalte at hun var villig til å se på andre finansieringsformer – iallfall den form for finansiering som ikke koster staten så mye penger, men som bare er en garanti som det er lite sannsynlig kommer til å ende opp i utbetalinger fra staten.

Når det gjelder strekningen Møllnes–Kvenvik på E6 i Finnmark, var komiteen på besøk i dette området i fjor og så med egne øyne at den strekningen trenger en kraftig opprustning. Så vi er veldig glad for det som skjer der.

Fremskrittspartiet har også kommet med et tilleggsforslag, forslag nr. 3, som går ut på at man ønsker å redusere kravet til årsgjennstrafikken for å kunne komme med trafikksikkerhetstiltak. Det støtter vi helhjertet. Vi synes det er et veldig godt forslag, og vi hørte også at saksordføreren hadde sympati for at det gjøres et slikt grep. Hvis du setter deg et døgntrafikk mål i dag som du mener er riktig i forhold til hva det er behov for når det gjelder trafikken, så er det slik at den dagen veien står ferdig, har trafikken økt, og du har kommet på et helt annet nivå. Derfor er det noen ganger nødvendig – knyttet opp mot dette – å se både fem og ti år fram i tid med tanke på hva slags standard veien skal ha.

Gulli–Langåker, E18, er også et svært viktig prosjekt. Vi har registrert tidligere at dette har vært en svært ulykkesbelastet strekning med mange dødsfall – ganske katastrofalt, vi må si det. Vi ser at de utbyggingene som er gjort nå i det siste, har redusert ulykkene på de nye strekningene. Det er meget bra, så vi er glad for den utbyggingen som kommer der også.

Strekningen Astad–Knutset: I likhet med saksordføreren er vi også glad for at dette blir en helhetlig utbygging – sammen med Knutset og Høgset. E39 er jo en svært viktig trafikkåre, særlig for næringslivet. Både i Møre og Romsdal og nord og sør for Møre og Romsdal er den svært viktig. Der ser vi veldig fram til at den veien nå blir klar. Det er forresten store deler av andre strekninger også på E39 som vi gjerne hadde sett utbygd videre. Mange av oss la merke til oppslag i media i går om at tungtransport som skal gå fra Stavanger og opp til Sogn og Fjordane, faktisk går via Oslo fordi det er for kostbart å kjøre den ytre riksveg, altså E39. Det er noe som jeg synes myndighetene skulle se litt på.

Ellers er vi veldig opptatt av trafikksikkerhet, og nå sa saksordføreren at midtdelere ikke var svaret på alle problemer. Nei, det er riktig det, men du verden hvor godt svar

det er på veldig mange problemer! Vi vet jo det at ulykker skjer på mange måter, men de fatale ulykkene skjer ved frontkollisjoner. Og det er det man i all hovedsak unngår ved å ha midtdeler. Vi hørte riktignok forleden at svenskerne bygger midtdeler også på en ni meter bred vei. Hvorvidt det skal bli en standard i Norge, får statsråden vurdere, men i alle fall: Midtdeler redder liv, uten tvil.

Så jeg vil konkludere med at Høyre støtter helhjertet opp om alle disse prosjektene og er glad for at de gjennomføres.

Hallgeir H. Langeland (SV) [15:28:42]: Når me i transportkomiteen reiser land og strand rundt – og det er no min andre periode der – så er det klart at det kjem fram gigantiske krav, for alle manglar ein vegstubb eller eit eller anna på rassikring eller kva det måtte vere. Og det dreier seg om hundrevis av milliardar kroner som folk krev der dei bur.

Men det er altså berre eitt parti som – uansett kor ein oppheld seg – har pengar til absolutt alle prosjekt. Eg har aldri høyrte Framstegspartiet seia nei til eit einaste vegprosjekt nokon stad, for dei har altså kontoen full til berre å pøsa på, og dei har arbeidsfolka som skal komma og gjera jobben. Alt dette akkumulerer jo behov for arbeidskraft, og det vil føra til vanvittig prisauke. Men grunnen til at dei gjer det, er jo rett og slett at dei vil halda veljarane for narr. Viss Framstegspartiet sin politikk hadde blitt gjennomført – som det ikkje er fleirtal for – så hadde ikkje partiet bygt ein meter med veg med den politikken dei står for, fordi dei vil vera reinhårige på bompengepolitikken og seier at nei, staten skal betala alt. Null meter hadde det blitt av det. Framstegspartiet lurar veljarane med denne taktikken sin. Men så er det altså sånn at enkelte frå Framstegspartiet byggjer faktisk veg, og dei er med på dei kompromissa som er nødvendige for å få noko bygd – dei hevar ikkje berre den blå fana si, viftar med ho og seier: Hør her, de får alt de peiker på av meg. Men dei gjer faktisk praktiske ting, dei byggjer ut kollektivtransporten. I Oslo bruker ein til og med bompengar til kollektivtransporten – ikkje berre til å rulla ut asfalt. Men det er altså når Framstegspartiet har makt. Då er dei med på kompromiss, og då er dei med på å byggja landet. No er dei berre med på å skapa ei sytete stemning rundt omkring ved å lova ting dei ikkje kan halda.

Det same gjeld i bergensområdet – Os. Der òg er det ein flink ordførar som ønskjer resultat. Han samlar inn bompengar – driv med landevegsrøveri og slike ting som Framstegspartiet meiner ein held på med. Men her skal ein ikkje byggja noko som helst. Her skal ein berre flagga og lura veljarane til å tru at ein har pengar til alle prosjekt rundt omkring i heile landet. Når ein reiser rundt og ser, er det ikkje tvil om at Framstegspartiet må ut med hundrevis av milliardar kroner for å halda dei løfta dei lurar veljarane med.

Det er sånn at SV òg kan vera imot nokre bompengeprojekt, men det er fordi me seier at det prosjektet vil me ikkje ha, og då treng me ikkje dei bompengane. Mange vegprosjekt seier SV nei til, men det gjer ikkje Framstegspartiet, dei seier ja til alt. Det ville vore mykje ryd-

digare om ein hadde hatt ein litt meir nyansert profil på dette.

Så er det sånn at SV sjølvsagt òg har sett på E6 i Alta. Den saka heldt på å stoppa opp. Det var like før heile utbygginga blei stoppa. Men så klarte me, gjennom ein del handlingar, bl.a. ved å tenkja på bompengar og slikt, å dra denne saka i gang igjen. Men ho var i ferd med å stoppa opp. Hadde Framstegspartiet kjørt si linje, hadde fleirtalet i Stortinget stoppa denne utbygginga. Det hadde ikkje blitt noka utbygging i Alta, med den profilen Framstegspartiet har, og med den samansetninga Stortinget har. Det er resultatet om ein ikkje er med på kompromiss, men berre skal flagga reint.

Til slutt til dette hjartesukket frå Framstegspartiet om uansvarlegheit, så lat meg seia: Vegar i distrikta er kjempeviktige, og dei er SV òg for, men me trur at så lenge det er som det er, må me ha ei eiga finansiering. No kjem det forslag om andre måtar å finansiera dette på, ikkje minst på grunn av at vestlendingane er så ivrige etter å få prosjekta sine at dei har bompengar bak kvart eit nes. Det trur eg er lurt, at me må inn og sjå på andre måtar å finansiera på. Eg reknar med at me i alle fall frå raud-grøn fraksjon skal gå inn i samarbeid med regjeringa og diskutera andre måtar å finansiera på. Og ein måte som ein gjer dette på i EU, er at ein større del av bompengeinnkrevjinga går til å byggja ut eit kollektivnett. Det er viktig for landet, og det er viktig for verda at me òg tek ansvar for å redusera klimagassutsleppa frå transportsektoren.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:33:51]: I dag behandlar vi altså tre proposisjoner om tre veiprosjekter som er på tre av hovedferdselsårene i landet.

E6, som saksordføreren ganske rett pekte på, er i den delen av landet der vi har hatt stort fokus på E6 gjennom nordområdesatsingen. Det er det første prosjektet som kommer med i Finnmark på E6, og som er sterkt etterlengtet, etter det som finnmarkingene sier. Det er behov, det har komiteen selv sett, og det vil bli gjort store endringer med det prosjektet.

På E39 på Vestlandet er det også store behov. Vestlandsrådet har argumentert mye for E39. Jeg tipper at jeg ikke er alene om å ha mottatt både henvendelser, T-skjorter og andre effekter med en stor logo på: E39. I tillegg behandler vi et prosjekt i Vestfold, på E18, som knytter Sørlandet og Østlandet tettere sammen. Det er en viktig transportåre for næringslivet, for at man skal kunne transportere både seg selv, varer og tjenester i denne regionen i sør.

I Alta – for å være litt konkret på det – forkorter man E6 med 6 km. Det er en strekning på rundt 9 km totalt der man enten får ny vei eller utbedret vei. Man bygger til sammen fem nye bruer og tre mindre tunneller, som inngår i prosjektet, i tillegg til gang- og sykkelvei, slik at man også ivaretar den gruppen trafikanter.

E18 i Vestfold er en av de mest trafikkerte strekningene vi har i dette landet. Det er en tung trafikkåre for dem som skal til og fra de ulike landsdelene, som jeg har vært inne på, men også for dem som transporterer ting mellom disse delene av landet. Det er viktig at man får knyttet landet tettere sammen, og det gjør vi med det prosjektet.

I Møre og Romsdal bygger vi 5,6 km ny vei i Gjemnes kommune. Det er et godt prosjekt som erstatter smal og svingete vei, som gjør at veien kommer utenom tettstedene, og med dette prosjektet unngår vi faktisk at god og dyrkbar jord blir nedbygd. Det er i det hele tatt et smart og godt prosjekt.

Alle tre prosjektene er bompengefinansiert – delvis. Det er, som jeg sa, sterkt etterlengtede prosjekter som ikke minst kommunene og fylkeskommunene har stått veldig opp for å få gjort raskt. Det er viktig for Senterpartiet at vi greier å bygge mer vei i de delene av landet der det er vei som er alternativet – og disse prosjektene er jo gode eksempler på at det er viktig å få gjort det.

Fremskrittspartiet har jo, som andre fra denne talerstolen har pekt på, alltid mer penger til alt. Det har ikke Senterpartiet. Vi mener det er viktig å prioritere, og derfor er en spleiselagsløsning viktig for å komme raskere fram og sikre at vi får gjort mye på et godt vis, selv om det er lagt inn 100 mrd. kr mer i denne nasjonale transportplanen enn i den forrige.

Trafikksikkerhet må jeg innom, for det har så lett for å bli fokusert kun på enkelte tiltak som må til for å få ned trafikkdøden. Det er viktig med midtledere, det synes Senterpartiet også. Men samtidig er det en rekke andre tiltak som må på plass. Vi må også sikre at det ikke er utforkjøringer, og det kan man gjøre med gode sikringer på kantene, man kan gjøre noe med veien, og ikke minst må det også gjøres noe med våre holdninger når vi trafikkerer på veiene. Det må både holdningsendringer og kontroll til for å sikre at folk faktisk kjører slik som de egentlig skal. Vi kan aldri frata føreren ansvaret.

Til slutt retter jeg bare en hjertelig gratulasjon til både de kommunene som her har stått på, og til de fylkene i nord, vest og sør som nå får på plass en bedre og tryggere vei som gagnar både store og små.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [15:39:01]: Eit godt utbygd vegnett er sjølv livsnerven i transportsystemet. Vegtransport er ofte det einaste alternativet for mange, og betre vegløyisingar er viktige for å sikre god framkomelegheit for folk og næringsliv. Oppgradering av vegstandard, nye effektive vegar og god kvalitet på vegen er viktig i eit trafikksikkerheitsperspektiv. Derfor må det satsast på fleire, betre og sikrare vegar, og derfor har Kristeleg Folkeparti prioritert denne sektoren i våre alternative budsjett.

I dag blir utbygging og finansiering av tre nye prosjekt vedteke, i Møre og Romsdal, Finnmark og Vestfold. Byggjeprojekta har god lokalpolitisk forankring, og vil, når dei er ferdige, vere eit positivt bidrag til eit meir effektivt og sikkert transportsystem. Dette er eit spleiselag mellom det offentlege og bilistane. Det er betydelege innslag av brukarbetaling her, men Kristeleg Folkeparti har sagt det før, og eg gjentek det gjerne: Me er villige til å kombinere bruken av statlege midlar, fylkesmidlar og brukarfinansiering for å få bygd vegar.

Derfor er eg grunnleggjande ueinig med Framstegspartiet og representanten Hoksrud i synet på korleis vegbygging skal finansierast her i landet. Framstegspartiet vil finansiere det med berre statlege midlar, men Kriste-

leg Folkeparti anerkjenner den lokalpolitiske viljen til å forsere ulike prosjekt og til å bidra økonomisk.

Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti har nøyaktig same mengda pengar tilgjengeleg, men med Framstegspartiet sin modell går befolkninga sitt bidrag over skattesetelen. Med Kristeleg Folkeparti sin modell vil betalinga over skattesetelen bli mindre, mens dei som faktisk brukar vegen, vil bidra noko meir. Framstegspartiet vil ha 100 pst. skattefinansiering. Kristeleg Folkeparti og resten av Stortinget går for ein annan modell, der bilistane bidreg når dei brukar vegen.

Her i salen står Framstegspartiet aleine om sin modell. Når viktige prosjekt blir vedtekne, stiller Framstegspartiet seg utanfor. Framstegspartiet nektar å støtte realistiske og gjennomførbare metodar for utbygging av eit godt vegsystem – dei om det.

Så er det sjølvsagt slik at brukarbetaling på vegane må opplevast mest mogleg rettferdig, òg geografisk. Derfor må me heile tida vurdere heilskapen i bompengesystemet i Noreg. Kombinasjonen av statlege midlar, fylkeskommunale midlar og brukarfinansiering bidreg til å realisere viktige vegprosjekt, og det er bra. Men for at eit slikt system skal kunne oppretthaldast, er det viktig at ordninga ikkje blir opplevd urimeleg eller svært urettferdig, bl.a. med tanke på geografi.

I enkelte område ser me at det er tendensar til fortetting av bomstasjonar. Det kan vere til ekstra stor belastning for enkelte. Derfor vil det vere fornuftig å sjå nøye på heilskapen i brukarbetalingssystemet, nettopp for å sikre eit mest mogleg robust og berekraftig system framover.

Men, når det gjeld dei tre prosjekta me vedtek her i dag, er eg trygg på at resultatet vil bli godt. Dette er eit bidrag til ein sikrare og betre vegstandard i Noreg.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:42:26]: Eg er glad for at Stortinget i dag vil gje si støtte til forslaga om delvis bompengefinansiering av E6 på strekninga Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft i Finnmark, av E18 på strekninga Gulli–Langåker i Vestfold og av E39 mellom Astad og Knutset i Møre og Romsdal. Som det går fram av både innstillingane og innlegga her i dag, er alle partia einige om å følgja opp dei vedtaka som er fatta av kommunane og fylkeskommunane, med unntak av Framstegspartiet.

Lat meg seia kort nokre ord om dei tre prosjekta.

Fyrst E6 Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft: Utbygginga her inngår i utbygginga av E6 vest for Alta. Prosjektet omfattar dels bygging av ny veg, dels utbetring av eksisterande veg på ei om lag 9,3 km lang strekning mellom Møllnes og Hjemmeluft, med ei 390 meter lang bru over Kåfjorden. I prosjektet inngår òg fire andre mindre bruer og tre tunnelar. Den samla lengda på tunnelane er på 1,7 km. I tillegg inngår bygging av gang- og sykkelveg på strekninga, dessutan nødvendig omlegging av lokalvegnettet. Prosjektet vil korta ned E6 med om lag 6 km.

E18 Gulli–Langåker: E18 er ei av dei verkeleg tunge trafikkårene som bind landet vårt saman. Det er no samanhengande firefelts motorveg av høg kvalitet mellom Oslo og Gulli, ved avkøyeringa til Tønsberg. Strekninga som blir behandla her i dag, saman med Bommestad–Sky, er

dei to parsellane som står igjen å byggja før vi har samanhengande firefelts motorveg mellom Oslo og Larvik. Prosjektet E18 Gulli–Langåker omfattar utviding av den eksisterande tofeltsvegen til firefelts motorveg, med 26 meter vegbreidde over ei strekning på 25,5 km. På denne parsellen er årsdøgntrafikken på heile 20 000–25 000. Utbygginga betyr spart reisetid for mange. Utbygginga betyr sparte transportkostnader i Vestfold og mellom Sør- og Austlandet.

Prosjektet E39 Astad–Knutset er ei vidareføring av prosjektet E39 Knutset–Høgset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal. Prosjektet omfattar bygging av ein ny tofelts veg på 5,6 km frå Astad til Knutset. Den nye vegen vil bli bygd utanom eksisterande busetjing og med 80 km på heile strekninga. Dette vil gje ein standard som er i tråd med dei krava som er sette ut frå årsdøgntrafikken på strekninga, noko som vil gje vesentlege gevinstar ved at framkoma blir betre. Ved å forlengja bygginga frå Knutset til Astad kan ein dessutan ta i bruk tunnelmassar frå Knutset til Høgset. Dette gjev ein fornuftig ressursbruk, og ein hindrar nedbygging av dyrkbar jord frå Knutset til der E39 går i dag.

Dette prosjektet var eit lokalt initiativ, og det har gått raskt. Det er omtalt i tidlegare proposisjonar. Eg trur likevel at av desse tre lokalsamfunna var det nok i Gjemnes kommune det var mest slik at ein ikkje kunne tru at prosjektet verkeleg var kome så langt at det var klart til behandling. Det var i seg sjølv svært viktig at det var det, fordi ein skulle sjå det i samheng med Knutset–Astad.

Finansiering og bompengeopplegg: Det er slik at styringsramma og kostnadsramma for prosjekta på E6 og E18 er fastsette etter ekstern kvalitetssikring – altså KS2 – av prosjekta. Når det gjeld E6-prosjektet, er fordelinga av dei 635 mill. kr 475 mill. statlege kroner og eit bompengebidrag på 160 mill. kr. Det er i samsvar med føresetnadene i Nasjonal transportplan. Det er løyvd 100 mill. kr til prosjektet for 2011 allereie. I prosjekta på E18 og E39 er det lagt opp til at bompengeselskapa skal forskottera for å koma raskare i gang – 205 mill. kr på E18 og 15 mill. kr av dei statlege midlane til E39. Så skjer refusjon frå staten etter planen i perioden 2014–2019.

For E18 Gulli–Langåker er det 750 mill. kr i statlege midlar og 1 760 mill. kr i bompengar. For E39 Astad–Knutset er det 30 mill. kr i statlege midlar og 112 mill. kr i bompengar.

Alle tre prosjekta vil gje ei vesentleg auka framkome og auka trafikktryggleik. E6 vest for Alta er ei svært viktig strekning både for innbyggjarane i regionen og for næringslivet. No kan dei som nyttar vegen, sjå fram til opninga i 2013. Her er alt klart til å setja i gang med arbeid. Dei kan sjå fram til ein generelt høgare vegstandard og ikkje minst ei innkorting på 6 km.

Utbygginga av E18 Gulli–Langåker gjer at vi no snart har ein samanhengande, tryggare motorveg etter moderne normer på denne høgtrafikkerte strekninga. Det var der frå 2000 til 2009 134 ulykker, med 10 drepne og 17 hardt skadde. Prosjektet vil ha ein stor trafikktryggleikseffekt, slik utbygginga lenger nord på E18 har hatt.

Når det gjeld E39 mellom Astad og Knutset, er hovud-

poenget der å ta vekk gjennomgangstrafikken på ei strekning med lokaltrafikk og mjuke trafikantar og gje auka hastigheit for gjennomgangstrafikken.

Innstillinga og drøftinga her i dag viser at alle partia er einige om gjennomføringa av dei tre prosjekta, men Framstegspartiet ynskjer som vanleg full statleg finansiering. Forslaget frå Framstegspartiet er sjølvstøtt eit ledd i å gjera den prinsipielle motstanden mot bompengar synleg. Eg er glad for at regjeringa og eit breitt fleirtal i Stortinget legg vekt på at lokale styresmakter ikkje ynskjer å venta med utbyggingane. Dei vil ha dei gjennomførte no, gjennom delvis bompengefinansiering.

Det blir arbeidd allereie i vinter i Alta. Det blir arbeidd i vinter på strekninga Astad–Knutset. Begge dei to prosjekta er venta opna i 2013. For Gulli–Langåker er det venta oppstart til sommaren, altså no i 2011, og opning i 2014.

Eg vil nytta høvet til å takka Stortinget for rask behandling av desse sakene. Dei gjekk i statsråd den 17. desember. Så har det vore både jul og nyttår og i samband med det forhåpentlegvis for alle ei roleg tid. Så skriv vi altså i dag den 10. februar, og Stortinget har gjeve si støtte, sitt grøne lys, sitt klarsignal, til iverksetjing av desse tre viktige prosjekta.

Det vil nok òg bli nokre fleire vegprosjekt. Det er varsla mange prosjekt i løpet av 2011. Det er sagt i samband med statsbudsjettet. Eg ser fram til at vi skal leggja fram fleire frå regjeringa si side, og Stortinget skal få endå meir å gjera.

Så vil eg òg gratulera befolkninga i Finnmark med vedtaket i dag og like eins befolkninga i Vestfold og i Møre og Romsdal – tre nye delparsellar på tre viktige riksvegar.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [15:52:19]: Alta kommune var i utgangspunktet imot bompengefinansiering av E6 Alta vest, men signalene fra regjeringen var krystallklar: Blir det ikke bompengefinansiering, blir det heller ingen vei. Alta kommune snudde så i saken.

Ser ikke senterpartistatsråden noen prinsipielle problemer med at kommunene blir et gissel, og at lokaldemokratiet blir totalt overkjørt? Eller er det slik at denne salen her overhodet ikke trenger å lytte til eller hensynta lokaldemokratiet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:53:03]: Eg synest jo det er både påfallande og oppsiktsekkjande at akkurat Framstegspartiet spør om lokaldemokratiet i saker som dette. Det er jo Framstegspartiet som her har høgst – skal vi kalla det – «sigarføring», og som òg står aleine i Stortinget om nettopp å kritisera regjeringa for å setja i verk bompengeprojekt som er komne etter lokalt initiativ.

Når det gjeld Alta, er den saka spesiell. Det er slik at finansieringa av denne strekninga var omtalt i Nasjonal transportplan som ein kombinasjon av bompengar og lokale bidrag – og i forhold til mange andre lokalsamfunn, eit lågt lokalt bidrag. Det fann eg heilt nødvendig å følgja opp, nettopp av prinsipielle grunnar.

Bård Hoksrud (FrP) [15:54:11]: Jeg registrerer når det gjelder svaret fra statsråden til foregående taler, at lokalt initiativ er det samme som utpressing fra departement og statsråd.

Rask behandling i Stortinget: Det er ikke Stortinget det har stått på når det gjelder problemene med E18 gjennom Vestfold. Det er nok departementet og statsråden, så vi er glad for at saken endelig kommer. Men den burde jo ha kommet for lenge siden. Stortinget gjør jobben sin. Vi er glade i veier, og vi sørger for at de går fort gjennom.

Jeg har lyst til å utfordre statsråden, for hun svarte ikke. Det ligger et forslag her, nr. 3, som går på dette med veinormalene. Jeg vil veldig gjerne vite om statsråden er enig i at skal man nå gjøre om på veinormalene, er det ulykkene og hvor ulykkene skjer, som er det viktige, ikke hvor mange biler som kjører der. Eller mener statsråden det er greit at det er forskjell på hva folk er verdt i trafikken, at man får midtdeleere når det er over 8 000 i årsdøgntrafikk, men at man ikke skal få det hvis det er under 8 000 i ÅDT?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:55:26]: Lat meg fyrst seia til Alta og den utbetringa, den nye vegen som blir bygd vest for Alta: Det endelege vedtaket er gjort i god dialog med både Alta kommune og med Finnmark fylkeskommune. Eg kunne ikkje ta ansvar for at vi her fekk omkamp frå lokalsamfunn til lokalsamfunn om prosjekt der føresetnadene er lagde i Nasjonal transportplan, for sjølvstøtt vil dei fleste aller helst sleppa bompengar. Eg tek avstand frå uttrykket «utpressing» og uttrykket «gissel», for det er altså lokale initiativ som i høgaste grad gjer at vi her forskotterer.

Så til årsdøgntrafikken: Eg har meldt at eg finn det nødvendig å sjå på årsdøgntrafikken som ligg til grunn for midtdeklarar.

Bård Hoksrud (FrP) [15:56:34]: Jeg registrerer at statsråden mener at disse prosessene i Alta er et lokalt initiativ. Jeg oppfatter ikke at det er noe lokalt initiativ. Jeg oppfatter at dette er utpressing fra staten, for hvis man ikke gjør dette, får man ikke noen vei.

Men så til spleiselag, som jeg hele tiden hører statsråden prate så varmt og fint om: Jeg mener at det i Møre og Romsdal er 141 pst. i bompenger, og på E18 er det vel 114 pst. som man ender opp med i bompenger. Jeg er litt spent på definisjonen til statsråden på hva et spleiselag er. Er det når bompengene er dobbelt så mye og langt over det som veien faktisk koster å bygge? Eller er det sånn at i et spleiselag bør det i hvert fall være rundt femti–femti?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:57:23]: Eg sa til representanten om prosjekta på E39 og E18 at her er det lokalt initiativ for å få bompengeselskapa til å forskottera, og for å få dei fram i køen no. Når det gjaldt Alta, var det føresetnaden i Nasjonal transportplan som vart følgd opp – berre for å ha det klart.

Så til spleiselag: Når vi høyrer Bård Hoksrud sitt innlegg, kunne jo folk som ikkje har høyrte han før, tru at han har fått på plass så mange vegar over så mange år, han har ikkje gjort noko anna enn å få på plass vegar. Så hadde

han og hans parti altså anledning i tre budsjett og fekk på plass 1 mill. kr meir til veg på tre år.

Så til spleiselag: Spleiselag er ein kombinasjon av bompengar og statlege midlar, av og til òg andre lokale bidrag.

Presidenten: Replikskordskiftet er dermed omme.

Tone Merete Sønsterud (A) [15:58:47]: La meg først få understreke at dette er en god dag for Møre og Romsdal som får en ny strekning på E39 i Gjemnes kommune. Det samme gjelder Finnmark, som nå får en videre utbygging av E6 i Alta, og Vestfold som får en fortsettelse av utbyggingen av E18 på strekningen Gulli–Langåker.

Alle tre er viktige veiprosjekter som er en videreføring av den store satsingen på samferdsel som den rød-grønne regjeringen gjennomfører nå over hele landet. Dette er bra for verdiskaping, for framkommelighet og ikke minst for trafikksikkerheten.

Investering i riksveinettet er et statlig ansvar. Staten bruker i dag betydelige midler til finansiering av veiene. Men det er store behov og mange ønsker, og det er helt forståelig at man vil ha en så hurtig utbygging som overhodet mulig. Men det er noen som vil ha bedre veier av hensyn til bl.a. næringslivet, og som samtidig vil ha en finanspolitikk som gagner næringslivet. Derfor vil vi ha en årlig pengebruk over statsbudsjettet som ikke sender rente- og kronekursen til værs og eksportnæringsens konkurransekraft den motsatte veien. Da kan vi ikke innfri alle ønsker og krav som kommuner, fylker, pendlere og andre har, over et eller to statsbudsjett.

Forventninger og ønsker til veiutbygging, rassikring, tunneler, bruer, gang- og sykkelstier, dobbeltspor, flyplasser, havner, farleder osv. er nærmest ubegrenset. Bompenger har dermed oppstått som en supplerende finansieringsform. Mange steder er det, som det er sagt tidligere i dag, et stort lokalt engasjement for å være med på dette. Dette spleiselaget mellom det offentlige og trafikantene gjør det mulig med en forsert utbygging av en rekke prosjekter, jf. de sakene vi behandler i dag, med de fordelene det fører med seg.

Poenget med bompenger er altså ikke å plage bilistene, men å kunne bygge. De fleste bilistene ser fordelene ved dette, selv om man kan synes det er litt irriterende og ideelt sett ville kjørt gratis.

Tillat meg så å komme inn på Fremskrittspartiets holdning til veier og bompenger. Det kan virke som om motstanden mot bompengefinansiering i det partiet er mer fundamental enn iveren for flere og bedre veier. Dette ble illustrert ved at deres siste landsmøte nektet Terje Søviknes plass i sentralstyret fordi han hadde støttet bruk av bompenger for å få fart på den lokale veibyggingen i Os.

Fjerning av alle bomstasjoner er så høyt prioritert at Fremskrittspartiet foreslår det i forbindelse med nysalderingen hvert eneste år. I 2011 har dette en prislapp på 23,5 mrd. kr.

Høyest på partiets prioriteringsliste i veipolitikken står altså noe som ikke gagner trafikksikkerheten, som ikke bidrar til utvikling av distrikter og lokalsamfunn, som

ikke står øverst på næringslivets ønskeliste, som definitivt ikke kan sies å være ekstra oljepengebruk som investering i framtidig verdiskaping, men som utelukkende gjør at norske bilister kan bruke noen kroner mer på annet privat forbruk – og irritere seg kanskje litt mindre. Det er tydelig at det er *der* Fremskrittspartiet mener vår største samfunnsutfordring ligger.

Dette bildet forsterkes av alle andre bidragene til bilistenes privatøkonomi som Fremskrittspartiet vil gi: I tillegg til de ca. 23,5 mrd. kr til fjerning av bomstasjoner vil partiet redusere bensin- og dieselavgiften med 14,6 mrd. kr. Så vil de fjerne nybilavgiften, også kalt engangsavgiften. Dette vil koste oss ca. 19,7 mrd. kr. Bare her snakker vi om ca. 58 mrd. kr til sammen. For at vi skal ha litt begrep om hvor mye penger det er vi snakker om, så bare nevner jeg at en person må bruke 1 000 kr hver time i ca. 114 år for å oppnå 1 mrd. kr. Og dette er altså før det har blitt bygd en eneste meter ny vei. Snakk om å «kaste penger ut av vinduet», for å sitere Hoksrud.

Så vil Fremskrittspartiet ha oss til å tro at de umiddelbart vil sette i gang med utbygging av firefelts motorvei over hele landet hvis de kommer til makta. Den astronomiske summen det vil kreve, framstilles som uproblematisk å hente fra pensjonsfondet. Man kaller det bare investeringer, uten å nevne at hver krone som brukes, har den samme effekten på renter og kronekurs, uansett hva man kaller det. Problemet er bare at Høyre ikke engang vil forhandle om brudd på handlingsregelen i eventuelle regjeringssamtaler med Fremskrittspartiet etter 2013.

Et spørsmål til Fremskrittspartiet må da bli: Hvordan skal partiet få mer penger til vei når man ikke kan bruke mer oljepenger, skal gi bilistene nær 60 mrd. kr til ekstra privat forbruk og i tillegg fjerne formuesskatt og arveavgift sammen med Høyre? Jeg er spent på svaret. Det må nødvendigvis bli kreativt.

Før jeg avslutter innlegget, har jeg lyst til å minne om at i flere kommuner og fylker har Fremskrittspartiet lokalt vært pådriver for bompengeprosjekter og stemt for bompengefinansiering. Det gjelder bl.a. Oslopakke 3. Fremskrittspartiordføreren i Os, den nevnte Terje Søviknes, sendte ikke mindre enn tre flagg til topps for å feire at NTP inkluderte et stort nytt bompengeprosjekt i hans kommune. Begeistring var også stor i Austevoll, Askøy, Fredrikstad og Hole. Fremskrittspartiet har også godtatt bompengeprosjekter i Tønsberg, Fræna, Sula, Kvinnherad, Fjell og Raufoss.

Hjemme i mitt eget fylke kunne jeg lese i lokalavisen 25. januar at Hedmark Fremskrittsparti vil presse regjeringen og samferdselsministeren for å få fortgang i utbyggingen av rv. 2. Dette er som kjent en bompengesak.

Det er også interessant å konstatere at Fremskrittspartiets fremste samferdselspolitiske talsmann ønsket å være saksordfører for det største av de tre bompengeprosjektene vi nå behandler – en sak han kommer til å stemme imot. Til og med i en av de sakene vi behandler i dag, åpner Fremskrittspartiet for bompengefinansiering. Det er i Gjemnes kommune.

Nasjonal transportplan 2010–2019 innebærer en historisk satsing på samferdsel. Investeringene vi gjør nå, er

det største samferdselsløftet i moderne tid. Likevel er det, som jeg var inne på innledningsvis, et lokalt ønske og vilje til å ta i bruk bompenger for å framskynde og realisere veiprosjekter ytterligere. Det mener jeg vi må stille oss positive til, men det må være en forutsetning at det er lokalpolitisk tilslutning til det.

Hvis vi skulle fullfinansiert alle prosjektene med statlige midler, ville dette føre til mindre rom for satsing på andre samferdselsområder, som vi også mener er viktige. Når det er sagt, er jeg med på å arbeide for at vi får størst mulig rammer til samferdselsinfrastruktur i Norge, men det må være innenfor en forsvarlig økonomisk politikk, som på en god måte ivaretar velferdsstatens utfordringer og behov både i dag og inn i framtiden, og som ikke setter Norges konkurranseevne og arbeidsplasser i fare. For det vil virkelig bety at vi fraskriver oss ansvaret for dem som bor i dette landet, og for framtidige generasjoner.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [16:07:29] (ordfører for sak nr. 11): Jeg tror vi skal lytte til de økonomiske rådene vi får fra regjeringspartiene, for de sier jo helt krystallklart at det totale skatte- og avgiftstrykket i Norge ligger på 38 pst. Så kan man jo tro på det den som har lyst!

Det er alltid positivt og bra for et fylke eller en landsdel å få på plass nødvendig infrastruktur. Så er delvis tilfellet også i dag. Men alt er dessverre ikke bare rosenrødt med prosjektet Alta vest.

Det er ikke ofte jeg roser denne regjeringen, men de skal ha ros for én ting: bruken av sin fantasi for å kunne skattlegge sin egen befolkning. På det området er det tydeligvis ingen grenser for verken kreativitet eller ymse drømmer.

Proposisjonen viser til vedtak gjort i Alta kommune om bompengefinansiering av prosjektet og gjennomføring av innkreving av bompenger – ikke ett ord om at Alta kommune i utgangspunktet ikke ønsket en bompengeinnkreving for å gjennomføre prosjektet. Beskjeden fra regjeringen var imidlertid krystallklar: intet ja fra Alta kommune til bompengefinansiering, ingen vei. Slik blir kommunene gissel for dagens regime, som ikke ønsker å investere i realkapital.

I proposisjonen vises det til at det skal innkreves 160 mill. kr i bompengefinansiering. Samtidig foreligger det 105 mill. kr i finanskostnader og 45 mill. kr i innkrevingskostnader eller drift. Med andre ord er det slik at annenhver krone som bilisten betaler, går til annet enn vei. Det er uøkonomisk, usosialt og direkte utforskammet å behandle bilister på denne måten. Alta kommune har vedtatt at det opprettes et kommunalt selskap, slik at noen beboere innenfor bomområdet kan søke om refusjon av deler av bompengeutgiftene. Finansieringen av dette selskapet skal basere sine inntekter på at parkeringsavgiftene i Alta sentrum økes. Det er ikke lenger bare brukerne av veien som skal finansiere utbygging, men alle andre som har et parkeringsbehov i Alta, skal være med og finansiere en vei de kan hende ikke kommer til å bruke.

Veldig ofte hører vi fra denne talerstol at en av grunnene til at det er så «forferdelig vanskelig» å bygge midt-delere i Norge, er at vi visstnok en gang i tiden, over lang tid, eller så godt som hele tiden, har bygd for smale veier til at midt-delere, eller midtmerking, kan bli utført til en akseptabel pris. Veinormene har med andre ord vært for dårlige. Og det er naivt, og lite framtidsrettet, at vi heller ikke denne gangen bygger veier for framtiden, med plass til midt-delere. Enhver kan gjemme seg bak kravet om årsdøgn-trafikkpassering. Men er det slik at det kun er én faktor som er avgjørende for hva som er påkrevd av sikkerhetstiltak på våre veier? Vi opplever gang på gang at strekninger som har en såkalt for lav ÅDT, har mange tragiske ulykker. Veinormene må endres slik at folk i distriktene får et like godt og sikkert tilbud som andre steder. Det er på høy tid at flere enn oss i Fremskrittspartiet tar inn over seg at både kurver, oversikt, veibredde, sikkerhetssoner og glatte kjøreforhold kan være en like stor, eller kanskje større, påvirkningsfaktor på veinormer enn ÅDT alene.

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

Else-May Botten (A) [16:11:46]: Det er alltid gledelig å få bygd nye veier, noe denne regjeringen virkelig satter på. Selv kommer jeg fra en kommune som heter Halså på Nordmøre, der hadde vi en strekning på E39 som var så smal og så dårlig at det faktisk nesten ikke var plass til en gul stripe, og som ble oppfattet mer som et kulturvernminne enn E39. Men når vi nå kjører der, er veien så fin og så bra at vi blir andektige. Vi blir fristet til å folde hendene og bare komme med en takkebønn, fordi det løftet som har kommet, bare er helt utrolig.

I dag er det Gjemnes' tur. Denne saken er med på å få løftet en ny strekning på Nordmøre. Det handler om utbyggingen av Astad–Knutset i Gjemnes kommune. Den strekningen blir et nytt løft i tillegg til fastlandsforbindelsen til Frei og Kristiansund, nemlig Krifast. Det kan også nevnes at Freifjordtunnelen nå er ferdig opprustet og har blitt utrolig bra. Disse veiene er med på å binde flere kommuner nærmere hverandre, og strekningen fra Krifast til Batnfjordsøra er med på å bidra til at vi får et økt bo- og arbeidsmarkedsområde. Det vil også være med og bidra til at mange slipper å ha veien midt inne på gårdstunet sitt, og kanskje får det roligere rundt husnova.

Tidligere var det ment å bygge Gjemnesaksla og koble den på dagens E39, og bygge en gang- og sykkelvei på dagens trasé. Det er nå lagt fram en byggeskisse som bidrar til en helt ny vei som vil ha 80-sone helt fra Gjemnesaksla og fram til Batnfjordsøra. Det er veldig bra, og det er vi takknemlige for.

Jeg registrerer investeringsiveren hos Fremskrittspartiet og at det ikke mangler på penger i deres modeller, i hvert fall ikke på kort sikt. Da er jeg glad for at regjeringen styrer økonomien med en stødig hånd og holder fast på handlingsregelen, styrer etter prinsippet om at man holder igjen i gode tider for å ha mer penger i dårlige tider, samtidig som man faktisk får bygd mange nye veier. Det

er en ansvarlig politisk måte å styre landet på, som gir trygghet for innbyggerne.

Så til Bård Hoksruuds kommentar om at regjeringen bygger veier og sender regningen til folket. Til det vil jeg si at med Fremskrittspartiets økonomiske politikk vil Fremskrittspartiet sende regningen til tusenvis av mennesker som i dag jobber i eksportrettet næringsliv, ikke slik at de må betale en sum fra egen lomme, men ved at de rett og slett risikerer å miste jobben sin. Det er en heftig regning. Det er bare et eksempel på en rekke andre regninger folk vil kunne få med Fremskrittspartiets økonomiske politikk.

Anders Anundsen (FrP) [16:14:40]: Jeg registrerte at representanten Botten nær sagt foldet hendene og takket høyere makter for de flotte veiene hun kjørte på. Jeg vet en del andre som folder hendene i bønn over at turen skal gå bra på de krøtterne de må ferdes på. Så jeg tror det bildet er relativt delt.

Jeg vil si noen ord om Innst. 178 S, E18 Gulli–Langåker. Jeg har lyst til å si ett ord: endelig. Denne proposisjonen har vi ventet på lenge. Og det at det har gått så lang tid før statsråden sendte proposisjonen til Stortinget, har nå sannsynligvis medført at prosjektet blir noe utsatt. Selv har jeg tatt opp dette med statsråden flere ganger og presset på for å få proposisjonen til Stortinget så tidlig som mulig, slik at vi kan få trygge og sikre veier i Vestfold. I mai 2010 lovet statsråden at saken skulle fremmes høsten 2010, slik at oppstart kunne bli våren 2011. På Stortingets siste møtedag ble saken sendt fra departementet. Det er sent, og det fører til forsinkelse. Men la det være det. Jeg er veldig glad for at saken har kommet.

Finansieringen er selvfølgelig med bom. Det er det alltid når nye veier skal bygges under denne regjeringen. På denne strekningen skal bilistene nå betale 41 kr. Hvis de skal kjøre gjennom hele fylket, skal de betale 77 kr. Det er sikkert ikke mye for en statsråd, men det er en god del for barnefamilier som må ferdes på disse veiene hver eneste dag. Det er urimelig, når vi ser en situasjon hvor bompengereinnkreving og finansieringskostnader fordi man finansierer på denne måten, utgjør like mye som det halve veien koster, og bompengefinansieringen – som representanten Hoksrud sa – til sammen bidrar med 114 pst. av finansieringen av veien. Dette er å kaste penger ut av vinduet. Er det én ting vi ikke har behov for, så er det å finansiere veier på denne måten.

Nord i Vestfold da den nye firefeltsveien ble bygd, sparte samfunnet 126 mill. kr første driftsår i reduserte ulykkeskostnader. Da betaler ikke veien bare seg selv, men man får i tillegg en god avkastning på investert kapital. Og når Sønsterud og andre her bruker 70–80 pst. av innleggene sine på å beskrive Fremskrittspartiets politikk, bør de kanskje gå i seg selv og se konsekvensene av sin egen politikk – se hva slags sløseri med offentlige midler dette fører til. Så kampen mot bompenger tror jeg vi bare skal erkjenne kommer til å fortsette, selv om Fremskrittspartiet er det eneste redelige partiet på dette området.

Men først og fremst er dette en gledens dag, for saken har kommet. Stortinget fatter vedtak om at veien også

kommer. Så får vi heller se om vi får fjernet bompengene etter 2013.

Ingalill Olsen (A) [16:17:59]: 40 års kamp for en ny og forbedret veg inn til Finnmark er over i dag!

Finnmark har kommet et langt skritt videre i å realisere E6 som en god og trafiksikker veg inn til Finnmark. De utbedringene av denne delen av E6 som er gjort hittil, er svært bra, og det legger lista høyt for det resterende arbeidet, som nå skal fullføres.

Saken har imidlertid skapt stor debatt i Finnmark og stort engasjement, spesielt i Alta kommune, knyttet til innføringen av bompengefinansieringen. Regjering og storting mener at det skal være brukarmedfinansiering også i Finnmark. Debatten i Finnmark og særlig i Alta har vært knyttet til at det er liten årsdøgntrafikk, ÅDT. Dermed er det svært få som skal betale dette gildet. ÅDT-en utgjør ca. 1 700 biler. 95 pst. av innbyggerne i Alta kommune bor slik til at de ikke kommer i berøring med bompengvegen, mens de resterende 5 pst. er prosjektets lønnsomhet sammen med gjennomgangstrafikken. Alta kommune har vært opptatt av at det er en urimelig belastning for en liten del av befolkningen, samt at det er innfartsåren til Finnmark.

Jeg forstår disse reaksjonene, men jeg forstår også «det nasjonale perspektivet», som peker på at alle strekninger i landet skal behandles likt.

Vi er ikke ukjent med bompenger i Finnmark. Det siste store prosjektet er Fatima-tunnelen, som gjør Nordkapp kommune landfast. Nordkapp har stor turisttrafikk, og nedbetalingen har gått raskere enn forventet.

Landet skal behandles likt, men også med en vurdering av hvordan man skal sørge for like god infrastruktur også i griskrendte områder. Det er en balansegang, hvor mange forhold må avveies opp mot hverandre.

Det som i hvert fall er sikkert, er at vi får en bedre, mer trafiksikker og tryggere veg inn til Finnmark fra Troms. Det er positivt både for innbyggerne som bor i dette området, for næringslivet og for hele Finnmark.

Vi registrerer at fremskrittspartirepresentantene ønsker å utsette utbyggingen av en meget trafikkfarlig vegstrekning for å unngå bompenger. En slik sjanse ønsker ikke vi i Arbeiderpartiet å ta.

Steinar Gullvåg (A) [16:20:57]: Jeg har registrert at et par Høyre-ordførere i Vestfold ikke synes det er noen grunn til å markere at Stortinget i dag vedtar utbyggingen av Gulli–Langåker. Men vi andre gleder oss over at vi nå ser slutten på E18-utbyggingen i Vestfold. Når anleggsmaskinene slippes løs på denne veistrekningen til sommeren, med slutføring i 2014, gjenstår kun strekningen mellom Bommestad og Sky i Larvik kommune før E18 er fullført i fire felt gjennom hele Vestfold.

Men det har tatt sin tid. Innen vi er ferdig, har vi mer eller mindre sammenhengende bygd vei gjennom Vestfold i over 20 år. Sånn sett er E18-utbyggingen helt i tråd med norsk veihistorisk tradisjon, oppsummert i boka «Stykkevis og delt?», som altså skildrer norsk veibygging fra 1960-årene og fram til i dag.

Følgelig kan det være grunn til å reflektere litt over både planprosesser og utbyggingsmåte. Det siste er nemlig et produkt av det første. God planlegging gir rasjonell utbygging. Urasjonell planlegging gir gjerne urasjonell utbygging.

Det er en skjebnens ironi at første del av E18-utbyggingen, den 35 km lange firefeltsstrekningen gjennom nordfylket, ble planlagt etter veiloven, altså før vi midt på 1990-tallet bestemte oss for at all infrastrukturutbygging skulle følge plan- og bygningsloven. I Vestfold var det en direkte følge av at Holmestrand og Sande kommuner ikke ble enige om veilinjen. Jeg vet ikke om det er gjort noen analyse av planprosessene etter overgangen til plan- og bygningsloven, men det er hevet over tvil at planleggingen av nye veianlegg i dag er mer krevende og komplisert, koster mer og tar lengre tid enn noen gang.

En oppholdende strid mellom Høyre-ordførerne i Sandefjord og Larvik om plasseringen av en bomstasjon som teknologien senere har gjort overflødig, bidro til å forsinke planleggingen med inntil to år. Rett nok har vi i dag adgang til å bruke statlig plan ved gjennomføringen av større infrastrukturprosjekt, og i enkeltstående tilfeller er det gjort. Særlig når vi skal planlegge lengre og sammenhengende vei- og banestrekninger gjennom flere kommuner, bør det etter min oppfatning være regelen, uten at vi på noen måte skal overkjøre lokale interesser.

Med bakgrunn i de erfaringer vi bl.a. har høstet i Vestfold, bør vi i det minste vurdere om planprosessene kan forenkles og kortes inn, for når det går åtte-ti år fra ingeniørene setter seg ved tegnebordet til spaden stikkes i jorda, er det etter min oppfatning all grunn til å se nærmere på ressursbruken.

Sonja Mandt (A) [16:24:14]: Ja, dette er en god dag for Vestfold, og jeg er i hvert fall veldig glad. Endelig er parsellen Gulli–Langåker kommet til Stortinget, og vi har ventet lenge.

Nå står den siste parsellen igjen, og den håper vi også kommer snart. I den forbindelse har jeg lyst til å gi ros til statsråden for at hun allerede nå har avklart lang tunnel på den parsellen, noe som utløste stor glede og en stor folkefest i Larvik. Så takk for den avklaringen!

Vi husker alle de fæle ulykkene med store konsekvenser som var på E18 for noen år siden. Det er heldigvis historie. Det har på de nye strekningene vært minimalt med ulykker, og med en firefeltsvei gjennom hele fylket fjernes resten av de proppene som finnes. Men det er på tide, for det er så ille på den strekningen som gjenstår, at en hver dag står i kø når en kjører av motorveien, og i perioder kan en nesten gå fra tak til tak. Det er ikke holdbart. Det skaper store problemer, ikke minst for bedrifter som bruker veien til frakt og som arbeidsplass.

Det har vært mange pådrivere, og jeg har lyst til å skryte både av fylkespolitikere og kommunepolitikere og ikke minst av LO og NHO i Vestfold, som har jobbet mye med saken. Men det har også vært skjær i sjøen, noe som Gullvåg fortalte historien om.

Men jeg er glad for at vi også tar historien med oss videre. Vestfold er et fylke på historisk grunn, og jeg set-

ter pris på at vi har fått lov til å bruke tid til arkeologiske undersøkelser, som sikrer kunnskap om hva som var her før oss. Det gjør at Norges historie kanskje må skrives om nok en gang, etter den runden. Det hører også hjemme i en samferdselsdebatt, for før vi legger veien oppå, må vi vite hva som er under. Jeg synes det er veldig flott at vi har fått lov til å bruke god tid på det i Vestfold.

Enda mer har jeg lyst til å stresse denne saken når det gjelder jernbanen, for den vil utfylle veien – det som den ikke klarer å ta. Det legges det opp til. Det skjer mye på jernbanen i Vestfold, og det er vi veldig glad for.

Vestfold er et bofylke, det er et fylke med mange bedrifter med varer på vei, det er et rekreasjonsfylke og et feriefylke framfor noe, og vi vil gjerne at det skal være det enda mer, slik at ikke folk bruker tiden sin på veien, men bruker den på alle de store kvalitetene vi har i fylket.

En ny E18 gjør det enda mer attraktivt å dra både til Vestfold, til Telemark og til Agder-fylkene. Så igjen: Dette er en stor gledens dag for oss fra Vestfold.

Bård Hoksrud (FrP) [16:27:16]: Representanten Bjørnflaten kaller dette et spleiselag – over 100 pst. i bompenger, et spleiselag! For meg er ikke det et spleiselag, for meg er dette å sende regningen til andre og late som om det er regjeringen som leverer og bygger vei. Det er bilistene som skal betale hele regningen når det kommer til stykket. Det er en utrolig dårlig måte å bygge infrastruktur på, og det er en dyr måte å bygge infrastruktur på. Det høres litt rart ut, for da jeg hørte statsministeren på denne talerstolen for en tid tilbake, sa han at OPS var en dyr måte å bygge ut på. Ja, bompenger er en like dyr måte å bygge ut på.

Jeg hører representanter fra regjeringspartiene prate om den lokale forankringen. Når jeg er rundt og prater med lokalpolitikere, er det ingen av dem som opplever at dette har noen lokal forankring. De opplever det som statlig utpressing av lokale myndigheter. De står altså med ryggen mot veggen, og alternativet er enten å bygge veien eller å risikere at mennesker mister livet i trafikken. Det er valgene mange lokalpolitikere føler at de står midt oppe i.

Til representanten Langeland: Fremskrittspartiet har fremmet forslag om veier som vi ikke er enige i, men forskjellen på Langeland og regjeringen og Fremskrittspartiet er at istedenfor å prate om å bygge høyhastighetstog til 350–500 mrd. kr, vil vi bruke de pengene på å modernisere dagens jernbane, og så kan vi bruke flere hundre milliarder kroner på å ruste opp det utrolig dårlige veinettet vi har mange steder i landet. Det er det det handler om. Det handler faktisk om å prioritere, og Fremskrittspartiet prioriterer, men istedenfor å prioritere høyhastighetstog og luftdrømmer prioriterer vi faktisk de utfordringene vi står midt oppe i i dag.

Når jeg hører på representanten Ropstad, er jeg litt spent på hans definisjon av hva som er spleiselag. Han prater om statlig medfinansiering og bompenger – det er spleiselag! Her er det veldig lite spleiselag, her er det stort sett bompenger, og det er bilistene som skal flås.

Representanten Sønsteruds innlegg – jeg skulle hatt mye lengre tid, jeg ser at jeg har 40 sekunder igjen – var

et innlegg i ganske god røverhistorieånd, et innlegg med tvilsomheter eller halvsannheter. I stor grad var det det innlegget dreide seg om, og hun brukte 80 pst. av innlegget sitt på å fortelle tvilsomheter om Fremskrittspartiets politikk og hva man faktisk har gjort.

Det jeg i hvert fall har tatt opp i mine innlegg i dag, er de faktiske forhold, det er tallene, det er utfordringene, og det er hva kostnadene for bilisten er. Til motsetning får andre bruke tiden sin på å fortelle halvsannheter og usannheter, og så får vi i hvert fall forholde oss til fakta og de faktiske forhold.

Presidenten: Presidenten setter pris på engasjement fra Stortingets talerstol, men vil bemerke at begrepet «statlig utpressing» neppe er så veldig parlamentarisk.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [16:30:40]: Jeg hører fra denne talerstol at vi bygger veier. Men jeg må spørre meg: Hvem er det som bygger veier i Norge hvis det ikke er bilisten? I NTP skal vi i prinsippet i en tiårsperiode bygge veier for 219 mrd. kr. I løpet av denne perioden har bilistene betalt inn i bompengavgifter totalt over ti år ca. 700 mrd. kr. Dette er tall som vi har fra departementet. Med andre ord er det slik at i løpet av en tiårsperiode har bilisten betalt tre og en halv gang i avgifter det veiutbyggingen har kostet. Er det noen som ikke skjønner den? Tre og en halv gang har bilisten betalt. Er det noen som går rundt og tror at bilisten synes det er så veldig artig å være en evig melkeku for andres interesser? Det er jo det debatten dreier seg om. Hvorfor kan vi ikke få på plass et regime som faktisk gir tilbake i form av veiutbygging det som bilisten betaler inn? Da ville vi ikke hatt denne debatten her i det hele tatt. Det ville ikke vært en problematikk. Man bruker tiden på denne talerstolen til å si at på bakgrunn av at Fremskrittspartiet har en langt mer offensiv veibygging i sin politikk, blir man beskyldt for at vår politikk kommer til å medføre at eksportnæringen i Møre og Romsdal blir lagt ned. Men er det ikke slik at det er dagens bompengeregime som fører til at store deler av eksportnæringen i Møre og Romsdal har problemer? Og det er faktisk ikke Fremskrittspartiet som har gjennomført dette regimet. Vi har bestandig kjempet imot bompengefinansiering. Det er sitt eget parti, altså Arbeiderpartiet, man faktisk beskylder for en dårlig politikk, og så overfører man det til helt andre partier. Jeg må si jeg blir forundret.

Og til Ingvald Olsen helt til slutt: Kan du vise til noe sted i de forslagene som Fremskrittspartiet har fremmet, at vi har fremmet noe som er i nærheten av noe utsettelsesforslag? Det vi tvert imot gjør, er at vi ønsker langt mer enn det som sannsynligvis blir vedtatt – å ta vare på vår egen befolkning i Finnmark ved å få på plass midtdele på veien. Vi bygger for fremtiden, ikke for fortiden.

Presidenten: Engasjementet til tross: All tale skal rettes til presidenten, og taletiden skal helst holdes.

Jon Georg Dale (FrP) [16:34:08]: Etter å ha hørt innlegget til Else-May Botten er det nok behov for å justere biletet litt, for ei slik lovprising som vi var vitne til

under det innlegget, har eg sjelden hørt etter at eg slutta på søndagsskolen.

Men det er jo ikkje slik at Else-May Botten og andre representantar frå Arbeidarpartiet har nokon grunn til å lovprise satsinga frå regjeringa, for det er jo ikkje dei som betaler for vegstrekninga som Else-May Botten gleder seg til å kjøre på. Realiteten er jo at vegen kostar 142 mill. kr å byggje. Når du skal ta inn 200 mill. kr i bompengar på denne strekninga, då er realiteten – det Else-May Botten og andre representantar frå Arbeidarpartiet ber om – at innbyggjarane i Møre og Romsdal skal betale 60 mill. kr meir enn det vegen kostar, i bompengar. Det er ingen grunn til å lovprise ein slik politikk. Når representanten er oppteken av næringsaspektet, konkurransutsett industri og liknande forhold, kan ein jo spørje kvifor ho vil skilje Nordmøre og Romsdal, som er ein naturleg felles bu- og arbeidsmarknadsregion, med ein bomveg som bilistane skal betale langt meir for enn det vegen faktisk kostar.

Eg skal gje regjeringa ros i eitt tilfelle som vi har sett dei siste åra. Det var då dei bygde E39 lenger sør i Møre og Romsdal, i grensa mellom Sogn og Fjordane/Møre og Romsdal, altså E39 Kvivsveg-strekninga. Ein innsåg at bompengar var eit bomskot, og så tok ein dei vekk. Kvifor gjer ein ikkje det same her? Arbeidarpartirepresentantane stemde for å ta vekk bompengane, for ein kunne ikkje betale meir i bompengar enn det vegstrekninga kostar. Ein fører altså ein fullstendig inkonsekvent politikk, og argumentasjonen blir like inkonsekvent i dette tilfellet.

Eg håper at ein kan få på plass ein sikker og trygg veg med midtdelar i dette fylket. Staten kan faktisk fullfinansiere denne vegstrekninga. Det er vesentleg rimelegare for landet sett under eitt og ikkje minst for næringslivet i Møre og Romsdal, som representanten Botten skal vere så oppteken av.

Steinar Gullvåg (A) [16:36:54]: Med bakgrunn i den debatten vi har hatt i dag, føler jeg trang til å si følgende: E18-utbyggingen i Vestfold ville ikke vært mulig uten bompenger, og det er et poeng i seg selv at bomstasjonene nord i Vestfold tas bort før Langåker–Gulli er fullført. Det er grunn til å merke seg at vi nå etablerer en helt ny form for bompengeinnkreving i Vestfold. Til sammen sju automatiske bomstasjoner, fra Gulli til Langangen – altså grensen til Telemark – skal nå settes opp. Innkrevingstida er 15 år, men ferdigstillingen av de ulike parsellene gjør at bompengeperioden ventelig vil strekke seg opp mot 21 år – skjønt all erfaring viser at trafikken øker mer enn prognosene tilsier, og at nedbetalingstida derfor kortes inn.

Jeg har sagt det før, og jeg gjentar gjerne at vi skal prise oss lykkelige for at Fremskrittspartiet ikke har noen som helst innflytelse i norsk veipolitikk. I så fall hadde vi fortsatt hatt tofeltsvei gjennom det meste av Vestfold. Det er selvfølgelig Fremskrittspartiets eget valg. Når de velger å opprettholde illusjonen om at norske veier kan betales av oljeformuen, er det selvsagt et rent valgfrieri. Vi andre har for lengst innsett at brukerfinansieringen er kommet for å bli, og at bompengene er blitt en helt nødvendig del av norsk veifinansiering.

På strekningen Gulli–Langåker er den statlige innsat-

sen nå under 30 pst. av utbyggingskostnadene. Full takst ved passering av bomstasjonene gjennom Vestfold vil bli 77 kr. Det er ingen som liker det, men vi andre, som altså lever i virkelighetens verden, velger likevel vei nå, framfor å leve med eksisterende vei i årtier framover.

Vi har hørt litt om det i dag fra Fremskrittspartiets side, og jeg antar at vi vil kunne få høre mer om det i en tilstundende kommunevalgkamp. Til gjengjeld kan vi da vise til Tønsberg, der folk nå er tvunget til å leve med konsekvensene av Fremskrittspartiets bompengepolitikk. Der lovet Fremskrittspartiet vei uten bom, men der må vi nå leve med bom uten vei.

Ingalill Olsen (A) [16:39:52]: Som finnmarksrepresentant vil jeg ikke være med på å bære ansvaret for at vi skal få en eventuell utsettelse av E6 i påvente av kun statlig finansiering.

Jeg registrerer at Fremskrittspartiet sier at de ikke er for det, at de ikke har foreslått at det skal bli en utsettelse. Nei, Fremskrittspartiet later som om vi ikke har en brukerfinansiering, fordi de ikke liker det. Men vi har det, og vi får mer vei for det. Det er virkeligheten. Det som er resultatet av denne virkeligheten, er at vi nå, f.eks. i Finnmark, får en vei som er tryggere. Vi får en sikker vei som er 6 km kortere enn den er nå, med fem bruer og med 1,7 km tunneler. Vi kommer til å få noe som er fantastisk mye bedre enn det utgangspunktet vi har nå.

Etter jul har vi hatt utrolig dårlig vær i Finnmark – mye snø. Det har vært krevende å være bilist både på gode og dårlige veier. Selv på de beste veiene har det vært krevende. Da ble denne strekningen på E6 stengt på grunn av rasfare over meget lang tid. Omkjøringen var via Finland – altså en strekning på over 40 mil. Det er det beste bevis på at noe må gjøres, og at det må gjøres nå. Vi kan ikke vente. Derfor skal vi godta medfinansiering, derfor skal også brukerne være med, for vi ikke kan vente, og vi kan heller ikke vente ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv.

Tone Merete Sønsterud (A) [16:41:48]: Representanten Anundsen fortalte her i salen at jeg brukte mesteparten av innlegget mitt til å snakke om Fremskrittspartiets politikk. Ja, det er nødvendig å gjøre det for å synliggjøre hva denne bompengedebatten egentlig handler om, og for å fortelle hvor skillelinjene i politikken her går. Når det gjelder å snakke om andres politikk i denne sal, tror jeg nok at Fremskrittspartiet leder det løpet.

Så til representanten Hoksrud, som påsto at innlegget mitt var fullt av røverhistorier og «halvsannheter». Det skulle være interessant å få dokumentert hvilke røverhistorier og halvsannheter jeg fortalte.

Fremskrittspartiet gjorde også en visitt til Else-May Botten. Man har tydeligvis ikke fått med seg at representanten Botten snakket om arbeidsplasser i forbindelse med en ansvarlig økonomisk politikk, og det var slett ikke direkte i forhold til veiene. Så her kan man vel snakke om å lage røverhistorier under debatten i denne saken.

Gorm Kjernli (A) [16:43:16]: Da representanten Hoksrud var oppe og hadde sitt siste innlegg, var jeg

en periode litt redd for at lysekronene skulle sprekke.

Bilistene betaler, bilistene betaler, er gjennomgangstemået fra Fremskrittspartiet. De vil heller at staten skal betale. Og staten – hvem er det som finansierer den, om det ikke er bilistene, togpendlerne og alle de andre, i et spleiselag gjennom skatteseddelen? Vil Fremskrittspartiet ta til orde for at statens inntekter skal økes – gjennom økt skatt – for på den måten å finansiere veiene?

For meg, som velger Vestfoldbanen framfor E18, er det en dårlig løsning. Skal jeg være med på å finansiere veiutbyggingen?

Så er svaret fra Fremskrittspartiet: oljeinntektene. Det er ikke oljeinntekter; oljereservene våre er en formue. Det har tatt millioner av år å skape den formuen. Fremskrittspartiet vil svi av disse pengene. Jeg har ikke selv formue, jeg har bare gjeld. Men jeg har skjönt at det er en dårlig idé å svi av formuen raskt og bruke opp pengene. Dessuten setter det den økonomiske utviklingen over styr, og det er en gambling med norske arbeidsplasser.

Jeg registrerer at fremskrittspartirepresentantene her oppe er glade for at veiene kommer. Vær så god! Men de stemmer likevel mot de proposisjonene vi behandler i dag.

Else-May Botten (A) [16:45:05]: Jeg trodde ikke det var så artig å diskutere samferdselspolitikk. Jeg er veldig glad for at jeg fikk muligheten til å være med på det. Jeg ser at det er stort engasjement både fra komiteens side og fra mange representanter her.

Jeg fikk lyst til å kommentere Anundsen, som var på talerstolen og tordnet vanvittig i stad, og sa at det er «en gledens dag». Jeg lurte nesten på hvordan han er på talerstolen på en dårlig dag. En kan begynne å lure.

Jon Georg Dale sa at den nye veistrekningen vi vedtar i dag, skiller Nordmøre og Romsdal med bompenger. Jeg minner om at dette er mye mer lokalt forankret enn som så, og at den gamle veien også vil være åpen. Så hvis du absolutt ikke vil betale bompenger, har du et alternativ. Jeg mener at denne veien er med på å bidra til å knytte tettere bånd mellom Nordmøre og Romsdal, og det tror jeg faktisk er ganske viktig, slik situasjonen er i dag. Det gir nye muligheter framover.

Han sa også at jeg lovpriser veien mellom Rendalen og Staurset. Ja, det gjør jeg. Det er ikke sikkert du har vært der, men hvis du har kjørt der, har du sett at det har blitt stor forskjell, og at det er viktig å sette pris på den. Det er feil det man sier om at den er bompengefinansiert. Den er ikke bompengefinansiert i det hele tatt. Du kjører helt gratis, helt fritt, gjennom den strekningen.

Så til representanten Fredriksen som sa at vår regjering har bidratt til at eksportrettet næringsliv går dårlig i Møre og Romsdal. Hvor er du hen? Eksportrettet næringsliv i Møre og Romsdal går så det griner. Jeg advarte mot Fremskrittspartiets økonomiske politikk. Den økonomiske politikken ditt parti fører, kan være en bidragsyter til at mange av dem som er i denne næringen i landet, kan miste jobben.

Presidenten: Igjen vil presidenten minne om at all tale skal rettes til presidenten.

Oskar J. Grimstad (FrP) [16:47:12]: Eg må seie at då eg hørde det siste innlegget frå talarstolen her, støkk det litt i meg. Grunnen til det er nettopp eksportfylket Møre og Romsdal og kostnadene dei har med transport.

Generelt i Europa ligg transportkostnadene på ein produsert vare på rundt 2–3 pst. I Noreg ligg transportkostnadene for næringslivet på rundt 5–6 pst., men i Møre og Romsdal – nettopp det fylket som representanten Botten kjem frå – er transportkostnadene 50 pst. høgare. Grunnen til det er bl.a. ferje, og sist, men ikkje minst, bompengar og bompengeprojekt som poppar opp. Dei to store byane i fylket, Molde og Ålesund, har store planar for bompengeprojekt. Det tyder på at det er manglande satsing nettopp på samferdsel.

Eg registrerer at representanten Steinar Gullvåg ikkje likar å leve i verkelegheitas verd, men aksepterer det. Eg må seie at det er små tankar og små ambisjonar – eller skal vi seie store ambisjonar på andre si rekning. Det blir i alle fall det når det er andre som må betale rekninga.

Når vi finn dokumentasjon på at det løner seg for næringslivet å køyre 30 mil ekstra med varene – frå Møre og Romsdal ned til det sentrale Austlandet, for så å køyre til Vestlandet igjen – seier det noko om kostnadsnivået vi politikarar har klart å gi næringslivet langs kysten, og det er slett ikkje noko særleg.

Vi veit også at Statens pensjonsfond utland investerer stort i utlandet, i eigedom og i infrastruktur. Vi bruker med andre ord ressursane som vi hentar, til å gjere utlandet sin konkurranse betre enn vår eigen ved å investere og gi rimelege lån til desse landa som ser at det er viktig å investere i infrastruktur. Men vi klarer altså ikkje å gjere det same innalands, fordi det er å øydeleggje landet sin økonomi, det er fare for rentenivået, det er fare for hus og heim osv. Vi kjenner den argumentasjonen. Min påstand er at dersom vi ikkje er villige til å investere i konkurransekraft, er vi heller ikkje villige til å investere i velferd. Velferda forvitrar utan den rette, skikkelege og gode infrastrukturen her i landet. Det burde vi ta oss råd til, men ikkje gjennom brukarbetaling, for det svekkjer konkurransekrafta til næringslivet.

Presidenten: Neste taler er representanten Jan-Henrik Fredriksen. Fredriksen er saksordfører for sak nr. 11 og får dermed en taletid på inntil 3 minutter, selv om han har hatt ordet to ganger tidligere.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [16:50:10]: Det er jo slik at man ønsker både å ha effektivitet og å ivareta miljøet, og man ønsker heller ikke å lage fordyrende ordninger som gjør at vår eksportnæring går konkurs. Men hva er det vi i realiteten opplever i så måte? Det er at man kjører 300 km lenger for å spare penger, med det bompengeregimet man har i dag. Det er ikke mye lystige tanker for en næring som er avhengig av eksport. Det er heller ingen god miljøpolitikk. Men det er altså resultatet vi får når vi har så avgiftskåte politikere som vi har i dette landet.

Jeg må si jeg blir overrasket over uttalelser om at vi ikke hadde bygd en vei i Norge uten at den var bompengefinansiert. Det er jo merkelig at man klarer å gjøre det

i de fleste andre europeiske land – det er merkelig at man ikke er i stand til å se litt over bordkanten og forstå at det går an i andre land. Så i fare for å bli beskyldt for å befinne meg på en annen planet: Det er ikke noe stort problem å gjennomføre veiutbygging uten bompenger.

Men sosialistene tror visst på det mantraet at bare man får gjentatt en sak ofte nok, blir det en sannhet. Det får meg til å tenke på den evige fram-og-tilbake-praten vi har om politikk, når sosialistene hevder at Fremskrittspartiet og Høyre skal ta skatt fra de fattige og gi til de rike. Med hånden på hjertet: Jeg kjenner ingen politikere som gir penger. Jeg kjenner ikke én som sitter med en pose penger i hver hånd og kan gi til noe som helst. Derimot vet jeg om partier som ønsker å ta noe mindre fra befolkningen!

Presidenten: Neste taler er representanten Bård Hoksrud, som er saksordfører for sak nr. 12. Bård Hoksrud får dermed også en taletid på 3 minutter, selv om han har hatt ordet to ganger tidligere.

Bård Hoksrud (FrP) [16:52:45]: Statsråden sa i stad at hvis man hørte på representanten Hoksrud, virket det som han ville veldig mye – og gikk i hvert fall tilbake til tiden før representanten Hoksrud kom på Stortinget. Jeg har vært med på å bevilge penger til alle veiprosjektene, tror jeg, som samferdselsministeren og den rød-grønne regjeringen skryter av at de har vært med på å vedta i denne salen. Men i motsetning til regjeringen har jeg ønsket å gjøre det med full statlig finansiering, for det har vi full mulighet til, og vi har råd til å gjøre det – hvis det er politisk vilje.

Til representanten Gullvåg, som var inne på E18 i Vestfold, som han påstår aldri ville kunnet bli bygd uten bompenger. Det handler om politisk vilje, det. Har man politisk vilje til å gjennomføre, eller har man det ikke? Dessverre er det slik at man har en rød-grønn regjering som ikke har politisk vilje til å gjennomføre med statlig finansiering. Jeg er veldig glad for at veien kommer. Jeg er veldig enig i det representanten Gullvåg sa om dette med prosjektering, og om hvor lang tid man skal drive med alt mulig før man setter spaden i jorda. Der er representanten Gullvåg og jeg enige, og jeg håper virkelig at vi kan komme tilbake og se på tidsbruken før vi skal begynne å bygge veier.

Til representanten Sønsterud, som lurte på hvilke rørvhistorier vi hadde kommet med. Så vidt jeg registrerte, var det slik at representanten mente at vi skulle fjerne hele drivstoffavgiften, og vi skulle fjerne hele engangsavgiften på biler. Det har vi aldri foreslått. Vi har foreslått å redusere avgiften, men vi har aldri foreslått å fjerne den helt, som jeg oppfattet var noen av momentene i representanten Sønsteruds innlegg.

Til representanten Gorm Kjernli, som sa at han ikke ønsket å betale over skatteseddelen for bilistene som skulle bygge vei. Det er slik at bilistene i dag betaler nesten 50 mrd. kr i bil- og bilrelaterte avgifter. I tillegg betaler de som også har bil, skatter og avgifter på lik linje med alle andre. Det er det det handler om. Bilistene betaler inn tre ganger så mye som de får tilbake på veisiden, i skatter og avgifter som er bilrelaterte. I tillegg betaler man altså inn

skatt til fellesskapet som alle andre. Det er ikke slik som representanten Gorm Kjernli forsøker å fremstille det, at det er så greit med bompenger, for det betyr bare at bilistene skal betale for den veien de skal bruke. Bilistene har betalt for den veien tre ganger, og det er det det handler om. Det handler om politisk vilje. Vi har den politiske viljen, og vi er villig til å gjennomføre dette. Så håper jeg at det i 2013 er en annen regjering som vil sørge for at det blir bygd vei uten bompenger, og at veiene blir trafikksikret med midtdele.

Presidenten: Presidenten er veldig i tvil om hvem «alle andre» er – enn bilister.

Anders Anundsen (FrP) [16:56:00]: Denne debatten ble vel omtrent som forespeilet. Disse debattene blir ofte ganske like. Men jeg klarte ikke helt å dy meg da representanten Gorm Kjernli kom opp. Jeg har sittet og lyttet nøye til debatten, og har tidvis tatt meg i å tenke at dette er nærmest som et eventyr. Her går altså den ene representanten etter den andre opp og sier at det ikke er mulig å bygge vei uten bom. Så kommer nestemann opp og sier: Det er ikke mulig å bygge vei uten bom. Så kommer nestemann opp og sier: Det er ikke mulig å bygge vei uten bom. Og så tror man at bare man sier dette nok, må folk skjønne at det ikke er mulig å bygge vei uten bom. Men det er jo det eneste tøv.

Selvfølgelig er det mulig å bygge vei uten bom. Det er jo bare å vedta å gjøre det. Vi har jo faktisk gjort det i Norge før. Det er et åpenbart politisk valg at man ikke ønsker å bygge vei uten brukerfinansiering. Det er det altså alle partier i denne sal som mener. Man ønsker ikke å prioritere trafikksikkerhet høyt nok til at man vil ta det ansvaret man egentlig har som storting, nemlig å bygge sikre og trygge veier rundt omkring i dette landet. Man ønsker det bare ikke.

Så sier man: Vi har ikke penger til alt dette. Vi kan ikke drive og finansiere vei over skatteseddelen. Men lyntog kan man finansiere over skatteseddelen! Da har vi nok av penger til å finansiere utbygging til 300 eller 500 mrd. kr, eller hva den regningen til slutt kommer på. Jeg forstår ikke at vi i denne sal seriøst skal mene at velgerne er så dumme at de ikke gjennomskuer dette, for det er de ikke.

Gorm Kjernli sa at vi må jo ha disse pengene, vi må ha inn disse skattepengene. Vi kan ikke svi av oljepengene, tror jeg han sa. Nei, men representanten Kjernli synes det er helt all right at vi bruker de samme oljepengene på å investere i aksjer i utlandet – verdier som er høyst usikre – istedenfor å bruke pengene på realinvesteringer i Norge. Vi snakker jo ikke om å svi av penger. Vi skal ikke legge dem på et bål og fyre opp. Vi skal bruke dem på realinvesteringer i Norge for å gjøre Norge til et bedre land, for å gjøre det til et tryggere og sikrere land å ferdes i, og ikke minst med tanke på næringslivets interesser.

Transportkostnadene i Norge er omtrent 30 pst. høyere enn i Sverige, på grunn av at denne sal ikke tar ansvaret sitt og bygger skikkelige veier. Det er viktig for hele landet at det bygges veier, og det er viktig at vi har storingsrepresentanter som har mot til å foreta politiske prio-

riteringer og ikke prøver å skape et inntrykk av at det er umulig å bygge vei uten bom, for det er høyst mulig. Og det skal vi bevise i 2013.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at «tøv» definitivt ikke er et parlamentarisk uttrykk.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:59:02]: Det kjennest godt å vera medlem av ei regjering som prioriterer, som ikkje berre snakkar, men som òg handlar, som har brei støtte i eit raud-grønt fleirtal i Stortinget, og som har ei breiare politisk støtte totalt sett i saker som dette. Vi har lagt fram ein ambisiøs Nasjonal transportplan. Vi følgjer han opp år for år, og det er derfor vi òg har tre prosjekt til behandling her i dag.

Til Gulli–Langåker: Steinar Gullvåg minte om noko som er veldig vesentleg, nemleg å sjå på planprosessane og den tida dei treng. Det gjer vi.

Så var Anundsen veldig opprørt fordi det var så store forseinkingar knytte til dette prosjektet. Forseinkinga i det tilfellet som eg skreiv om til representanten Anundsen, og det som no er tilfellet, går altså på det som er forskjellen mellom våren og sommaren 2011. Det bør vera til å leva med.

Så vart eg kritisert av Framstegspartiet for ikkje å lytta til lokaldemokratiet. I Møre og Romsdal vil altså Framstegspartiet ikkje lytta til lokaldemokratiet. Dei har bede om ei utbygging av ein veg der det er årdsogntrafikk på 2900. Dei gler seg storleg over at dei no får denne vegen.

Så til Alta. Eg forstår Alta. Eg forstår dei debattane som har vore i Alta knytte til bompengane der. Eg er glad for at Alta kommune har funne ei ordning for dei i den kommunen som dette går mest ut over.

På eit tidspunkt sa Høgre at om dei venta i tre år, kom dei til å få ein veg utan bompengar. Høgre har innsett at no får altså Alta ein veg i 2013, og dei har skrive seg saman i merknader her i innstillinga på akkurat det, eller dei går for det same. Men så står det òg ei litt merkeleg melding her om at viss fleire vegstrekningar blir bygde ut på same måten, ville ulykkestala i trafikken gå ned. Eg tek den meldinga som går fram av merknaden frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet, mest som ein anger i forhold til ting som dei ikkje har gjort tidlegare, for no skjer det mykje på veg.

Så jobb nr. 1 for oss alle meiner eg er trafikksikkerleik. Då er det altså nokre punkt her som er gratis i tillegg til at vi byggjer veg: det er å halda fartsgrensa, bruka belte og køyra rusfritt.

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Steinar Gullvåg har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Steinar Gullvåg (A) [17:02:26]: Overfor representanten Grimstad føler jeg trang til å bekrefte at det stundom kan være vanskelig og plagsomt å oppholde seg i virkelig-

hetens verden. Alternativet er å fortrenge den. Det finnes en diagnose for akkurat det.

Presidenten: Presidenten er litt usikker på om noen flere har forlangt ordet?

Anne Marit Bjørnflaten (A) [17:03:24]: Fremskrittspartiet sliter. De blir avslørt igjen og igjen. Siv Jensen er nettopp avslørt fordi hun reiser rundt i utlandet og sprer – jeg vet ikke om «løgner» er et parlamentarisk uttrykk – feilaktige opplysninger om norsk skattepolitikk og om norsk helsepolitikk.

Det samme kan vi si når det gjelder Fremskrittspartiets bompengpolitikk. Lokalpolitikere landet over støtter bompengprosjekter. Tone Merete Sønsterud ga en opplysning i stad, men her inne er Fremskrittspartiet mer katolsk enn paven.

Men grunnen til at jeg tok ordet, er at jeg har registrerte at Høyre har sittet musestille i denne debatten. Jeg har oppfattet at Fremskrittspartiet har hatt mange fagre forhåpninger om at man etter 2013 vil ha en politikk der det ikke blir bygd noen flere strekninger med bompengfinansiering i Norge. Men vi vet alle at det ikke er tilfellet. Fremskrittspartiet er jo alene om å mene dette. Og slik som styrkeforholdet er akkurat nå mellom Høyre og Fremskrittspartiet på meningsmålingene, er det ingenting som tyder på at Fremskrittspartiet kommer til å få gjennomslag for sin politikk, noe vi også så var tilfellet da Bondevik II-regjeringen var avhengig av Fremskrittspartiet for å få støtte til sine budsjetter. Det var ikke store forskjellen på den politikken som ble ført da, og den politikken som blir ført nå. Fremskrittspartiet står sørgelig alene.

Fredriksen sa at vi er avgiftskåte. Nei, vi er ikke det, men vi er utrolig utålmodige i lag med befolkningen i Alta, i Møre og Romsdal og i Vestfold. Derfor har det jo også vært lokal tilslutning til å gjøre det vi har gjort der.

Jeg skal avslutte med et annet uttrykk som jeg også er i tvil om er parlamentarisk, men det er i hvert fall et godt, gammelt norsk uttrykk: mye skrik, lite ull. Det ordtaket rinner meg i hu når jeg hører Fremskrittspartiets representanter i denne bompengdebatten her i salen, og når jeg hører Fremskrittspartiets representant uttale seg i utlandet.

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

Tone Merete Sønsterud (A) [17:06:26]: Representanten Anundsen var oppe her og fortalte oss at alle som har deltatt i denne debatten, hadde sagt at det ikke var mulig å bygge veier uten bom. Jeg sa i mitt innlegg at investeringer i riksveinettet er et statlig ansvar, og at vi i dag bruker betydelige midler til å finansiere veiene. Men det er et stort behov og mange ønsker der ute, og det er mange som vil ha fortgang i utbyggingene sine, og da er dette et alternativ. Når man lokalt ønsker dette, synes jeg det blir feil av oss ikke å kunne innfri det. Jeg må si at jeg synes det er ganske oppsiktsvekkende at Fremskrittspartiet stemmer nei i Stortinget til søkna-

der som deres egne lokalpolitikere der ute gjerne vil ha.

Hallgeir H. Langeland (SV) [17:07:30]: Kristeleg Folkeparti har ein vedkjenningsparagraf, at du må vera kristen for å ha leiarverv i partiet. I Framstegspartiet har dei òg ein vedkjenningsparagraf. Han seier at du må vera imot bompengar for å vera medlem av partiet. Du blir ekskludert dersom du ikkje er det.

I dag har me altså ein debatt om nettopp denne vedkjenningsparagrafen til Framstegspartiet. Det merkar me òg. Dei angrip som predikantar å la Aril Edvardsen for å bevisa kor mykje dei er imot bompengar. Til og med leiareren i kontroll- og konstitusjonskomiteen, som normalt er ein sindig mann, tek heilt av i sine religiøse fantasiar mot bompengar.

Eg synest det er litt frekt, når ein veit partiets historie då partiet hadde makt, at Fredriksen og Hoksrud fyrer seg sånn opp når dei veit kva dei har gjort. Kor mange bommar reiv dei av dei som dei kunne riva, i dei tre budsjetta dei hadde med Bondevik? Kor mange reiv dei? Dei fortsette å flå bilistar, var landevegsrøvarar like gode som alle andre då dei hadde makt. Dei klarte altså å plussa på ein heil million kroner på vegvedlikehaldsbudsjettet. Fantastisk! Og så har dei altså ei sigarføring så ein skulle tru at dei aldri hadde gjort noko gale. Det er mange kristne som også oppfører seg sånn. Dobbelmoral blir det kalla.

Kva gjer ein i Oslo – og i Os, Anundsen og andre? Jo, der byggjer ein vegar. Der er Framstegspartiet i førarsetet, som i Oslo. Dei flår bilistane, byggjer ut vegar, og dei til og med subsidierer kollektivtransporten i Framstegspartiets namn, ikkje i Vårherres, men i Framstegspartiets namn, med ein slik vedkjenningsparagraf. Presidenten høyrer jo òg til det rette partiet. Eg må berre seia at eg synest ein her går langt over streken når ein angrip slik ein gjer, med den historia ein sjølv har for å rana bilistar på vegane.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [17:10:42]: Det er bestandig hyggelig å få oppmerksomhet av representanter fra SV om hvordan vi i Fremskrittspartiet skal styre vårt eget parti. Men de har ikke fått med seg noe helt elementært. Man stemte faktisk imot bompenger i Os, man stemte imot bompenger i Oslo, og man har stemt imot bompenger uavhengig av sted. Man har gjort det hele tiden. Det burde representanten Langeland ha fått med seg.

Så må jeg jo si: Ja, helt klart kan det også for oss i Fremskrittspartiet være slik at det kan være vanskelig å forholde seg til virkelighetens verden. Selvfølgelig kan det være det. Men det er langt mer å foretrekke enn å være fullstendig på en annen planet, som når vi hører her at nestlederen i transport- og kommunikasjonskomiteen går på talerstolen og bruker anledningen til å påstå at vår leder, Siv Jensen, sprer usannheter om Norge i utlandet. Jeg må nesten spørre: Hvem er det som sprer usannheter? Er det virkelig noen i denne sal som tror på det Finansdepartementet går ut med, at skatte- og avgiftsnivået i Norge skal være på 38 pst.? For min egen del betaler jeg 36–37 pst. skatt, i tillegg kommer 25 pst. moms. Så kommer bompenger, avgift på diesel, på bensin, på NO_x, på tobakk, snus, sprit – alle

andre ting i tillegg. Hvis det er slik at Bjørnflaten tror på det Finansdepartementet her hevder, så må hun gjøre det. Men jeg tror faktisk at folk flest er veldig godt i stand til å gjennomskue det.

Ingjerd Schou (H) [17:13:07]: Da jeg hørte at representanten Bjørnflaten sa at Høyre satt musestille, og at statsråden sa at Høyre nok har angret seg, med henvisning til teksten som står i innstillingen, tenkte jeg at jeg egentlig ikke skulle bringe så mye nytt til torgs annet enn å si at representanten Myraune på en utmerket måte ga til kjenne hva Høyre mente, og at vi på ingen måte har hatt behov for å gå inn i den debatten som har vært mellom Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet i dag.

Det er ingen som liker bompenger. Det gjør heller ikke Høyre. Men når man har kommet fram til denne form for veiprising og egenfinansiering lokalt, finner vi stor glede i at vi får mer vei, ny vei, og at vi følger opp det man lokalt har besluttet.

Så har jeg bare lyst til også å omtale det som statsråden henviser til. Når Høyre har blitt med på en merknad sammen med bl.a. Kristelig Folkeparti om at man mange steder, på flere strekninger, kunne ha spart samfunnet både for ulykker og tap av liv hvis man hadde bygd ut på samme måte som man nå gjør i Alta-området, er det det å si: Vi vil ha mer vei, vi vil ha lengre vei, vi vil ha ny vei, vi vil ha sikrere vei, vi vil ha en massiv innsats og en handlingsplan for trafikksikkerhet. Vi vil også ha nye finansieringsformer. Det er flere som ikke vil være med på det, bl.a. regjeringspartiene. Men det er altså bakgrunnen for at vi finner tid og anledning til å bemerke i sakene som er oppe til behandling, at nettopp sikrere, bedre og lengre vei faktisk kan være med på å spare liv.

Bård Hoksrud (FrP) [17:15:10]: Jeg hadde egentlig ikke tenkt å ta ordet nå, men etter å ha hørt på representanten Ingjerd Schou føler jeg et visst behov for å få et klart svar på et spørsmål, fordi representanten sier: Vi er ikke for, men vi stemmer for. Og så sier representanten Schou at det er kommet fram til enighet lokalt. Jeg tror vel alle er klar over at når det gjelder E6 i Alta, er det ikke noen veldig enighet lokalt – det er utpressing fra regjeringen. Derfor kunne jeg godt tenke meg å utfordre Høyre til å bli med på Fremskrittspartiets forslag, som faktisk går på statlig finansiering av den veien, der det altså er utpressing fra statens side overfor lokale myndigheter. For jeg oppfatter ikke at det er noen i Alta som mener at det er lokal enighet om å få en bompengeregning på over 300 mill. kr på et prosjekt til ca. 600 mill. kr.

Så synes jeg det er spennende at Ingjerd Schou er opptatt av nye finansieringsformer. Det er vi også. Men det er ikke nødvendigvis sikkert at OPS, den måten som Høyre ønsker å finansiere på, er noen bedre løsning enn bompenger, fordi det handler mye om finansiering via brukerbetaling. Så jeg kunne veldig gjerne tenkt meg at Høyre nå hadde mann seg opp og stemt for Fremskrittspartiets forslag om E6 i Alta, for her handler det ikke om lokal enighet. Her handler det om ren statlig utpressing.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:17:02]: To ting først i høve til Høyre: Eg synest det er veldig bra at Høyre er med i lag med Kristeleg Folkeparti og dei raudgrøne i eit breitt fleirtal som gjev støtte til denne måten å få bygd og finansiert E6 på så fort som mogleg vest for Alta, der ein altså no har planar og vedtak i dag for finansieringa av ein ny E6 – 6 km kortare – med mykje anna allereie i 2013.

Eg brukte omgrepet «anger» i samanheng med den merknaden som står på side 2, der ein viser til at det er mange tilsvarande strekningar der det skulle vore bygt og gjort forbetringar for lenge sidan, og at ein dermed kunne spart samfunnet for både ulykker og tap av liv. Eg er heilt einig i det. Eg trudde sjølv at det viste til at det var ein lang periode, dersom vi går litt tilbake, der det ikkje skjedde så mykje på veg. Det gjer det no, og det betyr jo òg at etter kvart som Nasjonal transportplan blir realisert, vil det heldigvis bli færre slike strekningar. Nye vegar og forbetringar vil vera med og redusera talet på ulykker. Det hadde desse partia ei moglegheit til, dersom vi går nokre år tilbake, då vart det bygd nokre nye vegar. No blir det bygd fleire.

Så i høve til det Aftenposten skriv, for det har òg vore eit tema her i dag, altså at det er altfor mange tungtransportar som køyrer via Oslo på grunn av kostnadene til ferjer og bompengar: Det er eit veldig sterkt lokalt trykk på Vestlandet for å få ein ferjefri E39 og dermed redusera både kostnadene og reisetida. Rogfast, Hordfast, ei eiga utgreiing som regionvegsjefen for Region vest set i gang med når han no sluttar – alt dette vil vera med og danna grunnlag for ein debatt om korleis ein skal unngå at folk køyrer om Oslo. Det inviterer vi til i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

Lars Myraune (H) [17:20:11]: Høyre har ikke for vane å løpe ned talerstolen helt unødvendig. Det var nesten det det var nå, men når representanten Hoksrud spør om vi kan være med på noe på et punkt der jeg rimelig klart har redegjort for tidligere her i dag hva Høyre står for, vil jeg si at vi pleier å ta beslutninger basert på en rimelig grei analyse over noe tid, og da er det veldig sjelden – jeg gjentar veldig sjelden – at vi skifter standpunkt når vi har kommet i salen. Høyre står for det som vi har sagt tidligere.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [17:21:02]: Det har vært en svært interessant debatt å sitte og lytte på. Det har vært flammende innlegg – rene vekkelsestilstander, hvis man kan kalle det det.

Men det jeg tenkte å gjøre, er egentlig å gi Fremskrittspartiet rett i to ting, og jeg skal starte med en og avslutte med en: Ulykkesutsatte strekninger er viktigere å prioritere enn ADT i forhold til midtdele. Der er vi enige, og der har også saksordføreren fra Arbeiderpartiet gitt sitt besyv med, og det er en diskusjon som jeg synes vi skal ta. Men midtdele er ikke et standardsvar på alle utfordringer på trafikksikkerhet. Det er sløsing, og det er en rekke tilfeller der det er behov for helt andre ting. Jeg viser også til hva TØI har sagt i den forbindelse. Nå får vi mulighet til

å debattere trafikksikkerhet i en rekke saker framover – i interpellasjonsdebatter og i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan, og det skal vi gjøre.

Jeg har også registrert at Fremskrittspartiet er svært glad i firefeltsveier, langt utover det mine velgere hjemme i Nordland ser behovet for – altså er det nok sann at man kunne tenke seg å prioritere firefeltsveier langt utover det det er behov for.

Så har jeg registrert at man snakker som om bompenger er et særnorsk fenomen. Transportkomiteen har reist i en del land i Europa allerede, vi har vært i USA, og vi skal på reise i flere land, og det har definitivt vært bompengesatsing i de landene vi har vært, til dels mye mer enn i Norge. Og det synes jeg man skal legge merke til.

Jeg har lyst til å spørre Fremskrittspartiet: Hvordan skal man sikre seg flertall for bompengefrie veier? Det er jo ingen her i denne salen som støtter dere – ingen.

Da skal jeg avslutte med det siste som jeg hadde tenkt å være enig med Fremskrittspartiet i i denne saken. Velgerne er ikke dumme, ble det sagt. Nei, velgerne er ikke dumme. De vil ha vei, de vil ha jernbane, og de vil ha det raskt. Derfor gjør regjeringen det de gjør: Vi bygger vei og inviterer til felles løsninger på en rekke områder, og det gjør vi også i fortsettelsen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 11–13.

(Votering, se sidene 2456 og 2457)

Sak nr. 14 [17:23:52]

Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou til samferdselsministeren:

«Den rød-grønne regjeringens løftebrudd innenfor jernbaneområdet har vært mange: utsettelse av Ruteplan 2012, dobbeltspor Bergen–Fløen, Eidangerparsellen, Alnabruterminalen og ny tunnel i Moss. Jernbaneverket har skyldt på manglende bevilgninger og kompetanse. Samtidig viser det seg at Jernbaneverket hadde nærmere én milliard kroner i ubrukte midler for 2009, og at relevante private konsulentmiljøer har ledig jernbanekompetanse. Norske signalsystemer er i stor grad utdaterte, og en utskifning i stort omfang er nødvendig. I Europa satses det på signalsystemer med felles europeisk standard, ERTMS, og dette er implementert i land etter land. Norges innføring av denne standarden utsettes flere år, og regjeringen legger ikke opp til behandling før i neste nasjonale transportplan.

Vil statsråden vurdere en forsering av overgang til ERTMS for norske jernbanestrekninger?»

Ingjerd Schou (H) [17:25:26]: Jernbanens historie i Norge er lang og betydningsfull. Fra de første svillene ble lagt ned mellom Kristiania og Eidsvoll i 1854, har jernbanen bundet sammen by og land og lagt til rette for viktig vare- og persontransport. Jernbanen har sørget for økt verdiskaping og flere arbeidsplasser for store deler av landet.

Norske politikere skjønnte alt i 1854 at man måtte ta nye grep for å gjøre Norge konkurransedyktig i handel med utlandet. Og disse fremsynte politikere skjønnte at et samarbeid med private ville kunne gi riktige og gode løsninger. I tider som disse, der enkelte politikere helst vil stikke hodet i sanden, kan det være verdt å minne om at den opprinnelige Eidsvollbanen, og også flere baneløsninger på denne tiden, både ble bygget og drevet i samarbeid med private. Eidsvollbanen viste seg å være en ubetinget suksess.

Siden har det blitt bygget mange flere mil jernbanelinjer i Norge. Totalt 4 000 km jernbanelinjer binder sammen kyst og land, nord og sør. Linjene sikrer også Norge direkte kontakt med Skandinavia og Europa.

Tilstanden for norsk jernbane er dessverre ikke god nok. Samferdselsministeren formulerte seg i tråd med Høyres tanker i et brev av 7. januar i år, og jeg siterer:

«Jernbanen har vært sulteføret over flere tiår. Konsekvensene ser vi nå. Det er behov for store bevilgninger til fornyelse og investeringer i ny kapasitet. De reisende har de siste årene opplevd store forsinkelser som følge av denne sulteføringen. Når gammel infrastruktur svikter, eller gamle tog får problemer, forplanter forsinkelsene seg raskt både fordi det ikke er omkjøringsmuligheter i jernbanen og fordi det ikke er investert i nok robusthet i jernbanesystemet.»

Bondevik II-regjeringen forsøkte å rette opp i dette og gjøre drift og utbygging av jernbanen mer fremtidsrettet, moderne og effektiv. Dessverre ble disse forsøkene på endringer kneblet allerede før de var kommet skikkelig i gang. Senterpartiets daværende representant i ministerstolen avlyste alle planlagte omstillinger uten vurdering av konsekvenser og uten høringer etter omtrent to uker i ministerstolen.

Fjoråret var et katastrofeår for norsk jernbane. Punktligheten, særlig i vintersesongen, var på et absolutt bunnivå. Heldigvis ser det ut til at Stortingets økte bevilgninger til vedlikehold og forebyggende tiltak har hatt en effekt i år. Samtidig kan vi heller ikke se bort fra at den bedrede punktlighetsstatistikken også handler om en mildere vinter med mindre snøfall.

Med såpass store og omfattende utfordringer på jernbaneområdet er det sterkt beklagelig at regjeringen løper fra løftene sine. Vi kan kort liste opp beklagelige avlysninger, som utsettelse av Ruteplan 2012, dobbeltspor Bergen–Fløen, Eidangerparsellen, Alnabruterminalen og ny Mossetunnel – bare for å nevne noen.

Mange av feilene som fortsatt forårsaker togforsinkelser, skyldes feil ved sporvekslere eller signalanlegg.

Det er tydelig at mye skjer i Jernbaneverket om dagen. Vi har kunnet følge utlysning på utlysning av ledige stillinger i Aftenposten det siste året. Bevilgningene har da også blitt betydelig økt. På tross av økt aktivitet i jernbanesektoren ser det dessverre ikke ut som om ambisjonene er tilsvarende økt for å rydde opp i situasjonen for signal- og sikringsanlegg.

Hovedtyngden av Jernbaneverkets signal- og sikringsanlegg ble bygd på 1960- og 1970-tallet. Disse er ulike i sin utforming, flere er ustabile, og Jernbaneverket har ut-

trykt at det er vanskelig å rekruttere nok personell med riktig signalkompetanse.

ERTMS betyr European Rail Traffic Management System, og er den standarden for signalsystemer på jernbanen som EU har valgt. Denne standarden er også i bruk mange andre steder i verden. Vi trenger ikke å reise lenger enn til nabolandet vårt, Sverige, som har bygget ut Botniabanan med dette systemet som signalstandard.

Vi vet at ERTMS har vært i bruk i Europa siden 2003, og at denne standarden tas i bruk over hele Europa. Og vi vet at det i Norge trengs en omfattende utskiftning av sikrings- og signalanleggene. Det er bestemt at denne standarden skal testes ut på min hovedlinje, østre linje på Østfoldbanen, og anlegget skal først stå ferdig i 2014. Samtidig ser det ut til at regjeringen har inntatt en vente-og-se-holdning når det gjelder resten av landet, frem til behandlingen av neste Nasjonal transportplan.

Høyre er enig i at det er viktig å se store infrastrukturinvesteringer i sammenheng. Samtidig er det jernbanefaglig ingen tvil om at det trengs betydelige utskiftninger av norske signalanlegg, og at dette vil kunne øke sikkerheten på jernbanen, og kapasiteten, betraktelig. Har vi egentlig råd til å vente?

Jernbaneverket er i ferd med å utarbeide en konseptvalgutredning om overgang til ERTMS. Kunne det være mulig at statsråden fikk fremskyndet denne prosessen og lagt den frem for Stortinget så snart som mulig, slik at gjennomføringen kunne forseres?

Vi har store jernbaneutbygginger og -forbedringer på trappene. For Høyre virker det veldig ufornuftig å kjøpe signalsystemer som ikke er fremtidsrettet og utviklet med samme standard som den resten av Europa tar i bruk. Høyre vil ikke ha et nytt Merkur. De pengene vi investerer i jernbanen, må være fremtidsrettet og brukes på en mest mulig effektiv og fornuftig måte.

Regjeringen legger opp til at innfasingen av ERTMS utsettes i flere år, og legger ikke opp til behandling før i neste Nasjonal transportplan.

Høyres spørsmål er på denne bakgrunn: Vil statsråden vurdere en forsering av overgang til ERTMS for norske jernbanestrekninger?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:32:15]: Lat meg først understreke at interpellanten tek opp eit spørsmål som er heilt grunnleggjande for framtida til jernbanen i Noreg, nemleg innføring av trygge og framtidsretta signalsystem. Eg er likevel ikkje einig i grunngevinga for interpellasjonen. Det blir gjort eit poeng av den raudgrøne regjeringa sine såkalla løftebrot innanfor jernbaneområdet.

Kva regjeringa har lovt, er det gjort nærmare greie for i St.meld nr. 16 for 2008–2009, Nasjonal transportplan 2010–2019. Eg vil minna om at det framleis står igjen tre år og to budsjettframlegg i planperioden 2010–2013. Lat oss koma tilbake til rekneskapen for Nasjonal transportplan 2010–2019 i 2013 i samband med framlegget av ny plan då – altså den stortingsmeldinga som skal leggjast fram.

Den raudgrøne regjeringa har gjennom fleire år trappa opp løyvingane til transportsektoren. Denne opptrap-

pinga held fram gjennom satsinga i Nasjonal transportplan 2010–2019. Til drift, vedlikehald og investeringar i jernbanenettet er det lagt opp til at det årleg skal brukast om lag 9,4 mrd. kr totalt i planperioden – og då er det dei fire fyrste åra. Dette utgjer ein auke på om lag 3,2 mrd. 2011-kroner, eller vel 50 pst. samanlikna med førre Nasjonal transportplan, den som Bondevik II-regjeringa følgde opp. Løyvingane til Jernbaneverket har dessutan auka med nær 70 pst. i faste prisar frå statsbudsjettet for 2005 til statsbudsjettet for 2011.

Den samla løyvinga for 2010 og 2011 utgjer om lag 18 mrd. kr. Dette inneber ei oppfølging av planramma for dei to fyrste åra i inneverande planperiode på 48 pst. samanlikna med planramma for perioden 2010–2013. Det er i samsvar med regjeringa sin opptrappingsplan, slik det går fram av statsbudsjettet for 2011. Regjeringa kjem til å følgja denne opptrappingsplanen for løyvinga til jernbanen i dei to åra som står att av denne fireårsperioden.

Det var mykje tal. Det er jo innhaldet som tel, og vi ser òg heilt klart forbetringar: Vi har sett i gang nye prosjekt, og vi opnar tre store prosjekt i år. Men det er jo vedlikehald og fornying som det no har vore aller mest nødvendig å bruka pengar på.

Dei gamle signal- og sikringsanlegga på jernbanenettet i Noreg byr på mange utfordringar i kvardagen for jernbanen. Dei er dyre og ustabile i drift. Dei er vanskelege og dyre å vedlikehalda og byggja om. Enkelte viktige reservedelar har gått ut av produksjon. Det er dessutan vanskeleg å rekruttera nytt personell til å driva med desse anlegga, fordi teknologien er utdatert og kompetansen på denne teknologien ikkje finst utanfor Jernbaneverket. Dei gamle sikringsanlegga kan lett bli oppfatta som eit karrieremessig blindspor av elles aktuelle nyutdanna teknikarar og ingeniørar. Desse utfordringane blir ikkje mindre etter kvart som anlegga blir eldre og ambisjonane og satsinga på jernbanen i Noreg høgare.

Det er viktig at det norske jernbanenettet kan koma over på ei ny og meir framtidsretta teknologisk plattform for signal- og sikringsanlegg. ERTMS/ETCS er den nye felles europeiske standarden for signalanlegg. Dette skal medverka til å harmonisera og styrkja jernbanetransporten i Europa. Mange andre land utanfor Europa legg også opp til å ta i bruk dette systemet.

I tillegg til å løysa opp i mange av dei problema vi i dag har med signal- og sikringsanlegg, vil ei meir framtidsretta teknologisk plattform med ERTMS/ETCS kunna gje mange fordelar. Det gjev moglegheiter for å auka kapasiteten til togframføring og betra utnytting av infrastrukturen. Toga kan køyra tettare, skilting og lyssignal kan gjerast meir dynamisk og finmaska. Infrastrukturen blir òg enklare fordi det blir færre installasjonar langs sporet, og viktige delar av anlegga kan sentraliserast. Dette gjev enklare vedlikehald og ein mindre sårbar infrastruktur.

ERTMS/ETCS legg til rette for at grensekryssande togtrafikk kan skje meir saumlaust enn i dag. Marknadsmoglegheitene til togselskapa blir større. Dei kan enklare trafikker i fleire land med eige materiell, og togmateriellet blir lettare omsetjeleg ved kjøp og sal. Trafikkreglane for jernbanen i Europa blir meir like kvarandre, og

det blir enklare for lokomotivførarar å køyra tog i heile Europa.

Utfordringa er at ei utbygging av slikt signalsystem i Noreg vil bli eit svært omfattande og dyrt prosjekt. Det krevst ei omfattande planlegging, det krevst samordning av tiltak i infrastruktur og på togmateriell for å få ein slik overgang til å fungera på ein god måte.

Sjølv om ei framtid med ERTMS som signalsystem på jernbanen kan synast roseraud, tyder erfaringane i Europa på at systemet enno ikkje er heilt ferdig utvikla for konvensjonell jernbanedrift – dette i motsetnad til på høg-fartsbaner som blir bygde i delar av Europa og i Kina. For eksempel har det vore problem med at utstyr frå ulike leverandørar ikkje fungerer saman, dvs. stikk i strid med føremålet med standarden. På Botniabanen, der signalsystemet har vore i drift sidan opninga, og som blir trafikkert med nye tog, har det vore problem med kommunikasjon mellom infrastruktur og tog. Det har òg vore problem med driftsstabiliteten i togtrafikken. Den gjeldande versjonen av ERTMS er heller ikkje heilt komplett i høve til den funksjonaliteten vi treng i Noreg. Den versjonen som no blir utvikla, tilfredsstiller i større grad dei norske behova for funksjonalitet. Dei to forskjellige nemningane er versjon 2.3.0 d, og den nye som no blir utvikla, versjon 3.0.0. I større grad tilfredsstiller altså versjon 3.0.0 dei norske behova for funksjonalitet. Denne skal etter planen vera ferdig spesifisert i 2012/2013. Det inneber at denne kan bli leveringsklar i 2015 dersom leverandørindustrien følgjer opp den nye standarden.

Departementet har gjeve Jernbaneverket i oppdrag å laga ei konseptvalutgreiing for overgang til ein ny plattform for signal- og sikringsanlegg på det norske jernbanenettet. Denne utgreiinga skal etter planen vera ferdig sommaren 2011 og skal deretter gjennom ei ekstern kvalitetssikring. Resultatet av denne utgreiinga vil bli eit viktig grunnlag for neste NTP 2014–2023. Viktige moment i utgreiinga er å tydeleggjere konsekvensane av å oppretthalda dagens teknologi samanlikna med strategiar for overgang til ei ny og meir framtidsretta teknologisk plattform. Tilrådingane frå utgreiinga skal m.a. omfatta strategiske val for kva for geografisk omfang ei utbygging bør ha, i kva rekkefølge ulike strekningar/korridorar skal byggjast med ERTMS/ETCS, og når og kor raskt utbygginga bør gjerast. Tilrådingane skal òg omfatta kva slags styringsverktøy som er tenlege for å sikra samordninga mellom togmateriell og infrastruktur, slik at overgangen til den nye teknologiske plattformen kan skje så smidig som mogleg.

Jernbaneverket held no på å planleggja bygging av dette signalsystemet på Østfoldbanens austre linje. Denne er peika ut som erfaringsstrekning for Jernbaneverket og togselskapa, slik at dei kan byggja opp erfaring der før vidare utbygging på andre delar av jernbanenettet. Planen er å starta prøvedrifta på austre linje i 2014. Eg viser elles til omtalen av ERTMS i statsbudsjettet for 2011. Der er det òg sett av 140 mill. kr til vidare planlegging av dette signalsystemet.

Av dei grunnane som eg no har nemnt, er eg nøydd til å ta omsyn før vi her set i gong for alvor – difor ei varslingsom behandling i forbindelse med neste Nasjonal transport-

plan. Eg er utolmodig. Eg vil ha dei toga som er i dag, i rute, og eg vil ha fleire tog i rute. Eg gleder meg over at punktlegheta no går opp og timane med forseinking ned. Eg har no gjort greie for kvifor det faktisk er nødvendig å gje høg prioritet til utbygging, men samtidig skunda seg langsamt.

Ingjerd Schou (H) [17:42:41]: Jeg fikk ikke det helt til å rime, jeg, at en både er utålmodig og skal skynde seg langsomt.

Jeg takker for det første for svaret fra statsråden, og jeg kan ikke annet enn å si meg veldig enig når det gjelder problembeskrivelsen av hvilke utfordringer vi har i dag i forhold til å rekruttere til en kompetanse som er svært varierende, og til signalanlegg som til dels er utslitt og har holdt lenge nok. Så problembeskrivelsen er jeg veldig enig i.

Når det gjelder løsningen, hører jeg også at statsråden roser ERTMS som noe som kommer, og som har de kvalitetene ved seg som vi absolutt trenger innenfor signalanleggsystemet i Norge. Da synes jeg det er veldig rart når problembeskrivelsen er som den er, og løsningen også er rimelig åpenbar, at statsråden vitterlig sier at kollegaene i Sverige driver risikosport når de satser på noe som til de grader ikke er ferdig og godt nok utviklet i Europa, når de har besluttet å ta dette i bruk på Botniabanen, som ble startet opp i fjor. Driftsstabiliteten sier statsråden ikke er god nok, og det er sånn sett da å tolke som en risikosport å investere i det europeiske signalanlegget som ERTMS er. Man har altså gjort det i flere land i Europa fra 2003 av, og statsråden henviser også til at versjon 3.0.0 vil komme. I mitt hode er det vel sånn at det fortløpende vil komme nye versjoner og forbedrede versjoner av signalanlegget som man har tatt i bruk ute i Europa.

Jeg hører at den egentlige begrunnelsen er at man ikke ønsker å prioritere det fordi det er så dyrt. I tillegg henviser man til at Europa har tatt det i bruk, og brukt det i syv, åtte, ni år allerede, og til tross for det – at land etter land i Europa begynner å bruke det – betegner man det som ikke godt nok utviklet.

Jeg lurer på hva som er alternativet når statsråden allikevel har en problembeskrivelse som går på at vi ikke får tak i nok folk til å drive disse gamle anleggene som vi har, fordi det er så mange av dem, de er så forskjellige, og kompetansen er altså ikke til stede. Da lurer jeg på: Har vi egentlig råd til å vente? Vi vil ikke ha et nytt Merkur. De pengene vi investerer i jernbanen nå fremover, må være fremtidsrettet. Vi skal bygge nye traseer. Da er det også viktig at vi tar i bruk den nye teknologien og det signalanleggsystemet som ellers er i Europa. Alternativene er ikke der.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:45:53]: Interpellanten og eg er veldig enige på eitt punkt: Vi vil ikkje ha eit nytt Merkur. Det er jo det som er heile grunnlaget for at vi no går svært nøye rundar, slik at vi er trygge på at det signalsystemet som blir innført i Noreg, for det fyrste blir prøvd ut på austre linje og for det andre blir vurdert svært nøye kvar det skal innførast. Men før det

må vi innhenta alle dei erfaringane som det er nødvendig å innhenta for å vere heilt trygg på at vi gjer det som er rett.

Så må eg få lov til å seia at eg forstår at representanten Ingjerd Schou ikkje får alt til å stemma, og det er fordi eg har lært representanten Schou å kjenna som – på jernbaneområdet – ein representant som framstiller løysingane på jernbane i Noreg som svært enkle: Det er berre å knipse med fingrane, så går toga – overalt, og presis, og her er folk i massevis. Og i alle fall viss vi her i tillegg tek i bruk private løysingar, så er alt heilt ok på veldig kort tid.

Slik er altså ikkje verkelegheita. Det vart jo f.eks. framstilt som om det var berre Noreg som hadde problem i fjor vinter. Det var det slett ikkje. Det er jo slik at det er både det vedlikehalds- og fornyingsarbeidet som vi no har føretatt, og ein betydeleg større beredskap – noko som betyr fleire folk og meir utstyr – som gjer at det går betre no i vinter, at punktlegheita går opp og forseinkingstimane ned. Men det har vore store forsømmingar over år. Det er vanskeleg å ta igjen alt. I Sverige har dei gått så langt i å dela ansvaret på mange, at dei måtte – når snøen kom i haust – henta ut ein snøryddar frå jernbanemuseet sitt, og dei måtte henta fram ein pensjonist til å køyra denne snøryddaren. Det synest ikkje eg er noka god løysing, og eg meiner difor: Lat oss sjekka signalsystemet ganske nøye. Difor dette godt brukte latinske uttrykket: *festina lente*. Men det betyr ikkje at vi er avventande.

Gorm Kjernli (A) [17:49:15]: Representanten Schou har sikkert gode intensjoner med denne interpellasjonen, men da synes jeg det er litt synd at formen og tonen i den er slik som den er.

Representanten Schou snakket om omorganiseringsfokus som var under Bondevik II. Det var muligens det eneste fokuset Bondevik II hadde når det gjaldt jernbane, for penger klarte de i hvert fall ikke å finne rom for.

Det er fristende å gjenta, for n-te gang på denne talerstolen, det som er et faktum når det gjelder regjeringens innsats for en bedre jernbane de neste årene – om de prosjektene vi har på gang, om dobbeltspor i Vestkorridoren mellom Asker og Lysaker, og Gevingåstunnelen, som begge står ferdig til høsten, om arbeidet på Vestfoldbanen med de to dobbeltsporsparsellene der, om arbeidet som foregår med nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, om Eidangerforbindelsen og Bergen–Fløen som vil komme, om kryssningssporene som er under bygging på Sørlandsbanen, Gjøvikbanen, Dovrebanen – for ikke å snakke om det storstilte arbeidet med fornyelse og vedlikehold av eksisterende banestrekninger på hele jernbanelinjen, og Osloprosjektet i særdeleshet, som vi allerede nå begynner å se resultatene av. Punktligheten er markant bedre enn den var før. Forsinkelsestimene er halvert sammenlignet med forrige vinter. Både Jernbaneverkets og NSBs medvirkende årsaker til forsinkelser er redusert fra i fjor.

Dette og mer til kunne det vært fristende å bruke tid på etter å ha hørt representanten Schou legge an tonen. Men det er jo spørsmålet om forsering av innføringen av ERTMS som er interpellasjonens egentlige diskusjons-

tema, skjønt det henger jo også sammen med resten av jernbanepolitikken.

Som statsråden var inne på, foregår det nå et arbeid for å få på plass ERTMS som signalsystem i Norge, og første strekning ut – piloten – er både min og interpellantens jernbanestrekning: Østfoldbanens østre linje. Det arbeidet er i gang, og det blir spennende å se hva slags erfaringer vi får ut av det.

Signalsystemet på jernbanen er gammelt og må byttes ut. ERTMS står fram som løsningen fordi det gir en felles standard som vi finner i flere land, både i og utenfor Europa. Men som statsråden sa i sitt innlegg: ERTMS har møtt sine utfordringer – også på Botniabanen.

Er det én ting som står helt klart for meg, er det at vi nå må være sikre på at vi vet hva vi gjør, og at det vi får, fungerer optimalt. Vi har våre problemer med dagens signalanlegg, men vi har også dårlige erfaringer med forsøk på å introdusere nye signalsystemer. Vi må være sikre på at vi ikke får en ny Merkur. Det har vært en «mare». Jeg tar det som en selvfølge at man nå har lært, og at det vi nå skal gjøre framover, gir oss et nytt robust signalsystem. Derfor er jeg enig med samferdselsministeren når hun sier at vi må skynde oss langsomt.

Vi har behov for å skifte ut signalanlegget på jernbanen i nær framtid, og det må det legges planer for. Det er et stort arbeid å skifte ut signalanlegget – og det i tillegg til alle de andre store investeringsprosjektene. 15 mrd. kr ble implementeringen av ERTMS anslått til i gjeldende Nasjonal transportplan. Vi er samtidig utålmodige etter å få på plass en rekke andre investeringsprosjekter på jernbanen. Det vil kreve av oss politikere at vi virkelig vil prioritere jernbane, og – vil jeg legge til for egen del – kanskje prioritere jernbane i sterkere grad på bekostning av andre samferdselsprosjekter i årene som kommer. Det foregår nå en KVVU om overgangen til nytt signalsystem, og jeg ser fram til den. Vi trenger en plan for innfasing av ERTMS.

Til slutt vil jeg minne om hva en samlet komité etter initiativ fra Arbeiderpartiet skrev i budsjettinnstillingen for 2011, nemlig at vi ber departementet så raskt som mulig komme tilbake med en plan for overgangen til et nytt signalsystem. For meg er det naturlig at det skjer senest i forbindelse med ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

Bård Hoksrud (FrP) [17:53:53]: Da jeg så interpellasjonen, tenkte jeg at det var en veldig viktig interpellasjon – men kanskje for spesielt interesserte. Men etter å ha hørt på debatten i dag vet jeg ikke lenger om den er for spesielt interesserte, for det høres i stor grad ut som en tradisjonell jernbanedebatt i Stortinget, der noen er veldig kritiske til det som skjer, og noen prøver å hylle det som man mener har skjedd, og det man jobber med. Jeg er enig i at det er bra at det skjer en del ting med tanke på jernbane, men jeg skulle gjerne sett at en del ting skjedde litt fortere. At det går mye bedre i år enn i fjor – ja, det er heller ingen stor bombe, det skulle vel blitt mankere når vi vet hvilke resultater man hadde i fjor, og etter alle løftene om bedring. Men jeg synes at dette med signalanleggene er en veldig viktig diskusjon, for alle vet at det står dårlig til med det signalanlegget vi har nå. Derfor tror jeg det er

viktig at man nå gjør en aktiv innsats for å få på plass et nytt signalsystem.

Jeg er faktisk litt enig med statsråden i at vi skal være utålmodige, og vi skal jobbe for å få gjort det fort, men det er altså ikke så veldig lenge siden vi implementerte, i hvert fall første fase av, et nødnett som vi så at vi hadde mange store utfordringer med å innføre, på tross av at mange andre land hadde innført det før vi innførte det i Norge. Så jeg tror det er viktig å passe på å sørge for at en del av barnesykdommene og en del av de utfordringer man står overfor, faktisk er luket bort før man går i gang med å kjøre signalanleggene utover hele landet, på hele jernbanenettet. Men jeg har like lyst som det jeg oppfattet at både statsråden og Ingjerd Schou har, til å sette i gang og sørge for at det skjer noe – beina er utålmodige etter å komme i gang.

Men utfordringen – jeg har lyst til å utfordre statsråden litt på det som hun for så vidt har vært litt innom, men vært litt utydelig på – er at det ligger forholdsvis lite penger inne i Nasjonal transportplan for å bygge ut ERTMS-systemet i Norge. Nå har vi hørt at kostnadsbildet er et sted mellom 15 og 20 mrd. kr, og det er mye penger. Jeg tror – og jeg er veldig enig i det representanten Ingjerd Schou sa – at når vi først gjør det, bør vi gjøre det ordentlig og massivt når vi setter i gang, slik at man får bygd dette ut på en effektiv og rasjonell måte. I Danmark har man sagt at man ønsker å få en del positive – ikke minst økonomiske – effekter ved å bygge ut veldig mye kjapt og sammenhengende. Jeg tror det er viktig å ha med seg alle disse forholdene, og jeg synes, som sagt, at det er en veldig bra debatt. Så vidt jeg har registrert, har jernbanedirektøren sagt at den fremdriften man nå har, er den raskeste fremdriften man kan ha. Så håper jeg og forutsetter at statsråden følger nøye med – og sitter på ryggen til jernbanedirektøren – slik at man er sikker på at man får gjort dette så fort som mulig, med det forsøksprosjektet som er på østre linje.

Jeg tror dette kan bli et veldig bra system, men jeg tror det er viktig å passe på at man gjør det rette nå, sånn at man ikke feilinvesterer, som vi har gjort en del ganger tidligere. Og som flere har sagt: Det gamle Merkur-systemet ønsker man ikke én gang til. Da tror jeg det er viktig at man gjør dette på en skikkelig og ordentlig måte.

Jeg ser fram til den videre debatten. Jeg ser også fram til at KVVU-en kommer, slik at man får se hvilken fremdrift man har. At man nå får et system som virkelig vil fungere, er viktig for sikkerheten og ikke minst for smidigheten på jernbanenettet vårt, slik at punktligheten blir enda bedre.

Hallgeir H. Langeland (SV) [17:58:18]: Eg synest alltid det er veldig bra at Stortinget diskuterer tog. Det er bra at representanten Schou tek opp problemstillingar knytte til tog.

Men eg kjenner ein smak av at ein ikkje nødvendigvis vil driva jernbanen framover, det er meir det at ein ønskjer å avsløra at regjeringa ikkje har nok pengar til jernbane. Det er det som er den eigentlege agendaen. Det synest eg jo er litt dumt. Då må eg ta den lekse som eg ofte må ta

når sigarføringa blir for høg for gamle regjeringsparti – og ikkje minst for gamle statsrådar, som presterte då ein sat i regjering, å kutta i løyvingane til jernbanen. Ein hadde jernbaneløyvingar på 1,2 mrd. kr då Schou blei kasta ut av regjeringskontoret. Med den borgarlege regjeringa var det ikkje mykje snakk om signalsystem, då var det snakk om å forsøkja å berga stumpane for jernbanen. Så jernbanen fekk verkeleg eit lyft då me endeleg fekk kasta Schou og Høgre ut av regjering. Då blei det meir pengar til jernbanen, då blei det større innsats for å få folk til å reisa med jernbanen – men det er mange utfordringar.

Statsråden var inne på kva me brukar pengar på – 140 mill. kr til planlegging, men me ønskjer, sjølvsgagt, å bruka meir. Men for å utfordra interpellanten litt: Eg ser for meg at når ein byggjer nye strekningar, må ein inn og tenkja nytt signalsystem på grunn av at det gamle må fasast ut uansett, og me har ikkje folk til å halda det ved like. Men kva for strekningar ser Schou for seg skal byggjast raskt ut med dette systemet? Skal ein sjå vekk frå at me no skal ut med ein ny nasjonal transportplan, skal ein sjå vekk frå at ein greier ut intercity, skal ein sjå vekk frå at ein greier ut høg fartstog? Kor er det eigentleg pengane som Høgre tydelegvis har til dette, skal brukast? Ein må jo ha plassar ein kan bruke dette systemet.

Det som regjeringa har sagt, og som me følgjer opp med 140 mill. kr, er at me no skal prøva det ut i nabolaget til Schou og sjå om dette verkar. Kva meir ønskjer interpellanten seg? For dét er opplevinga, at ein ikkje heilt veit kor ein vil, men ein har ei anledning til å kritisera regjeringa – det var ei anledning med denne saka òg.

Eg meiner, dersom me diskuterer tog generelt, og eg er veldig fornøgd med at me har klart å lyfta tog ut av det dødvatnet ein var i i 2005, då Høgre styrte landet. No har me klart å skaffa meir pengar, men langt ifrå nok – veldig langt ifrå nok, absolutt. Dersom me skal gjera investeringar i tog, slik som me ser globalt – europeisk, kinesisk og amerikansk, som òg kjem no – er det klart at det er heilt andre pengar me treng for å få ein skikkeleg oppegåande jernbane.

SV har tallause gonger peikt på den diskrimineringa som jernbanen er utsett for. Trass i motstand frå Framstegspartiet blir det rulla ut asfalt kvar einaste dag på motorvegane. Og flya har masse inntekter – taxfree: 25 pst. av inntektene til Avinor kjem frå taxfree – og dei har avgifter. Dei har eigne inntekter. Det same har hamnene. Alle dei har incitament og konkrete pengar til investeringar. Toget er avhengig av éin ting: Det er Sigbjørn Johnsen og statsbudsjettet. Eg meiner me må leita etter finansieringsløyser for toget, som har eit meir langsiktig preg over seg enn årlege budsjett. Me har begynt med det på Oslo–Ski, som me no skal byggja, og som kanskje er eit av dei områda ein tenkjer eit nytt signalsystem på. Men eg meiner jernbanen har behov for ei endra finansieringsform, med utgangspunkt i at det er altfor lite pengar som blir satsa på jernbanen.

Det er bra at interpellanten reiser togdebatten, men fortrinnsvis håper eg at når folk tek opp interpellasjonar, vil dei òg vera konstruktive og koma med innspel til løysin-

gar. Så no ventar eg i spenning på Schou sine løysingar på dei problema ho peikte på.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:03:11]: Det er en viktig debatt interpellanten Schou har reist. Det synes jeg er veldig flott. Men jeg er fullstendig uenig i den argumentasjonen som interpellanten har ført, med bakgrunn i sin interpellasjon. Jeg hadde ikke engang tenkt at jeg skulle inn og si så veldig mye om det som er gjort fra denne regjeringen, men jeg kan ikke unnlate å si at det er tatt et stort løft for både vei og jernbane siden denne regjeringen overtok i 2005. Jeg har bare lyst til å vise til at Jernbaneverket har fått økt sin bevilgning med nær 70 pst. fra 2005. Det er betydelig. Nå skjer det en masse på jernbanesiden i disse tider, og så kan vi i fellesskap være utålmodig etter å få gjort mer, men det er en formidabel endring som har skjedd.

Det er riktig å sikre et mer miljøvennlig samfunn og lette trykket på hardt trafikkerte strekninger ved å bygge jernbane. Jeg har i tidligere debatter i Stortinget pekt på at vi har behov for flere med signalkompetanse, etter at mange forlot skuta med sluttpakke under Bondevik II.

Når det er sagt, er jeg opptatt av at vi skal få bygd et mye mer moderne signalanlegg landet rundt. Derfor synes jeg det er kjempeinteressant at Østfoldbanen på østre linje nå får testet ut det som ligger der i forhold til ERTMS, og at Jernbaneverket og togselskapene får muligheten til å bygge opp kompetanse i forhold til det systemet. Hvis dette nå fungerer godt, ser vi for oss at det skal rulles ut i stor skala landet rundt. Ikke ny Merkur – jeg er helt enig med representanten Schou i det. Det er jo nettopp derfor vi skal ta oss tid til å få testet dette skikkelig, for å se at det fungerer godt, ikke minst fordi vi har sett at det ikke er alt som er like enkelt knyttet til ERTMS heller rundt omkring i Europa. Ikke mer Merkur – det kan jeg si av mange årsaker. Vi har en nordlandsbane som er sterkt rammet av at det er gjort avtaler i forhold til Merkur som gjør at man ikke får tatt i bruk kryssningsspor, som er sårt tiltrengt for å styrke godskapasiteten på banen. Det gjør at vi skal skynde oss langsomt, som en her sa.

Jeg synes at representanten Schou er unødig negativ i debatten så langt. Jeg utfordrer representanten Schou til å være med og være tilfreds med at det skjer så mye som det gjør på jernbanesiden i disse tider. Så kan vi sammen styrke arbeidet framover, slik at jernbanen får enda mer fokus i årene som kommer. Jeg er svært glad for at jernbanen har så mye fokus rundt omkring i disse tider. Det står mange ønsker i kø, det ligger inne mange prosjekter i Nasjonal transportplan, og det er ønsker rundt omkring om utredninger av nye strekninger. Det burde love godt for jernbanen i årene som kommer, og for den nye nasjonale transportplanen.

Ingjerd Schou (H) [18:07:07]: La meg med en gang si at jeg gleder meg over alle gode ting som vederfares jernbanen, og all god utvikling som skjer på jernbanen. Selvskryt skal man som regel lytte veldig nøye til, særlig når man har lyst til å snakke om alt annet enn signalanlegg.

For å si det sånn, signalanlegg handler om sikkerhet.

Det handler om sikkerhet for dem som ferdes på jernbanen, dem som har sitt arbeid på jernbanen, og dem som er rundt jernbanen. Utgangspunktet er å sørge for at toget kommer fram, men også at man unngår ulykker av stort og smått i omfang. Folk skal på arbeid, folks arbeidstid er noe verdt.

Når statsråden sier at hun har lært å kjenne undertegnede i jernbanedebatten, tror jeg ikke det. Jernbanen er forsømt over mange tiår. Jeg er den første til å erkjenne det. Det burde statsråden gjøre også, for det er ikke Høyre som har styrt de fleste tiårene.

Jeg er den første til å erkjenne at dette kommer til å ta tid, men man må ville jernbane, man må ville doble spor, intercitytriangler, man må ville store vedlikeholdsfond og gjerne også nye finansieringsordninger. Mitt anliggende er at nye strekninger selvfølgelig skal ha nye signalanlegg og det som ellers er godt i Europa. Men i budsjettet fra regjeringen er det påpekt at det er behov for å skifte ut, nettopp ut fra den problembeskrivelsen som statsråden hadde innledningsvis, og som jeg deler fullt ut med statsråden. For rekrutteringen er vanskelig, dagens gamle signalanlegg er nedslitte, og det er stadig mangler. Da er det ikke bare snakk om nye anlegg, men også om det å skifte ut.

Jeg ser at vi er enige om problembeskrivelsen, og vi er også enige om løsningene. Mitt ringe spørsmål til statsråden var om statsråden kunne tenke seg å forsere noe som vi synes er gildt og fint, som de prøver ut i Europa, som de har hatt en sju-åtte år allerede, og som Sverige har tatt i bruk. Sikkerheten på jernbanen og fremkommeligheten for alle reisende er nok slik at man gleder seg over hver eneste dag i vinter hvor dette har fungert, men jeg tror nok at problembeskrivelsen også deles av mange der ute som ikke synes det går fort nok med det å få en bedre fremkommelighet og regularitet og en større kapasitet og kvalitet innenfor jernbanen.

Jeg tror fullt ut at det er de samme intensjonene i regjeringen som det er i opposisjonen. Vi er bare uenige om virkemidlene – og det er ikke rent lite – og om tempoet.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:10:24]: Det har vore nærmare 70 pst. auke i budsjetta sidan denne regjeringa overtok. Nærmare 70 pst. auke i løyvingane til Jernbaneverket har gjeve resultat. Livet på perrongen har vorte lettare. Det skriv dei innlegg om i Aftenposten, det kjem dei over gata til oss og fortel. Det har med meir folk og meir utstyr å gjera, og det har òg med betre informasjon når toget er forseinka, å gjera. Men eg vil jo at livet om bord skal bli betre, for eg vil at toga skal vera i rute.

Det siste Bondevik II gjorde, i det siste budsjettet dei la fram, var å kutta i jernbanebudsjettet. Det gjev eit litt anna utgangspunkt. No legg vi til rette for KVVU-ar som fortel om utfordringane i storbyområda. Det er éi gruppe, der Oslo og Akershus er involverte, som ser spesielt på utfordringane i Oslo-området. Vi har intercityutgreiing og høgfartsutgreiing. Vi trekkjer inn erfaringar frå andre land når det gjeld finansiering – alt dette i tillegg til at vi sjekkar ERTMS, nytt signalsystem, så godt vi kan. Det gjev

eit betre grunnlag enn vi har i dag for dei prioriteringane som skal gjerast i stortingsmeldinga i 2013.

Så er det spørsmål om forsering. Det som eg prøvde å seia, men som gjerne ikkje kom heilt klart fram, var at det systemet som no er prøvd ut i nokre europeiske land, har det vore problem med når det gjeld driftsstabiliteten. Den gjeldande versjonen av ERTMS er ikkje heilt komplett når det gjeld den funksjonaliteten som vi treng i Noreg. Den nye versjonen som no blir utvikla, tilfredsstiller i større grad dei norske behova, og denne versjonen skal etter planen vera ferdig spesifisert ved årsskiftet 2012/2013 og leveringsklar i 2015. På dette området kan vi ha høge ambisjonar og tru at vi kan forsera, men vi må faktisk halda oss til realitetane og dei fagmiljøa som greier ut dette, viss det nye siganalanlegget skal gje tryggleik.

Presidenten: Dermed er debatten i sak nr. 14 over.

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget går nå til votering.

Før vi går til votering, har presidenten et behov for å finne ut om vi er vedtaksdyktige i salen. For å finne ut det foretar vi rett og slett bare en avstemning der alle stemmer. Hvis alle klarer å stemme for, prøver vi oss på en sånn avstemning. Man kan også stemme imot, det blir registrert – bare for å sjekke ut hvor mange vi er. Så hvis alle stemmer nå, skal vi finne ut av det. Har alle avgitt stemme? Da avslutter vi – 90. Og alle klarte å stemme for? Det er ikke dårlig.

Da kan vi gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidentskapet hadde innstilt:

I

I Stortingets forretningsorden skal § 19 tredje ledd lyde:

En komité kan tre sammen også når Stortinget ikke er samlet. Stortingets administrasjon underrettes om slike komité-samlinger. Har et komitémedlem forfall til en slik komité-samling, og komitélederen finner å kunne godta forfallet, kan lederen innkalle vedkommende medlems vararepresentant. *Det samme gjelder ved forfall til komité-samling når Stortinget er samlet, men ikke har møte, og det ikke har vært mulighet til å søke Stortinget om permisjon. Komitélederen kan bare innkalle vararepresentant i tilfeller som nevnt i § 27 første ledd annet og tredje punktum. § 27 første ledd femte punktum gjelder tilsvarende.*

II

Endringene trer i kraft straks.

Votering:

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Presidentskapet hadde innstilt:

I

I Stortingets forretningsorden gjøres følgende endringer:

§ 18 sjette ledd siste punktum skal lyde:

Det er ikke adgang til å holde åpen *kontrollhøring* når det er møte i Stortinget, bortsett fra *under* den ordinære spørretimen.

§ 25 skal lyde:

Møter i Stortinget *begynner* i regelen *kl. 10 med unntak av fredager da møtene i regelen begynner kl. 09. Presidentskapet kan beslutte at møtet etter vanlig kunngjøring skal avsluttes kl. 16, og settes på ny kl. 18.* Med Stortingets samtykke kan møtene vare ut over *kl. 22.*

§ 28 første ledd annet punktum skal lyde:

Grunnlovsforslag og representantforslag innleveres til Stortingets administrasjon senestkl. *08.30* den dag forslaget skal fremsettes i møte.

§ 30 første ledd annet punktum skal lyde:

Det samme gjelder andre forslag vedkommende samme sak når de er forhåndsvarslet ved innlevering til presidenten gjennom Stortingets administrasjon senest kl. *08.30* den dag saken skal behandles i Stortinget.

§ 30 femte ledd skal lyde:

Dersom et forslag vedrørende lovbehandling som fremsettes ved annen behandling av et lovforslag, ikke er forhåndsvarslet ved innlevering til presidenten gjennom Stortingets administrasjon senest kl. *08.30* den dag saken skal behandles, kan presidenten eller en femtedel av de medlemmer som er til stede, motsette seg avstemning over forslaget.

II

Endringene under I trer i kraft straks.

Votering:

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Sak nr. 3, utenriksministerens redegjørelse, er allerede vedtatt ført opp til behandling i et senere møte.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Det foreligger ingen forslag til anmerking. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

I sak nr. 5 foreligger det ikke noe voteringstema.

Votering i sak nr. 6

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

- forslagene nr. 1–3, fra Jon Jæger Gåsvatn på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 4–9, fra Jon Jæger Gåsvatn på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteses først over forslagene nr. 4–9, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at pårørende får partsrettigheter ved alvorlige uheldige hendelser i helsevesenet.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at helseforetakene endrer avvikssystemer slik at også pårørende og pasienter kan melde avvik i behandlingen gjennom samme system som ansatte.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å gi rett til bistandsadvokat til pårørende ved alvorlige uheldige hendelser i helsevesenet.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav til design av legemiddelforpakninger slik at feilmedisinering og feildosering i størst mulig grad kan unngås.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en stortingsmelding med sikte på å forbedre og videreutvikle helsetilsynets ansvar og håndtering av uheldige hendelser i helsevesenet.»

Forslag nr. 9 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre praksis for påtale der mulig straffbare handlinger skjer i helsesektoren, slik at politiet i langt større grad etterforsker saker på selvstendig grunnlag og ikke nødvendigvis etter rådførsel med Helsetilsynet.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 66 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.22.03)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 1–3, fra Fremskrittspartiet, Høyre, og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere en prøveordning med en «havarikommisjon» for helsesektoren etter modell fra havarikommisjonen

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at berørte pasienter/pårørende får god informasjon om uønskede hendelser hvor konsekvenser og klage/erstatningsmuligheter belyses, og at dette journalføres på tilfredsstillende måte.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å bygge opp spesialkompetanse i politiet på etterforskning av saker i helsesektoren.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 49 mot 42 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.22.34)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:146 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bent Høie, Sonja Irene Sjøli og Laila Dāvøy om opprettelse av en «havarikommisjon» for helsesektoren – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten har Kari Kjønås Kjos satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre et tilbud om psykiatrisk ambulansetjeneste etter modell fra Helse Vest, i alle landets fylker, så snart det praktisk lar seg gjennomføre.»

Det voteses alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:163 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Arne Olsen, Kari Kjønås Kjos og Jon Jæger Gåsvatn om innføring av en ordning med psykiatriambulanser i alle landets fylker – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 51 mot 40 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 18.23.58)

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten har Per Arne Olsen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte fremme en sak om å etablere en nettbasert nasjonal helseportal. Saken skal inneholde målsettinger med portalen, hovedinnhold og fremdrift for etablering.»

Det voteses alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:9 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Bent Høie, Sonja Irene Sjøli, Svein Harberg og Elisabeth Aspaker om bedre helsetjenester på nett – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 49 mot 42 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 18.24.56)

Presidenten: I sak nr. 9 foreligger ikke noe vote-ringstema.

Votering i sak nr. 10

Presidenten: Under debatten har Bård Hoksrud satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en administrativ gyldighet på 15 år for de lette førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B1 og BE, og ikke 10 år slik regjeringen legger opp til i Prop. 52 L (2010–2011).»

Forslaget blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å føre opp til behandling i et senere møte i Stortinget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

lov

om endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 24 fjerde til syvende ledd skal lyde:

Den som skal få førerkort må være edruelig, og det må ikke være noe å si på hansandel ellers. Han må ha

tilstrekkelig syn og førerlighet, nødvendig fysisk og psykisk helse og ha bestått førerprøve. Ved kjøring til førerprøve anses kandidat som fører av motorvognen.

Departementet kan gi forskrift om førerprøve og førerrett, herunder gebyr, gyldighetstid, fastlagt føreropplæring før førerprøve, helsekrav, krav til tilleggsopplæring og vilkår og begrensninger i føreretten.

Departementet kan gi forskrift om førerkort og kompetansebevis, herunder gebyr, førerkortklasser, gyldighetstid, utferdigelse, utskifting, unntak fra førerkortplikt, midlertidig kjøretillatelse, aldersbevis og bevis for å ha gjennomgått bestemt trafikkopplæring.

Dersom innehaver av førerkort ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til syn, helse og førerlighet etter femte ledd, plikter han å gi melding om det til fylkesmannen som må gi melding til politiet, jf. § 34.

§ 24 nytt tiende ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om kvalifikasjonskrav, herunder grunn- og etterutdanning for førerprøvesensorer.

II

Loven trer i kraft straks.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteses over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 11

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt tre forslag. Det er forslagene nr. 1–3, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 er inntatt i innstillingen side 3, forslagene nr. 2 og 3 er omdelt på representantenes plasser i salen.

Det voteses først over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre vegnormalene gjennom å redusere kravet til årsdøgntrafikk slik at viktige trafiksikkerhetstiltak som midtdelere, bred

midtmarkering og 3- eller 4-feltsvei, blir aktuelt på flere prosjekter enn i dag ved bygging av ny vei eller utbedring av eksisterende vei.»

Høyre har varslet at de vil støtte dette forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 54 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 18.26.20)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, lyder:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av E6 på strekningen Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft i Alta kommune i Finnmark slik det er redegjort for i Prop. 53 S (2010–2011). Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler om det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, lyder:

«Stortinget legger til grunn at den nye europaveien bygges med midtrekkverk og slik at utrykningskjøretøy kan passere. Statlig finansiering av merkostnadene dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E6 på strekninga Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft. Vilka går fram av Prop. 53 S (2010–2011) og Innst. 177 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 69 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.26.50)

Votering i sak nr. 12

Presidenten: Under debatten har Bård Hoksrud satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av E18 på strekningen Gulli–Langåker slik det er redegjort for i Prop. 56 S (2010–2011). Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli–Langåker etter vilkårene i Prop. 56 S (2010–2011) og Innst. 178 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 69 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.27.30)

Votering i sak nr. 13

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt to forslag. Det er forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet. Forslag nr. 1 er inn tatt i innstillingen side 4, forslag nr. 2 er omdelt på representantenes plasser i salen.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av ny E39 mellom Astad og Knutset i Gjemnes kommune i Møre og Romsdal slik det er redegjort for i Prop. 57 S (2010–2011). Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler om det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget legger til grunn at den nye europaveien bygges med midtrekkverk og slik at utrykningskjøretøy kan passere. Statlig finansiering av merkostnadene dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottera bygginga av ny E39 mellom Astad og Knutset, og til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i Prop. 57 S (2010–2011) og Innst. 179 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 69 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 18.28.31)

Presidenten: I sak nr. 14 foreligger det ikke noe voteringstema.

Sak nr. 15 [18:28:44]

Referat

1. (191) Særskilt melding fra Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) om overvåking av norske borgere i Norge foretatt av gruppen Surveillance Detection Unit (SDU)

Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.

2. (192) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Arne Sortevik om å sette i gang bygging av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor Tunnel (Dokument 8:80 S (2010–2011))

Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

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

Møtet hevet kl. 18.30.
